

ZÁMĚR PROJEKTU

Investiční akce:

**„Rekonstrukce výpravní budovy
v žst. Mladá Boleslav hl. n.“**

Červen 2020

Obsah

| | | |
|-----|--|----|
| 1) | Identifikační údaje projektu: | 3 |
| 2) | Návaznost na schválené koncepce a programy: | 3 |
| 2.2 | Související investiční/opravné akce: | 5 |
| 3) | Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu: | 8 |
| 3.1 | Identifikace a význam stanice: | 8 |
| 3.2 | Popis žst. jako celku z hlediska provozovatele dráhy a širších vazeb: | 8 |
| 3.3 | Využití budovy a hlavní provozní ukazatele..... | 13 |
| 3.4 | Zdůvodnění nezbytnosti realizace investice | 17 |
| 4) | Požadavky na technické řešení..... | 19 |
| 4.1 | Popis navrhovaných opatření..... | 22 |
| 4.2 | Využití budovy a hlavní provozní ukazatele v projektovaném stavu | 26 |
| 5) | Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů: | 31 |
| 5.1 | Členění technologických profesí v ZP..... | 32 |
| 6) | Územně technické podmínky: | 35 |
| 7) | Majetkoprávní vztahy: | 35 |
| 8) | Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů: | 39 |
| 8.1 | Složky životního prostředí | 39 |
| 8.2 | Ochrana přírody | 40 |
| 8.3 | Hluk | 40 |
| 8.4 | Odpady | 40 |
| 8.5 | ÚSES..... | 41 |
| 9) | Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku: . | 41 |
| 10) | Shrnutí hodnocení ekonomické efektivnosti projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu: | 42 |
| 11) | Rozpis nákladů: | 43 |
| 12) | Výčet příloh..... | 44 |

1) Identifikační údaje projektu:

správce programu¹: Ministerstvo dopravy České republiky
číslo a název programu²: ISPROFOND/SubISPROFIN– 3273214901/5213520039
číslo projektu³
název projektu: „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl. n.“
místo realizace (kraj): Středočeský kraj
termín realizace: 01/2022 – 03/2023
zpracovatel ZP: SAGASTA, s.r.o.

| Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku: | | Smíšená CÚ 2020 - 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) | 0 | 0 |
| Soukromé zdroje | 0 | 0 |
| Celkem | | |

| Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku: | | 2020 |
|--|-------------------|-------------------|
| Položka | tis. Kč (bez DPH) | tis. Kč (vč. DPH) |
| Veřejné rozpočty – doprava - (SFDI, kap. 327 –MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB) | 0 | 0 |
| | | |
| Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj) | 0 | 0 |
| Soukromé zdroje | 0 | 0 |
| Celkem | 0 | 0 |

2) Ná vaznost na schválené koncepce a programy:

2.1.1 Ná vaznost na dopravní politiku ČR pro období 2014-2020

Provedení této stavby vychází ze základních záměrů stavební obnovy a modernizace osobních nádraží ve správě Správa železnic, státní organizace, 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

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

² dtto

³ uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

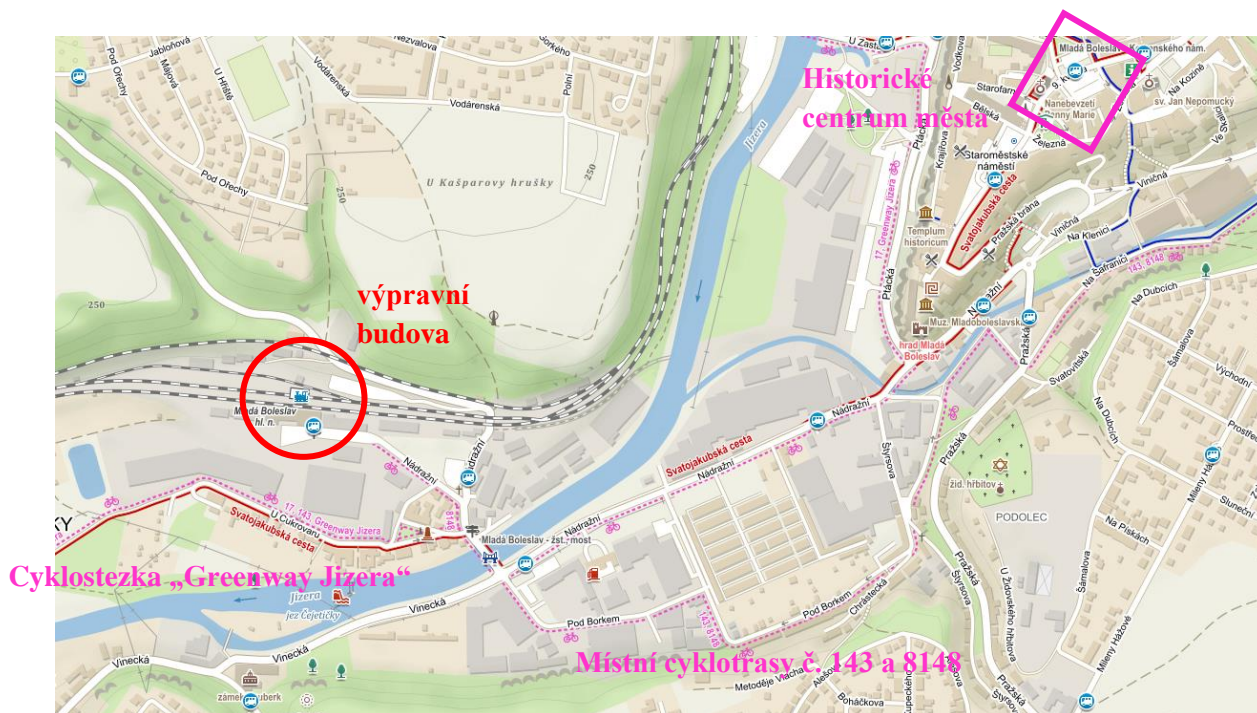
- Z hlediska uživatele vytvářet v prostředí veřejné dopravy takové podmínky, aby byla vnímána jako kvalitní služba srovnatelně atraktivní s přímou individuální dopravou.

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 veřejnosti“.

2.1.2 Návaznost na národní strategii rozvoje cyklistické dopravy

V blízkosti nádraží vede cyklotrasa č. 17 „Greenway Jizera“, která je hlavní trasou podél řeky Jizery a která vede z Prahy-Zelenče až do Líšného poblíž Malé Skály. Další cyklotrasou, která vede v blízkosti nádraží, je cyklotrasa č. 143 Ráj – Dobrovice – Křinec a až k nádraží vede místní cyklotrasa č. 8148 Mladá Boleslav – Dolní Bousov.

Podle nové národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR se trasy podél řek jeví jako nejatraktivnější a měly by se stát páteřními dálkovými cyklotrasami, což znamená jejich další zvelebování, lepší značení a přijetí nových opatření vedoucích k bezpečnějšímu provozu. Tyto cyklotrasy tak zaručují stálý pohyb cyklistů v okolí nádraží, což bylo ověřeno i při sčítání cestujících, které bylo v rámci záměru projektu provedeno a které zaznamenalo vysoký víkendový provoz cyklistů na nádraží (viz příloha E).



Nádraží může tedy sloužit jako přibližovací místo pro výlety do Českého ráje nebo na Kokořínsko. Ve stávající podobě je však budova pro turisty dost nevábná a nemají důvod se zde zastavit. Podél řeky Jizery vede i značená turistická trasa, která je součástí žitavské trasy tzv. Svatojakubské cesty, což je celoevropská poutní cesta vedoucí až do severošpanělského města Santiago de Compostela.

V rámci podpory všech druhů turistiky budou v navrhované odbavovací hale výpravní budovy umístěny informace o možnostech kulturního a sportovního vyžití v okolí doplněné o přehlednou mapu. V současném stavu není ve stanici umístěn ani jeden stojan na kola, v navrhovaném stavu se počítá se zřízením jednoho zastřešeného stojanu pro max. 15 kol, který bude v dohledu bezpečnostních kamer. Větší počet míst není ve stanici žádoucí, jelikož cyklistická doprava je tu představována především

víkendovými cykloturisty, kteří po příjezdu vlakem pokračují po cyklotrase do jiného cíle (viz příloha E – sčítání cestujících).

2.1.3 Návaznost na koncepci při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží

Důvodem zařazení akce do plánu investic je význam stanice, vysoká průměrná denní frekvence cestujících (údaje v neveřejné příloze L) a návaznost na související akci Správy železnic, státní organizace, spočívající v modernizaci trati. Budova je na 78. místě celkového pořadí železničních stanic a na 10. místě podle aktualizovaného indexu Program Rekonstrukce a Revitalizace Osobních Nádraží (dále jen „PRRON“) pro roky 2021 – 2025 je procento opotřebení dle PRRONu stanoveno na hodnotu 81,6 %, což znamená havarijní stav budovy. Tento stav je způsoben především současným nevyužíváním většinové části budovy a s tím související absencí pravidelné údržby budovy, především za dob minulého vlastníka.

Dezolutní stav budovy je dlouhodobě trnem v oku veřejnosti i představitelů města a není ani dobrou vizitkou pro jejího správce. Novostavba možná vzbudí názorové pře o svých estetických hodnotách, nicméně bude přijata s povděkem, co se komfortu cestujících veřejnosti týká. O konečné architektonické podobě nové výpravní budovy bude Správa železnic, státní organizace rozhodovat ve spolupráci se zástupci města Mladá Boleslav a jejím městským architektem. Navrhovaný postup je odsouhlasený vedením města (*komunikace se zástupcem města v příloze K*). Součástí zhotovení následujícího stupně projektové dokumentace bude vypracování minimálně 3 variant návrhu architektonické podoby nového objektu. Z těchto návrhů budou následně zástupci Správy železnic, státní organizace a města Mladá Boleslav vybírat vítěznou variantu. ZP slouží především k upřesnění požadavků vlastníka a provozovatele výpravní budovy i s ohledem na požadavky Správy železnic, státní organizace (prostory pro řízení dráhy – dopravní kancelář, ostatní zaměstnanci, technologické zázemí), požadavky dopravce (především ČD a.s, které budou provozovat pokladnu, případně pokladna alternativního dopravce) a požadavky související se zázemím pro cestující.

2.1.4 Návaznost na státní energetickou koncepci České republiky

Novostavba bude navržena ve standardu budovy s téměř nulovou spotřebou energie dle zákona 406/2000 Sb., o hospodaření s energiemi a navazujících předpisů v aktuálním znění.

2.1.5 Návaznost na usnesení vlády ČR č. 641/2008

Ujednání o porozumění se společností ŠKODA AUTO a.s. a návrh zabezpečení investiční přípravy zlepšení veřejné dopravní a technické infrastruktury ve městě Mladá Boleslav a ve vrchlabském regionu. Tato akce patří do vládních dokumentů pro rozvoj mladoboleslavského regionu.

2.2 Související investiční/opravné akce:

2.2.1 „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ – investor Správa železnic, státní organizace SSZ, realizace 10/2015 – 05/2017 - ukončeno (CIN 949 603 442 Kč)

V rámci této akce byl upraven úsek mezi žst. Luštěnice a žst. Mladá Boleslav hl. n. zejména z důvodu nedostatečné propustnosti trati a nedostatečné délky staničních kolejí pro křižování a předjíždění ucelených souprav o délce až 650 m, které zásobují závod Škoda-Auto. V žst. Luštěnice byly zřízeny dvě nové dopravní koleje, jedna manipulační a nástupiště, v žst. Dobrovice byly zřízeny dvě nové dopravní koleje pro nákladní vlaky a dvě pro osobní vlaky. Mezi stanicemi Dobrovice a Mladá Boleslav byla zřízena nová výhybna Bezděčín, kde byly vybudovány dvě nové dopravní koleje pro křižení vlaků, čímž bude umožněna vyšší propustnost trati.

V žst. Mladá Boleslav se investice dotkla rekonstrukce nymburského zhlaví a části kolejí směřem na Bakov nad Jizerou. Dále bylo instalováno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie stejně jako v ostatních stanicích na řešeném úseku, aby mohly být centrálně řízeny z dispečerského pracoviště v žst. Mladá Boleslav hl. n.

Z výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav byly v rámci této akce vystěhovány veškerá technologická zařízení a uvolnily se tím místnosti 1P08-14.

2.2.2 „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba“ – investor Správa železnic, státní organizace, SSZ, stavba v realizaci, 06/2018 – 05/2020 (CIN 414 921 000 Kč)

Tato akce sleduje zvýšení provozní kapacity stávající jednokolejné železniční trati Nymburk – Mladá Boleslav, zejména pro potřeby intenzivní nákladní dopravy. Cíle bude dosaženo stavebními úpravami v dopravních, které zahrnují prodloužení dopravních kolejí v ŽST Čachovice a zřízení nové výhybny Straky. V obou dopravních bude sanován železniční spodek a rekonstruován železniční svršek a stávající mostní objekty. Dále dojde k úpravám a výměně technologického (zabezpečovacího a sdělovacího.) a silnoproudého vybavení za nové, které bude umístěno v nových technologických budovách, a nezbytným vyvolaným zásahům v ostatních profesích. Na nová nástupiště bude zajištěn bezbariérový přístup pro cestující. Stavba tak kromě zvýšení kapacity nahradí dožívající a zastaralé prvky ve stavební i technologické části, umožní zvýšení traťové rychlosti na 100 km/h (v místě stavebních úprav) a dálkové ovládání zab. zař., jež povede k úspoře provozních zaměstnanců.

2.2.3. Rekonstrukce traťového úseku Mladá Boleslav město (včetně) – Mladá Boleslav hl. n. (včetně), investor Správa železnic, státní organizace, SSZ

V současné době probíhá zpracování podkladů pro zahájení přípravy stavby. Akce bude zahrnovat úsek od Mladé Boleslavi město, až po Mladou Boleslav hl. n..

2.2.4 „Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav - Liberec“ – investor Správa železnic, státní organizace

Tato studie bude sloužit jako podklad pro investiční akce ve stanoveném rozsahu. Nachází se ve fázi zpracování. Projektant Sdružení Metroprojekt-AF Cityplan.



2.2.5 „Revitalizace přednádražního prostoru“ – investor Město Mladá Boleslav

Město Mladá Boleslav plánuje rekonstrukci přednádražního prostoru. Město přistoupí k přípravě projektové dokumentace po schválení ZP, kdy bude jasná podoba umístění nádraží a bude možné tuto akci vyprojektovat v definitivní podobě. V rámci přípravných prací byly zpracovány varianty řešení přednádražního prostoru a přilehlé zelené plochy u příjezdové komunikace Nádražní, kde bylo původně počítáno s parkováním, zůstalo však u přípravných prací v důsledku zatím nevyjasněné situace s nádražím. Při řešení této situace Město oslovilo v roce 2018 architektonickou kancelář specializující se na dopravní stavby, aby zpracovala „Koncepční studii na revitalizaci území v okolí hlavního nádraží v Mladé Boleslavi“. V této studii šlo zejména o vyřešení dopravní situace a vytvoření funkčního prostoru a vzájemných vazeb společně s vytvořením příjemného městského prostředí, které si toto místo svým významem v rámci města jistě zaslouží.

Studie navrhovala umístění záchytných parkovišť na okolních plochách, přemístění autobusových zastávek a jejich zvětšení, vytvoření pěších tras a zelených ploch a umístění nového mobiliáře, vč. stojanů na kola.

2.2.6 ZÁMĚR PROJEKTU, Investiční akce, „Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ“, - Dokumentace k připomínkám 10/2019 – Metroprojekt – Ing. Milan Bárta, investor Správa železnic, státní organizace, SSZ, předpoklad realizace stavby 06/2025 – 12/2028 (CIN 2 500 000 000 Kč)

Stavba Bezděčinské spojky a ŽST Mladá Boleslav východ je současně součástí rekonstrukce a výstavby železničního uzlu Mladá Boleslav, která je rozdělena do čtyř etap.

- 1) Bezděčinská spojka a žst. Ml. Boleslav východ
- 2) Rekonstrukce žst. Mladá Boleslav město včetně spojky Ptácká
- 3) Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba“
- 4) Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl. n.

ŽST Mladá Boleslav hl. n. se nachází v km 72,448 trati Praha-Vysočany – Turnov. V této trati jsou přilehlé mezistaniční úseky jednokolejné. ŽST Mladá Boleslav hl. n. je dále odbočnou stanicí pro trať Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n., Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město, Mělník – Mladá Boleslav hl. n. Ve všech těchto tratích jsou přilehlé mezistaniční úseky také jednokolejné. Dřáží doprava na trati Mělník – Mladá Boleslav hl. n. je organizována podle předpisu Správy železnic, státní organizace D3 a ŽST Mladá Boleslav hl. n. je pro tuto trať dirigující stanicí. ŽST Mladá Boleslav hl. n. je trvale obsazena výpravním. Z železniční stanice Mladá Boleslav jsou dálkově řízeny stanice Mladá Boleslav Město, Bezděčín, Dobruška, Luštěnice-Újezd v trati Nymburk – Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město.

ŽST Mladá Boleslav hl. n.

Bude upraven adresný software technologického počítače tak, že z něho budou vyjmuta dotčená část kolejíště ŽST Mladá Boleslav město. Stávající technologický počítač v ŽST Mladá Boleslav hl. n. bude i nadále sloužit pro ŽST Mladá Boleslav hl. n. i pro ŽST Mladá Boleslav město. Bude upraven adresný software, software DOZ a zadávací software. Bude upraven adresný software v technologickém počítači pro výhybnu Bezděčín a software DOZ. V dalším stupni projektové dokumentace bude případně rozhodnuto, zda zůstane RDP v ŽST Mladá Boleslav hl. n., nebo bude přeneseno do ŽST Mladá Boleslav východ. Technologie bude provizorně umístěna v žst. Mladá Boleslav východ v rámci IA „Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ“. Po realizaci investiční akce „Rekonstrukce

traťového úseku Mladá Boleslav město (včetně) - Mladá Boleslav hl. n. (včetně)“ bude RDP trvale umístěno v žst Mladá Boleslav hl.n.

Uvedené je v souladu s oběma připravovanými ZP na výše uvedené akce.

3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:

3.1 Identifikace a význam stanice:

- místo stavby - ul. Nádražní 33, 293 01 Mladá Boleslav, na pozemku p.č.st. 92/1 v k.ú. Čejetice u Mladé Boleslavi (535419), inventurní číslo budovy je IC 6000388880
- číslo železniční stanice – SR 544510
- kategorie stanice dle UIC CODE 180
- VB se nachází na trati č. 064 (Mladá Boleslav – Stará Paka), č. 070 (Praha – Všetaty – Mladá Boleslav) a č. 071 (Nymburk – Mladá Boleslav), zajišťuje osobní i nákladní dopravu celostátního významu
- frekvence cestujících 400 - 7499 osob denně (viz neveřejná příloha L)
- je součástí TEN-T
- Číslo trati podle jízdního řádu 064 – 070 - 071
- budova není evidována Národním památkovým ústavem jako nemovitá kulturní památka

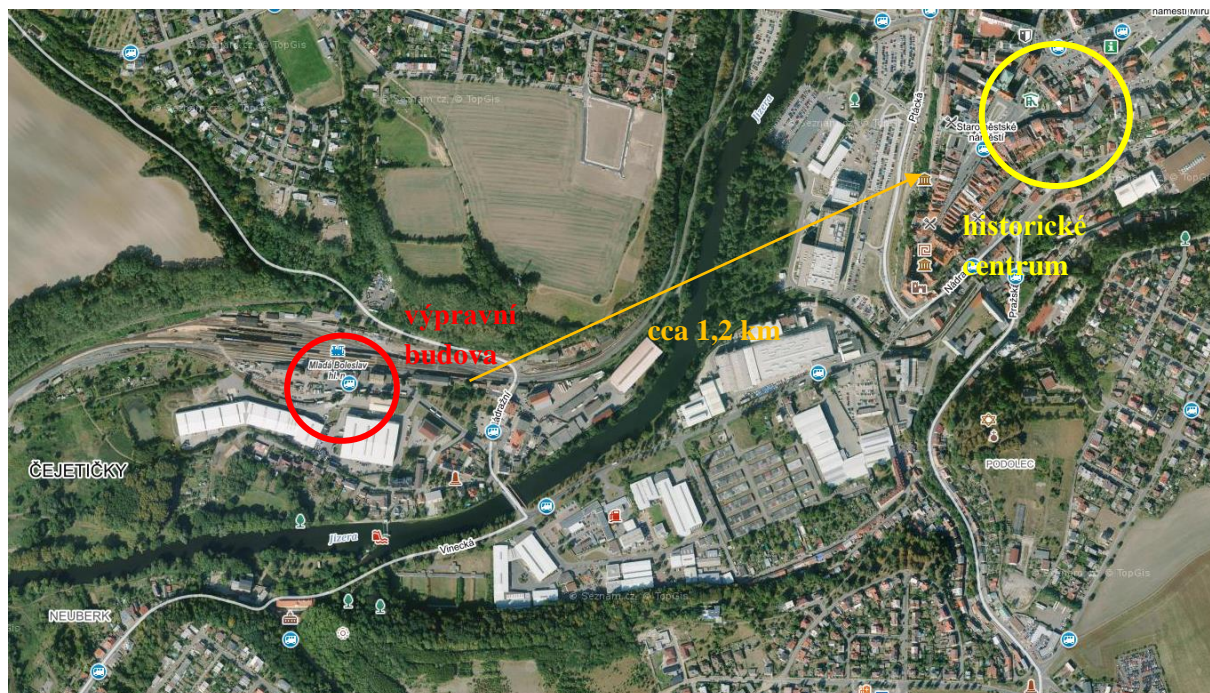
3.2 Popis žst. jako celku z hlediska provozovatele dráhy a širších vazeb:

3.2.1 Popis stávajícího stavu železniční stanice

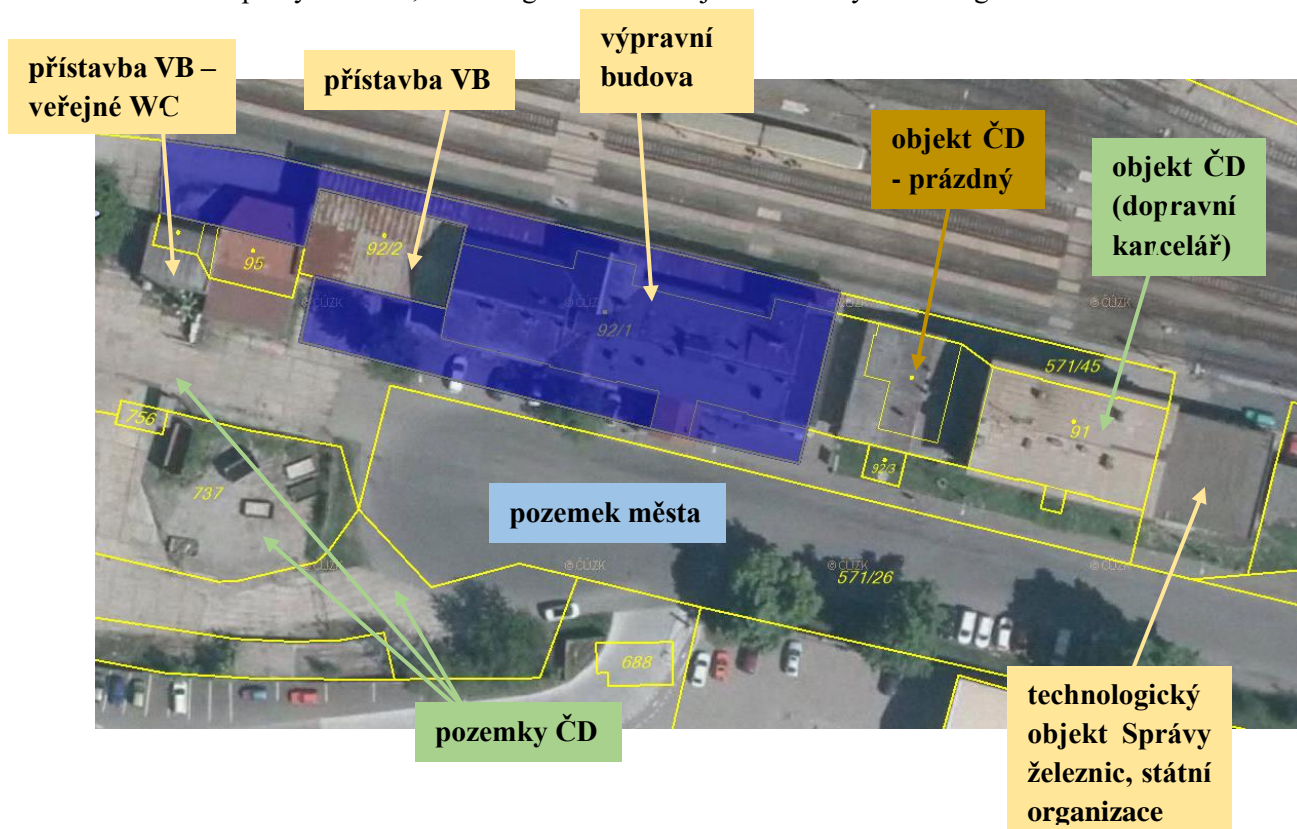
Železniční stanice Mladá Boleslav hl. n. je významná křižovatka železničních tratí, a to jak osobní, tak i nákladní dopravy. Stanice slouží především jako přestupní. Na nádraží se kříží tratě 064 Mšeno – Mladá Boleslav – Lomnice nad Popelkou, 070 Praha – Turnov a 071 Nymburk – Mladá Boleslav. Nádraží je rovněž intenzivně využíváno pro nákladní dopravu zajišťující dodávku materiálu a současně odvážku výrobků nedaleké automobilky Škoda Auto.

Budova osobního nádraží je situována na kraji města a je přístupná linkou č. 530 městského autobusu, pěšky či pomocí automobilu. Autobus k nádraží zajiždí, potřebuje se zde tedy otočit a pak pokračuje dále v cestě do města. V současné době není doprava v okolí nádraží systematicky řešena, jedná se jen o velkou vyasfaltovanou plochu, která je ve vlastnictví města Mladá Boleslav, na které organicky parkují vozidla cestujících a zaměstnanců nádraží či okolních skladů.

Žst. Mladá Boleslav hl. n. není jen důležitým dopravním spojem, kudy denně projdou tisíce lidí, kteří míří za prací do místní automobilky, ale je zároveň součástí významného nákladního koridoru. Stav nádraží a jeho okolí však o tomto faktu vůbec nevypovídá, a proto město, za podpory Středočeského kraje, plánuje rekultivovat okolí nové nádražní budovy tak, aby bylo dosaženo synergického efektu obou investic. V plánu je vytvoření záchytných parkovišť, nových autobusových zastávek a celková úprava přilehlých ploch, jako jsou např. chodníky.



V samotné železniční stanici je umístěno několik objektů. Na západní straně jsou situovány sklady a dílny, následuje objekt veřejných WC, na který navazuje objekt výpravní budovy. Dále na východ podél trati se nachází prázdný objekt ČD (bude převeden a zdemolován, objekt by omezil výstavbu nové výpravní budovy a byl by přítěží jak z pohledu provozního, tak i estetického) a vedle něho další dva objekty, jeden ve vlastnictví ČD – v budově je stávající dopravní kancelář, druhý ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace – zde jsou umístěny technologie.



Vysvětlivky:

Pozemek/budova, který/á je ve vlastnictví ČR, ve správě Správy železnic, státní organizace

Pozemek/budova, který/á je ve vlastnictví ČD, a.s., v rámci UMVŽST přechází do majetku státu

Pozemek/budova, který/á je v rámci UMVŽST v majetku ČD, a.s

Pozemek ve vlastnictví Statutárního města Mladá Boleslav

Koordinační výkres s dalšími poznámkami je součástí přílohy D.

Výpravní budova Mladá Boleslav hl. n. je tvořena 2 objekty:

IC 6000388880 - Výpravní budova (budova č. 24846)

- budova č.p. 33 a budovy bez č.p./č.e.

- p.č.st. 92/1, 92/2, část p.č. st. 95, k.ú. Čejetice u Mladé Boleslavi

IC 6000388881 - WC pro veřejnost (budova 24612)

- budova bez č.p./č.e.

- část p.č. st. 95, k.ú. Čejetice u Mladé Boleslavi

Vedle výpravní budova je umístěn objekt ČD, který bude v rámci investice zdemolován:

IC 5000101489 – Administrativní budova posunu

- budova bez č.p./č.e.

- součást p.č.st. 91, k.ú. Čejetice u Mladé Boleslavi



Koordinační výkres v plné velikosti a s dalšími poznámkami je součástí přílohy D.

3.2.2 Popis stávajícího stavu budovy

Stávající nádražní budova byla postavena v druhé polovině 19. století v souladu s tehdejšími požadavky na drážní budovy a dodnes slouží v téměř původním stavu, došlo pouze k několika menším dispozičním a provozním úpravám. Architektura i dispoziční řešení odpovídá době vzniku. Výpravní budova Mladá Boleslav hl. n. není evidována Národním památkovým ústavem jako nemovitá kulturní památka.



Budova má jedno podzemní podlaží, dvě nadzemní podlaží a podkroví. K vlastní budově postupem času přibyl na západní straně jednopodlažní objekt, který dnes slouží jako zázemí zaměstnanců ČD Cargo (posunovači a výhybkáři) a další objekt dnes již nepoužívaných veřejných záchodů. Dále oproti původnímu řešení hlavního objektu byla v podkroví budovy provedena půdní vestavba, kde se nacházely další prostory pro zaměstnance dráhy.

Vzhledem k nedostatečné údržbě budovy ze strany bývalého majitele došlo k postupnému chátrání celého objektu, které mělo za následek vyprazdňování jednotlivých prostorů – nevyužívané jsou sklepy a půda, dále prostory restaurace, která měla příliš vysoké náklady na provoz. Při nedávné částečné rekonstrukci kolejiště byly veškeré technologie spojené s řízením dráhy přemístěny do samostatné provozní budovy východně od výpravní budovy, čímž došlo k vyprázdnění dalších prostorů.

Podle aktualizovaného PRRON pro roky 2021 – 2025 je procento opotřebení stanoveno na hodnotu 81,6 %, což znamená havarijní stav budovy.

Podrobnější popis stávajícího stavebně-technického stavu je uveden v příloze E.

Celá hlavní budova je podsklepená. V suterénu, který je přístupný po dvou schodištích, se nachází prostory zázemí bývalé restaurace, bývalého krytu CO a dalších sklepních místností. V suterénu jsou využity pouze dvě místnosti v západní části, sloužící jako archiv správce budovy. Celý suterén je viditelně postižen projevy pronikání zemní vlhkosti.

Hlavní vstup do výpravní budovy je z ulice po schodišti a z prvního nástupiště. V přízemí budovy se nachází odbavovací hala, čekárna, veřejné WC a pokladny se zázemím, ostatní prostory jsou nevyužívané (kanceláře, restaurace, sklady). Z odbavovací haly vede schodiště do vyšších pater budovy. Na západní straně navazuje na hlavní budovu objekt zázemí zaměstnanců dopravce a nevyužívané prostory úschovny pošty a veřejných WC (uzavřené kvůli opakovanému vandalismu).

Ve 2.NP se nachází nocležny pro zaměstnance dopravců (zhruba polovina plochy patra), nevyužívané kanceláře, pokoje a bývalé prostory provozuschopnosti dráhy. Jednotlivé pokoje nocležny nemají ideální rozměry ani dispozici, jelikož vznikly přestavbou služebních bytů.

Ve východní části 3.NP jsou nevyužívané nocležny, v části půdní vestavby jsou nocležny pro zaměstnance dopravců, zbylou část tvoří nevyužívaná půda v původním stavu. Schémata aktuálního stavu jsou součástí přílohy K tohoto záměru projektu.

Mezi výpravní budovou a technologickým objektem se nachází nevyužívaný a zanedbaný objekt na pozemku č. 92/1 patřící ČD a.s., který umocňuje celkový neutěšený dojem z nádraží a nepřispívá

pocitu bezpečí u cestujících. Vzhledem k výstavbě nové výpravní budovy a nutnosti důstojné kultivace okolí by se budova měla převést v rámci UMVŽST či odkoupit a následně zdemolovat. Těsná blízkost budovy by jednak významně omezila výstavbu nové výpravní budovy jak v průběhu výstavby, tak i s ohledem na provozní a estetické vyznění plánované stavby. Budova je nevyužita a její uplatnění v budoucnu je též nepravděpodobné. Na místě objektu vznikne čistý přednádražní prostor. Níže umístění objektu v blízkosti výpravní budovy a jeho stav.



Byl proveden i předběžný odhad ceny za odkup objektu, vč. pozemku od ČD, a.s. v žst. Mladá Boleslav hl. n. – administrativní budovy (TD,dopr.k.,ústř) čp.40, který je 350 000 Kč – 450 000 Kč, projekt počítá s hodnotou 450 000Kč. Cena je stanovena na základě prodeje podobných objektů v této lokalitě, finální cena bude stanovena klasickou cestou, formou znaleckého posudku před prodejem při rozhodnutí o realizovatelnosti akce.

Žst. Mladá Boleslav hl. n. slouží jako vstupní brána do moderního města, které žije průmyslem a vývojem nových technologií, ať už zaměstnancům zdejší automobilky nebo klientům či novým investorům. Výpravní budova, která celé stanici dominuje, však svým zchátralým stavem a zanedbaným vzhledem vůbec nevyhoví významu a atraktivitě města.

3.2.3 Návaznost na navazující dopravní infrastrukturu

Budova osobního nádraží je situována na kraji města a je přístupná pomocí linky 530 městského autobusu, pěšky, na kole či pomocí automobilu. Ulice Nádražní, na jejímž konci se nachází VB, je slepá (na jejím konci je umístěn vjezd do průmyslové haly a na šrotoviště), autobus má zastávku před nádražím, pak se otáčí a vrací zpátky do města.

Doprava v klidu není v dnešní době v okolí nádraží nijak systematicky řešena - jedná se o velkou vyasfaltovanou plochu, která je ve vlastnictví města Mladá Boleslav a ČD, a.s. a na které organicky parkují vozidla cestujících a zaměstnanců dráhy. Není tu žádné vyhrazené parkování pro invalidy, ani místa P+R či K+R.

U budovy není umístěn ani jeden stojan na kola.

3.2.4 Napojení na technickou infrastrukturu

Budova je v současnosti napojena na soustavu jednotné kanalizace (Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav, a.s.), kam je odváděna splašková i dešťová voda, na vodovod s pitnou vodou (Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav, a.s.), na elektrickou energii (z drážní soustavy) a napojení na plynovod (GasNet, s.r.o.). Do budovy je přivedeno elektrokomunikační vedení ve správě CETIN a.s. a drážní sdělovací vedení.

3.3 Využití budovy a hlavní provozní ukazatele

Následují tabulky místností s plošnými výměrami a znázorněním stávajícího funkčního využití budovy.

| VB MLADÁ BOLESLAV HL. N. - stávající využití ploch – 1.PP (suterén) | | | |
|---|----------------|-----------------------------|------------------------------------|
| označení | účel místnosti | výměra (m ²) | kategorie funkčního využití |
| OS01 | Chodba | 28,04 | nevyužité |
| OS02 | Koupelna | 11,40 | nevyužité |
| OS03 | Sklad | 15,20 | nevyužité |
| OS04 | Sklep | 10,18 | nevyužité |
| OS05 | Sklep | 7,69 | nevyužité |
| OS06 | WC | 8,37 | nevyužité |
| OS07 | Sklep | 12,02 | nevyužité |
| OS08 | Sklad | 3,55 | nevyužité |
| OS09 | WC ženy | 3,60 | nevyužité |
| OS11 | WC muži | 3,65 | nevyužité |
| OS12 | Šatna | 4,86 | nevyužité |
| OS13 | Šatna | 4,44 | nevyužité |
| OS14 | Chodba | 29,98 | nevyužité |
| OS15 | Sklad | 7,70 | nevyužité |
| OS16 | Sklad | 21,12 | nevyužité |
| OS17 | Sklad | 38,44 | nevyužité |
| OS19 | Sklad | 21,89 | nevyužité |
| OS22 | Sklep | 26,47 | nevyužité |
| OS23 | Sklep | 9,44 | nevyužité |
| OS24 | Chodba | 10,84 | nevyužité |
| OS25 | Chodba | 12,20 | nevyužité |
| OS26 | Sklad | 26,01 | Správa železnic, státní organizace |
| OS27 | Sklad | 26,68 | Správa železnic, státní organizace |
| OS28 | Sklad | 9,10 | nevyužité |
| | celkem | 352,87 m² | |

| VB MLADÁ BOLESLAV HL. N. - stávající využití ploch – 1.NP (přízemí) | | | |
|---|-------------------|--------------------------|-----------------------------|
| označení | účel místnosti | výměra (m ²) | kategorie funkčního využití |
| OP01 | Hala | 59,30 | veřejně přístupné |
| OP01A | Schodiště | 22,93 | společné prostory |
| OP02 | Chodba | 3,97 | prostory pro dopravce |
| OP03 | Pokladna | 27,85 | prostory pro dopravce |
| OP04 | Sklad | 5,60 | nevyužité |
| OP05 | Restaurace | 13,10 | nevyužité |
| OP06 | Sklad | 14,89 | nevyužité |
| OP07 | Provozní místnost | 7,76 | nevyužité |
| OP08 | Jídelna | 41,98 | nevyužité |

| | | | |
|---------------|--------------------|-----------------------------|-----------------------|
| OP09 | Kancelář | 14,14 | nevyužité |
| OP11 | Restaurace | 65,60 | nevyužité |
| OP12 | Předsín | 12,95 | nevyužité |
| OP13 | Úschovna zavazadel | 13,70 | nevyužité |
| OP14 | Restaurace | 41,95 | nevyužité |
| OP15 | Úschovna zavazadel | 15,44 | prostory pro dopravce |
| OP16 | Čekárna | 18,68 | veřejně přístupné |
| OP16A | Chodba | 4,74 | veřejně přístupné |
| OP16B | WC veřejnost | 6,20 | veřejně přístupné |
| OP16C | WC personál | 5,84 | nevyužité |
| OP16D | Sprcha personál | 4,00 | nevyužité |
| OP17 | Kancelář | 38,26 | nevyužité |
| OP18 | Kancelář | 24,56 | nevyužité |
| OP18A | Předsín | 5,79 | nevyužité |
| OP18B | Kancelář | 18,60 | nevyužité |
| OP19 | Sklad | 13,50 | nevyužité |
| OP21 | Sklad | 15,45 | nevyužité |
| OP22 | Sklad | 45,95 | nevyužité |
| OP23 | Sklad | 27,88 | nevyužité |
| OP24 | Sklad | 24,32 | nevyužité |
| OP25 | Prodejna | 12,30 | nevyužité |
| OP26 | WC | 5,97 | prostory pro dopravce |
| OP27 | Denní místnost | 47,72 | prostory pro dopravce |
| OP28 | Šatna | 44,51 | prostory pro dopravce |
| OP29 | Sprchy | 3,96 | prostory pro dopravce |
| OP29A | WC | 1,38 | prostory pro dopravce |
| OP29B | WC | 1,13 | prostory pro dopravce |
| OP29C | Předsín | 2,39 | prostory pro dopravce |
| OP31 | Sklad | 32,44 | nevyužité |
| budova 501 | Veřejné WC | 45,40 | nevyužité |
| | celkem | 812,13 m² | |

| VB MLADÁ BOLESLAV HL. N. - stávající využití ploch – 2.NP (1. patro) | | | |
|--|----------------|--------------------------|-----------------------------|
| označení | účel místnosti | výměra (m ²) | kategorie funkčního využití |
| 1P01 | Chodba | 82,73 | společné prostory |
| 1P01A | Sklad | 1,18 | nevyužité |
| 1P02 | Nocležna | 13,28 | prostory pro dopravce |
| 1P03 | Nocležna | 17,84 | prostory pro dopravce |
| 1P04 | Umývárna | 11,62 | nevyužité |
| 1P05 | WC | 6,73 | prostory pro dopravce |
| 1P05A | WC | 4,86 | prostory pro dopravce |
| 1P06 | Nocležna | 13,95 | prostory pro dopravce |
| 1P07 | Nocležna | 15,13 | nevyužité |

| | | | |
|-------|---------------|-----------------------------|-----------------------|
| 1P08 | Nocležna | 14,89 | prostory pro dopravce |
| 1P08A | Koupelna | 3,27 | prostory pro dopravce |
| 1P08B | Předsín | 4,17 | prostory pro dopravce |
| 1P09 | Archiv | 28,80 | nevyužité |
| 1P11 | Archiv | 15,86 | nevyužité |
| 1P12 | Archiv | 27,42 | nevyužité |
| 1P13 | Archiv | 43,43 | nevyužité |
| 1P14 | Učebna | 13,87 | nevyužité |
| 1P15 | Nocležna | 15,78 | nevyužité |
| 1P15A | Nocležna | 14,12 | nevyužité |
| 1P16 | Nocležna | 17,13 | prostory pro dopravce |
| 1P16A | Sklad | 1,88 | nevyužité |
| 1P17 | Nocležna | 17,22 | prostory pro dopravce |
| 1P19 | Nocležna | 22,39 | prostory pro dopravce |
| 1P21 | Nocležna | 15,90 | prostory pro dopravce |
| 1P21A | Sklad | 4,00 | nevyužité |
| 1P22 | Nocležna | 29,92 | prostory pro dopravce |
| 1P23 | Nocležna | 29,93 | prostory pro dopravce |
| 1P24 | Nocležna | 29,92 | prostory pro dopravce |
| | celkem | 517,22 m² | |

| VB MLADÁ BOLESLAV HL. N. - stávající využití ploch – 3.NP (podkroví) | | | |
|--|-------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| označení | účel místnosti | výměra (m ²) | kategorie funkčního využití |
| 2P01 | Zasedací místnost | 11,60 | nevyužité |
| 2P01A | Kancelář | 11,07 | nevyužité |
| 2P02 | Chodba | 14,55 | prostory pro dopravce |
| 2P02A | Chodba | 3,93 | nevyužité |
| 2P03 | Chodba | 23,24 | prostory pro dopravce |
| 2P04 | Nocležna | 9,11 | prostory pro dopravce |
| 2P05 | Sklad | 15,63 | prostory pro dopravce |
| 2P06 | Koupelna | 5,75 | prostory pro dopravce |
| 2P07 | Umývárna | 1,66 | prostory pro dopravce |
| 2P08 | WC | 0,97 | prostory pro dopravce |
| 2P09 | Půda | 370,40 | nevyužité |
| 2P11 | Koupelna | 5,00 | nevyužité |
| 2P12 | WC | 1,83 | nevyužité |
| 2P13 | Chodba | 1,41 | nevyužité |
| 2P16 | Nocležna | 19,98 | nevyužité |
| 2P17 | Nocležna | 23,27 | nevyužité |
| 2P18 | Sklad | 2,99 | nevyužité |
| 2P19 | Chodba | 8,80 | nevyužité |
| | celkem | 531,19 m² | |

Procentuální využití budovy po jednotlivých funkčních celcích je patrné z následující tabulky.

| Přehled využití ploch - VB v žst. Mladá Boleslav - SOUČASNÝ STAV | | |
|---|-------------------------------|-------|
| celková plocha ON | 2 213,41 m² | |
| kategorie | | |
| veřejně přístupné | 88,92 m ² | 4,0% |
| prostory provozní | 0 | |
| vlastní využití Správy železnic, státní organizace | 52,69 m ² | 2,4% |
| prostory pro dopravce (dle § 3 odst. 1 vyhl. 76/2017 mimo písm. i) | 47,26 m ² | 2,1% |
| prostory pro dopravce (dle § 3 odst. 1 vyhl. 76/2017 písm. i) | 419,37 m ² | 18,9% |
| komerční prostory | 0 | 0,0% |
| Byty | 0 | |
| municipalita | 0 | |
| státní správa | 0 | |
| společné prostory | 105,66 m ² | 4,8% |
| nevyužité | 1495,58 m ² | 67,6% |

Tabulky v plné velikosti jsou součástí přílohy K.

Z tabulky je patrné, že dvě třetiny budovy tvoří nevyužité prostory. Druhý nejvyšší podíl mají plochy ostatních prostorů pro dopravce (nocležna). Poměr veřejně přístupných prostorů je velmi nízký. V budově nejsou umístěny žádné technologie pro provoz dráhy.

Příjmy získává správce budovy Správa železnic, státní organizace OŘ Praha z provozu prostorů pronajatých dopravcům a z provozu tří kusů nápojových automatů v odbavovací hale. Celkové příjmy činí 568 823,84,- Kč ročně.

Provozní náklady jsou tvořeny náklady na vytápění (spotřeba plynu), elektrickou energii, vodné a stočné a úklid výpravní budovy.

Nejvyšší podíl na provozních nákladech tvoří pro správce budovy rozměrný prostor odbavovací haly, která se v zimě špatně vytápí a v létě složitě chladí. Značné jsou i náklady na úklid veřejně přístupných prostorů. Celkové provozní náklady činí 494 580,20 Kč ročně. Nevyužité prostory, které tvoří téměř polovinu užitné plochy budovy, jsou z většiny suterénní místnosti, u kterých jsou náklady na provoz téměř nulové.

Provozní náklady na pronajaté prostory (prostory dopravců, komerční prostory) jsou přefakturovány nájemcům, náklady na drobné opravy si hradí nájemce sám.

Periodické náklady byly stanoveny správcem na 120 000,- Kč/rok, což jsou náklady na drobné opravy (pravidelnou údržbu), pravidelné revize a servis, pojištění apod.

| Přehled nákladů výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl. n. (Kč/rok) – STÁVAJÍCÍ STAV | |
|---|----------------------|
| Vytápění | 114 169,10 Kč |
| Vodné a stočné | 56 221,60 Kč |
| Elektrická energie | 270 440,52 Kč |
| Úklid, ostraha | 53 749,56 Kč |
| Provozní náklady celkem | 494 580,20 Kč |
| Periodické náklady | 120 000,00 Kč |

Další náklady, které je nutno započítat, jsou za nájemné z provozního objektu ČD (Mladá Boleslav - adm.bud.(TD,dopr.k.,ústř.)čp.40), kde se pro zaměstnance Správy železnice, státní organizace pronajímají místnosti o celkové výměře 224 m². Nájemné za rok činí 187 396 Kč. Tato částka se ve stavu s projektem ušetří, protože zaměstnanci budou v objektu Správy železnic, státní organizace.

| Hospodářský výsledek výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl. n. a provozní objekt ČD (Kč/rok)- STÁVAJÍCÍ STAV | |
|--|-----------------------|
| Výnosy z pronájmů (Kč/rok) | 568 823,84 Kč |
| Náklady na provoz (Kč/rok) | 494 580,20 Kč |
| Periodické náklady (Kč/rok) | 120 000,00 Kč |
| Nájemné za provozní objekt ČD (Kč/rok) adm.bud.(TD,dopr.k.,ústř.) čp.40 | 187 396,00 Kč |
| Hospodářský výsledek (Kč/rok) | -233 152,36 Kč |

Tabulky v plné velikosti jsou součástí přílohy L.

3.4 Zdůvodnění nezbytnosti realizace investice

Hlavními důvody pro realizaci projektu jsou:

- havarijní stav budovy (hodnota opotřebení 81,6 %) a 10. místo v aktualizovaném indexu PRRON pro roky 2021-2025,
- návazné akce Správy železnic, státní organizace a města,
- nízká obsazenost budovy – dvě třetiny prostorů jsou nevyužité nebo nevyužitelné,
- nemožnost bezbariérové užívání ve stávajícím stavu,
- neekonomický provoz budovy – nevyužité prostory se musí alespoň temperovat, aby nedošlo k jejich úplné degradaci a ohrožení statiky stavby, zastaralé rozvody TZB,
- pronikání zemní vlhkosti do suterénu, špatný stav střešní konstrukce a zatékání dešťové vody, časté havárie rozvodů v celé budově,
- dlouhodobý tlak ze strany veřejnosti i politiků na změnu stávajícího neutěšeného stavu budovy a jejího okolí – návaznost na akce rekonstrukce kolejíště a revitalizace přednádražního prostoru.
- malá variabilita změny dispozice pro případnou rekonstrukci budovy, dnešní útulek vlakových čt a zázemí ČD Cargo plánuje ČD výhledově opustit.

1) Nevyhovující stavebně-technický stav celé budovy

Výpravní budova je řešena jako zděný, částečně podsklepený objekt, který je v současné době ve špatném stavebně technickém stavu. Objekt se nachází ve stejné podobě, jako byl před sto padesáti lety postaven, jediná změna proběhla v podkroví, kde byla provedena nástavba obsahující služební byty. Za celou dobu zde nebyla provedena žádná komplexnější rekonstrukce, ať už v interiéru nebo exteriéru, a proto se dnes objekt nachází ve zdevastovaném stavu. V objektu dochází k častému výskytu havárií (topení, odpady aj.). Do sklepů zatéká a dochází k vztlínání vlhkosti zdí. Střecha i obvodový plášť jsou značně poškozeny – padá omítka a zdi tak nejsou chráněny proti povětrnostním vlivům, střechou zatéká a část tesařských prvků je poškozena.

Tyto problémy mají neblahý vliv na statiku budovy i na bezpečnost osob vyskytujících se v budově nebo v jejím okolí. Rekonstrukce budovy by tyto hlavní problémy pouze zpomalila, ale nevyřešila.

Výplně otvorů jsou vlivem povětrnostních podmínek a stáří značně poškozeny - okna netěsní, což má vliv na výši provozních nákladů celé budovy. Budova nesplňuje legislativní požadavky na energetickou náročnost budov.

V důsledku špatného stavebně-technického stavu budovy je více než polovina prostorů stavby nevyužitá, ať už se jedná o prostory bývalé restaurace, prostory, kde byly dříve umístěny technologie dráhy, nebo část místností sloužících jako nocležna či kanceláře. Z celého suterénu jsou využívány pouze dvě místnosti a v podkroví je situace podobná. Ani po provedení rekonstrukce nelze počítat s využitím suterénních prostorů, jelikož pronikání vlhkosti nelze u takovéto budovy zcela zamezit a odstranit tak všechny negativní vlivy, které tímto vznikají.



2) Nevhodné dispoziční uspořádání

Stávající uspořádání jednotlivých místností je z hlediska dnešního využití a dnešních normových požadavků nevyhovující. Prostory pro veřejnost jsou poddimenzované, čekárna a čekací prostory jsou nedostatečně velké, veřejné WC se skládá ze dvou kabiněk v jedné místnosti. Vzhledem k uzavřenosti místností a členitosti půdorysu je zde mnoho zákoutí a odpovídající zabezpečení všech prostorů je problematické.

Prostory pokladen nemají přímou vazbu na WC a sprchu pro personál, do těchto prostor se vchází přes prostory pro veřejnost, což značně snižuje komfort zaměstnanců. Většina pokojů nocležny ve 2.NP nemá vlastní hygienické zázemí a jednotlivé pokoje jsou průchozí, což opět snižuje komfort zaměstnanců pronajímatele těchto prostor a může vést k jeho odchodu.

Některé z těchto problémů jsou řešitelné rekonstrukcí, ale nově získané prostory by se zcela nezbavily svých nedostatků. Bylo by potřeba vynaložit nemalé finanční prostředky a provést složitý zásah do stávajících konstrukcí a výsledek by přesto nebyl optimální a dispozičně by nebyly požadované parametry dosaženy na 100 %.

3) Chybějící prvky pro splnění současných požadavků na bezbariérové užívání, požadavků interoperability a snížený komfort cestujících

Budova nedisponuje bezbariérovým veřejným WC, ani místností s přebalovacím pultem. Pokladny nejsou přizpůsobeny pro užívání OOSPO a bezbariérový přístup do samotné haly s pokladnami a čekárnou je ze strany od nástupiště, kam musí osoba na vozíčku dojet kolem celé budovy po strmém spojovacím chodníku, který v dnešní době nahrazuje funkci rampy.

Venkovní prostory nejsou monitorovány kamerovým systémem a stávající osvětlení nesplňuje normové požadavky. Na budově je osazen nedostačující orientační a informační systém, který nesplňuje požadavky směrnice Správy železnic, statní organizace.

Ve výpravní budově ani v jejím okolí neexistuje možnost bezpečného odstavení jízdního kola. V současné době je více než polovina plochy budovy nevyužitá a vzhledem k havarijnímu stav budovy je opětné využití těchto prostorů nerealizovatelné.

Pokud bude objekt výpravní budovy ponechán ve stávajícím stavu, hrozí další zhoršení stavu konstrukcí a ohrožení bezpečnosti cestujících i zaměstnanců.

Veřejnost již dlouhá léta čeká na obnovu tohoto objektu, jelikož jeho nereprezentativní vzhled je nepěknou vizitkou moderního průmyslového města, jakým je Mladá Boleslav. Tento problém bude vnímán ještě negativněji, až město provede plánovanou rekultivaci okolních ploch.

4) Požadavky na technické řešení

Hlavním cílem akce „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl. n.“ je uvést stanici do optimálního stavu, jak po stavebně-technické stránce, tak po stránce estetické a komfortní. Nově navrhované řešení má přinést vyhovující stavebně-technický stav nového objektu při splnění aktuálně platných norem a předpisů, vč. bezbariérového využití, optimální provozní náklady, zvýšení estetické hodnoty, pohodlný a bezpečný pohyb cestujících ve stanici, a to vše při splnění ekonomických hledisek „správného“ hospodáře.

V rámci záměru projektu byla provedena úvaha, která srovnává dvě základní řešení, kterými by mohlo být dosaženo optimálního stavu budovy. Podrobný popis včetně ekonomických ukazatelů pro jednotlivá řešení, je uveden v příloze B. Výsledkem této úvahy, je zvolení varianty, která situaci řeší výstavbou nové výpravní budovy.

Z aplikace směrnice TNŽ 73 4955 vyplývá, že ve stanici Mladá Boleslav hl. n. je nutné zachovat uzavřenou čekací plochu a veřejně přístupné záchody, v obou případech je nutné zajistit vytápění těchto prostor. Možné je zde umístění výdejny jízdenek a dalších služeb s přihlédnutím k místním podmínkám – projekt navrhuje zachování pokladen a nově zřízení malé komerční jednotky.

Tato komerční jednotka by v souladu s „Koncepcí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“ a s ohledem na význam stanice a vysokou průměrnou denní frekvenci cestujících (*dle neveřejné přílohy L*) měla být navržena pro novinový stánek, prodejnu potravin, menší bistro nebo pro vybrané služby.

V rámci projednávání OŘ Praha sdělilo stanovisko k upřesnění požadovaných provozních prostor a přemístění stávajících technologií a požadavků na prostory pro nové technologie při výstavbě nové výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl. n.

Dnes je využívána pro tyto účely budova na pozemku st. 91, která je však v majetku ČD a.s. a pracovníci jsou zde v nájmu.



Stávající stav - ve směně 3 výpravčí + 1 operátorka

Výhled - RDP v obsazení 5 dispečerů (výpravčích) + 2 operátorky. Předpokládá se rozšíření rozsahu dálkově řízených úseků návazně na další investice Správy železnic, statní organizace v regionu, přičemž tyto další investice již počítají s prostory RDP a technologickými prostory v rámci stavby nové VB v ŽST Mladá Boleslav hl. n.

Výčet konkrétních požadavků OŘ Praha:

1) V Objektu nové VB bude v návaznosti na požadavky správce objektu navržena dimenze následovně.
- Do objektu nové VB je požadováno přemístit obslužné pracoviště dispečerů a výpravčích pro ŘP (dopravní kancelář) včetně zázemí pro 36 osob pracujících ve směnném provozu s prostorovou rezervou pro další personál RDP (21 mužů a 15 žen – odhad možného stavu – poměr muži/ženy).

Zázemí pro potřeby zaměstnanců ŘP (nepřetržitý provoz) :

Dopravní kancelář (RDP) včetně přemístění technologie obslužného pracoviště ze stávajícího sousedního objektu (šatna muži/ženy v rozsahu 21/15, WC muži/ženy, sprchy kuchyňka - denní místnost).

Ostatní zaměstnanci ŘP v denních službách 4 místnosti.

- Staniční dozorce (5 osob – směny)
- Dozorčí provozu
- Technolog ŽST
- Zaměstnanec ŘP oddělení technologie a kontroly.

2) Do objektu nové VB je požadováno situovat prostory pro správcovské a provozní složky Správy železnic, statní organizace a technologické prostory pro postupnou implementaci zařízení v souvislosti s realizací infrastrukturních staveb Správy železnic, statní organizace.

Výčet prostorů pro správcovské a obslužné služby:

Pro provozní zaměstnance SPS (Správa pozemních staveb) OŘ Praha je požadavek na dvě místnosti (kancelář/2 osoby/sklad).

Dále 2 kanceláře pro další provozní složky.

V dosahu kanceláří byl vznesen požadavek na jednací místnost pro cca 20 osob (pravidelné školení, jednání se zaměstnanci, zástupci veřejné správy a dalších subjektů a provozovatelů drážní dopravy). Zde společné sociální zázemí odpovídající kapacity (WC + sprchy muži/ženy, kuchyňka (denní místnost)).

Prostory pro budoucí technologie, které budou postupně naplňovány novým zařízením SZ techniky v rámci realizace dalších investic Správy železnic, statní organizace v regionu – viz výše. Jedná se o místnost ústředny pro zabezpečovací zařízení (ESA v rámci rekonstrukce žst. M. Boleslav hl. n.), doplnění dalších technologií DOZ; místnosti pro zdroje; místnosti pro sdělovací a přenosová zařízení; zázemí pro pracovníky udržujících složek – min místnost na uložení a studium dokumentace a činností spojených s údržbou a správou zařízení, příruční sklad. Výbava odpovídající typu funkčního prostoru, zabezpečení EZS. Umístění v rámci objektu v co nejtěsnější návaznosti na pracoviště RDP.

V nové VB žst. Mladá Boleslav hl.n. je požadavek vybudování samostatné rozvodny nn.

Návazně na úvahy o umístění RDP v rámci dokumentací dalších investic Správy železnic, statní organizace trvá požadavek, aby veškerá nová technologie - vazby DOZ apod. např. v souvislosti se

stavbou „Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ“ byly technologicky soustředěny do žst. Mladá Boleslav hl. n. a veškeré řízení provozu tj. výpravčí a dispečeri RDP byli soustředěni v žst. Mladá Boleslav hl. n. (viz popis str. 18 - ZP „Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ“).

Požadavky na inteligentní dopravní systémy

Projekt řeší osazení nového orientačního a informačního systému v souladu s platnou směrnicí Správy železnic, státní organizace č. 118 Orientační a informační systém v železničních zastávkách. Stávající budova bude kompletně zdemolována, tím pádem nebude možné zachovat stávající vybavení dopravního systému (jsou zastaralé). V rámci novostavby budou na fasádu a interiér nainstalovány nové prvky dopravního systému.

Budova bude osazena novými tabulemi s názvem stanice, budou označeny jednotlivé veřejně přístupné místnosti a bude provedena montáž nového informačního systému (odjezdové monitory).

Budou nainstalovány nové bezpečnostní kamery, nové reproduktory staničního rozhlasu a nové analogové hodiny. Vybrané místnosti budou opatřeny systémy EPS a EZS dle Bezpečnostního projektu.

Níže specifikované požadavky jsou ze ZÁMĚRU PROJEKTU, Investiční akce, „Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ“ - Dokumentace k připomínkám 10/2019 – Metroprojekt.

Protože ve stávajících prostorách dopravní kanceláře v ŽST Mladá Boleslav hl. n. není fyzický prostor pro umístění nového pracoviště pro dalšího dispečera, budou dispečeri přesunuti dočasně do provizorní dopravní kanceláře, která bude zřízena formou mobilních kontejnerů vedle výpravní budovy. Je rovněž připravována stavba (rekonstrukce/novostavba) výpravní budovy, kde je nutné nárokovat příslušné prostory pro novou dopravní kancelář. V případě, že rekonstrukce výpravní budovy (novostavba) bude před touto stavbou (Bezděčinská spojka), budou dispečeri umístěni v nových prostorách výpravní budovy, které pro ně tato stavba nachystá. V případě, že bude stavba výpravní budovy až po této stavbě, budou dispečeri umístěni dočasně do mobilních kontejnerů. Je požadováno, aby v technologické budově na zhlaví obvodu Mladá Boleslav východ byla vybudována nová dopravní kancelář, v níž bude umístěno záložní ovládací pracoviště pro ŽST Mladá Boleslav město včetně obvodu Mladá Boleslav východ. Toto záložní ovládací pracoviště je požadováno z důvodu značného významu nového obvodu Mladá Boleslav východ pro automobilku Škoda Auto. Všechny stanice uzlu Mladá Boleslav včetně DOZ Luštěnice tak budou v novém stavu ovládány z nové dopravní kanceláře umístěné v ŽST Mladá Boleslav hl. n. v nových prostorách výpravní budovy nebo v mobilních kontejnerech. V nové dopravní kanceláři v ŽST Mladá Boleslav východ bude zřízeno jedno záložní pracoviště JOP, z něhož bude možné ovládat ŽST Mladá Boleslav město včetně obvodu Mladá Boleslav východ. Z RDP v ŽST Mladá Boleslav hl. n. bude z jednoho pracoviště JOP ovládána ŽST Mladá Boleslav hl. n., z druhého pracoviště JOP bude ovládána ŽST Mladá Boleslav město včetně obvodu Mladá Boleslav východ, ze třetího pracoviště JOP bude ovládána DOZ Luštěnic (traťový dispečer). Čtvrté pracoviště bude obsazeno operátorkou. V ŽST Mladá Boleslav hl. n. zůstane rovněž venkovní výpravčí, který zde má v současném stavu monitor s reliéfem kolejíště, který mu zůstane pro informaci o dopravní situaci, bez možnosti zadávání. Konkrétní průběh výstavby a přemísťování pracovníků musí být určen na základě přesných specifikací ve vyšších stupních projektu u obou akcí, než je pouze ZP.

4.1 Popis navrhovaných opatření

Návrh funkčního využití novostavby výpravní budovy odráží požadavky jednotlivých složek Správy železnic, státní organizace, které byly předloženy v ZTP projektu a v rámci jiných jednání, jejichž výstupy jsou obsaženy v příloze D, a rovněž požadavky dopravců. Dimenzování jednotlivých prostorů bylo provedeno dle platných zákonů, vyhlášek, technických norem a směrnic a je pouze orientační, většinou stanovuje minimální požadavky. Podrobný návrh bude obsahem dalšího stupně projektové dokumentace a bude se odvíjet i od provozních a architektonických požadavků.

Odbavovací hala

Podlahová plocha odbavovací haly se dle TNŽ 73 4955 Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD dělí na plochu průchozí, manipulační a čekací. Pro stanovení čekací plochy byly použity údaje ze sčítání cestujících provedeného v srpnu/září 2019 (*Sčítací protokol je obsažen v příloze E*) a kapacita byla ověřena pomocí špičkové frekvence ve stanici (*viz nevěřejná příloha L*).

Při zhodnocení údajů sčítání cestujících vyšlo najevo, že v samotné výpravní budově se v rozmezí jedné hodiny zdržuje maximálně cca 80 osob, v průměru je to okolo 30 osob o víkendu a 15 osob v pracovní den. V rámci ZP je pro návrh velikosti odbavovací haly uvažováno s kapacitou 50 osob/hod, jelikož vyšší hodnoty než 50 osob/hod byly dle Sčítání zaznamenány pouze 3x během jednoho dne. Dle čl. 3.2.1 TNŽ 73 4955 se počítá na každého cestujícího ve stanici s malou špičkovou frekvencí 0,65 m². Z toho vyplývá velikost čekací plochy 32,5 m². Manipulační plocha v odbavovací hale by měla být stejně velká jako plocha čekací, tedy 32,5 m². Průchozí plocha by měla být tvořena pruhy minimální šířky 3 m, její podlahová plocha se bude odvíjet od návrhu průchozích cest pro cestující v prostoru odbavovací haly, pro ZP je uvažováno se stejnou plochou jako pro čekací a manipulační plochu. Celková výměra odbavovací haly se tedy bude pohybovat kolem 100 m², nicméně bude záležet na finálním návrhu, stejně jako využití části této plochy jako samostatné čekárny.

Při provádění sčítání bylo vysledováno, že téměř jedna třetina cestujících rovnou přestupuje na další spoj, zbytek vystoupí, počká na nástupišti a nastoupí do dalšího spoje. Výpravní budovu pak využívá minimum osob. V projektu by měl být zohledněn přestupní charakter stanice návrhem větší rozptylové a otevřené čekací plochy v okolí nástupiště a budovy. Pokud rozdělíme špičkovou frekvenci na pomyslné třetiny, jedna třetina cestujících pouze přestupuje a ze zbylých dvou třetin by jedna čtvrtina mohla chtít využít odbavovací halu. I při této úvaze vyhoví celková plocha odbavovací haly při požadavku 0,65 m²/cestující, nicméně navrhujeme spíše přizpůsobit nástupiště a rozptylové plochy v okolí budovy, jelikož přestupní časy mezi jednotlivými vlaky jsou v nejvytíženější dobu dne okolo 15 - 20 minut.

-Světlá výška v odbavovací hale by měla být min. 3,5 m optimálně 4m.

Veřejné WC

Návrh podlahové plochy veřejných WC vychází z požadavků hygienické normy ČSN 73 41 08 Hygienická zařízení a šatny. V příloze A této normy jsou uvedeny požadavky na počty hygienických zařízení – pro stavby se shromažďovacím prostorem je uvedeno „vždy pro 50 žen nebo 100 mužů musí být k dispozici alespoň jedna záchodová kabina a dále vždy pro 50 mužů jeden pisoár“.

Dle TNŽ 73 4955 musí mít záchodová kabina nejmenší rozměr 1050 x 1350 mm a dveře otvíravé ven. Dle vyhlášky 398/2009 Sb. musí mít záchodová kabina pro bezbariérové užívání minimální šířku 1800 mm a minimální hloubku 2150 mm.

Pro výpočet počtu záchodových kabin se vychází z údaje sčítání cestujících, který uvádí, že výpravní budovu využije v průměru 50 osob za hodinu. Poměr mezi muži a ženami se uvažuje 2:1. Dle

TNŽ 73 4955 to znamená, že ve výpravní budově by mělo být navrženo WC pro ženy s jednou záchodovou kabinkou a WC pro muže s jedním pisoárem a jednou záchodovou kabinkou. Ideálním řešením by bylo vytvořit vždy z jedné kabinky na mužských i dámských záchodech kabinku, která by splňovala požadavky bezbariérového užívání, nebo vytvořit jeden bezbariérový záchod se samostatným vstupem.

Přesné určení podlahové plochy veřejných WC závisí na dispozičním uspořádání a na návaznosti na ostatní prostory. V rámci zpracování záměru projektu se počítá s podlahovou plochou 25 m². Uvažováno včetně úklidové místnosti.

Světlá výška v prostorách veřejných WC by měla být min. 3 m.

Požadavkem OŘ Praha je návrh turniketu před samotným vstupem na WC. Turnikety musí umožnit placení jak v hotovosti tak bezhotovostně a přístup imobilních. Konkrétní řešení bude určeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Prostory pro technologie a zajištění provozuschopnosti dráhy

V budově budou umístěny technické místnosti, kam budou soustředěny veškeré potřebné technologie pro provoz budovy, jako jsou kotle na teplou vodu, tepelné čerpadlo, rozvaděče apod. a technologie potřebné pro provoz dráhy, jejichž rozsah a konkrétní určení bude určeno na základě souběžných akcí, o předpokládaném rozsahu 211 m². Rozvody případné vzduchotechniky mohou být umístěny na střechu objektu – vzduchotechnika a chlazení budou zapotřebí jak pro komfort cestujících, tak pro nezbytné chlazení technologických prostor.

Během projednávání vznikl požadavek pohotovostního pracoviště a provozní zázemí s technologiemi. Jejich výčet je na začátku kapitoly 4. Bude se jednat o střední a levou část přízemí budovy. V střední části budou umístěny šatny a sociální zázemí zaměstnanců s částí kanceláří. V levé části pak kancelář staničního dozorce a dopravní kancelář. Zde budou také vyhrazeny technologické místnosti o výměře 211 m². Přesun technologií se v tomto projektu neřeší, v rámci stavby dojde pouze ke stavební přípravě nových technologických prostor vč. zřízení prostupů pro budoucí zatažení kabelizace. Součástí této akce (novostavba VB) je v pohledu technologie a zajištění provozuschopnosti dráhy řešena dopravní kancelář, kancelář dopravního dozorce a zázemí).

Prostory pro vlastní využití Správy železnic, státní organizace

Požadavkem Správy železnic, státní organizace OŘ Praha SPS je požadavek na kancelářské prostory pro dvě osoby (místní správce objektu), místnost pro uskladnění materiálu a dokumentace, hygienické zázemí. V rámci zadání ZP je uvažováno se zřízením dvou malých samostatných kanceláří, každá o výměře 8 m², hygienického zázemí o velikosti 4 m² a skladu o výměře 10 m² – pro tyto prostory bude počítáno s podlahovou plochou 30 m². Vstup by měl být samostatný zvenku, kanceláře vyžadují dostatečné denní osvětlení. Požadavek byl rozšířen – plochy kanceláří jsou jak v 1.NP tak v 2.NP. Dvě kanceláře pro další provozní složky + jednací místnost pro cca 20 osob. Tyto kanceláře budou složité pro 3 osoby, jako sloužící prostor pro další provozní složky a jednací místnost pro 20 osob, kde se budou pravidelně uskutečňovat školení a jednání se zaměstnanci, zástupci veřejné správy a dalších subjektů.

Světlá výška těchto prostorů by měla být min. 3 m.

Pokladny

Dle TNŽ 73 4955 musí být minimální volná podlahová plocha pokladny 4 m². Z hygienické vyhlášky vychází požadavek na umístění umyvadla v blízkosti pokladen (pracovníci přicházejí do styku

s penězi) a vytvoření zázemí pro zaměstnance. Dle ZTP je v současné době provoz pokladen zajištěn dvěma prodejními okénky a osmi zaměstnanci, tento stav má být zachován i v případě novostavby.

V rámci zpracování záměru projektu se počítá s podlahovou plochou cca 30 m² dohromady, přesné dispoziční uspořádání a návaznosti na další prostory budou určeny v dalším stupni projektové dokumentace. Vstup do zázemí by měl být samostatný z venku. Místnost pro pokladny a denní místnost vyžadují dostatečné denní osvětlení. Vybavenost pokladen bude podle předpisů požadavků na toto pracoviště, tj. zvýšená podlaha, trezory, okenní přepážky, klimatizace.

Místnosti budou připraveny ve stavební připravenosti B.

Světlá výška těchto prostorů by měla být min. 3 m.

Komerční jednotka

Požadavek na umístění komerční jednotky vychází ze ZTP projektu ze strany Správy železnic, státní organizace OŘ Praha SOČ. Požadovaná velikost je 20 m², vč. potřebného zázemí. Jednotka bude pronajimatelná, primárně by měla sloužit k prodeji tiskovin a občerstvení. Občerstvení bude zajištěno i provozem automatů, které mají výhodu neustálého provozu. V návrhu, se uvažuje s komerční jednotkou o velikosti 37,5 m² vlastní prodejní plochy + zázemí. Do projektu se v dalším stupni určí místo pro bankomat i přípravou el. přípojky.

Místnosti budou připraveny ve stavební připravenosti B.

Světlá výška těchto prostorů by měla být min. 3 m.

Další prostory nejsou ve výpravní budově žádané (byty, municipalita apod.). Oproti stávajícímu stavu nebudou v budově ani útlek vlakových čet, tak ani zázemí ČD Cargo. Výměra společných prostorů bude minimální, ideálně bude nulová, aby zbytečně nevznikaly spory při rozúčtování nákladů.

Ostatní požadavky na výpravní budovu

Při návrhu novostavby je potřeba zajistit její kompletní bezbariérovost. Úroveň prvního nástupiště se nachází cca o 1,5 m nad úrovní chodníku a plochy před výpravní budovou – tento výškový rozdíl by měl být vyrovnán pomocí bezbariérové rampy, která bude součástí řešení zpevněných a nezpevněných ploch. V rámci veřejných WC bude vytvořena minimálně jedna kabinka splňující parametry pro užívání OOSPO, vč. přebalovacího pultu. Rovněž pokladny budou splňovat požadavky na užívání OOSPO a v okolí budovy budou umístěny orientační hlasové majáčky dle platné legislativy.

Odbavovací hala bude vybavena novým orientačním a informačním systémem dle platné Směrnice Správy železnic, státní organizace č. 118. Bude se jednat o orientační tabule a nálepky, odjezdovou tabuli, příjezdovou tabuli nebo monitor, informační panel a nový akustický informační systém (staniční rozhlas), které budou poskytovat informace o vlakové dopravě a návaznosti na veřejnou hromadnou dopravu – podrobný návrh bude řešen v další fázi projektové dokumentace.

Novostavba bude navržena tak, aby splňovala legislativní požadavky na hospodaření s energiemi, bude se jednat o budovu s téměř nulovou spotřebou energie. Je uvažováno se zateplením budovy a s použitím alternativních zdrojů energií jako jsou tepelná čerpadla nebo fotovoltaické panely (také LED osvětlení atp.).

Budova by měla být kompaktní, bez zbytečných nevyužitých výklenků a zákoutí, a to jak s ohledem na energetickou koncepci, tak z důvodu eliminace projevů vandalismu a nutnosti zabezpečení objektu. V dalších fázích projektu bude zpracován Bezpečnostní projekt, na jehož základě bude stanoven rozsah zabezpečení všech prostor. Zabezpečení objektu bude řešeno v rámci přípravy a

následné realizace, vč. osazení koncovými prvky. Většina provozů by měla mít samostatný vstup z exteriéru, vlastní měření spotřeby médií, možnost samostatné regulace teploty apod. Vzhled budovy bude řešen v rámci dalších stupňů projednávání, nicméně nemusí se jednat o klasickou omítanou konstrukci, vzhledem k charakteru města by mohlo být využito i průmyslovějších stavebních prvků, jako je např. ocel. Ke zvážení je zde i možnost modulárního systému, který by umožnil pozdější jednoduchou přestavbu stanice, až se vzhledem k předpokládanému vývoji pohybu cestujících sníží průměrná denní frekvence cestujících – vlivem souvisejících akcí by měly cestující více využívat stanice, které jsou z města dostupnější než hlavní nádraží.

Díky tomu, že stávající budova bude zdemolována, vzniknou prostory v okolí výpravní budovy, které bude možné využít pro parkování, rozptylovou čekací plochu, pro sadové úpravy a umístění stojanů na kolo. Navíc dojde v rámci UMVŽST (*situace v příloze D*) ke změnám ve vlastnictví pozemků (viz kapitola č. 8), čímž se rozšíří využitelný prostor na východ od stávající výpravní budovy. V západní části pozemků, které jsou ve správě investora, bude vytvořeno parkoviště, vč. bezbariérového stání a stání vyhrazeného pro zaměstnance Správy železnic, státní organizace. Toto parkoviště bude mít celkovou kapacitu cca 9 stání (4 stání pro zaměstnance, 3 stání typu P+Rail a 2 stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace). Parkoviště bude vybudováno pouze v možném rozsahu v místě stávajících toalet pro parkování zaměstnanců a tělesně postižených kvůli snadnému přístupu do budovy. Budoucí kapacita parkovacích míst pro cestující bude muset být zohledněna v projektu města na úpravu přednádražního prostoru, kde bude řešena i autobusová doprava, protože nejsou k dispozici pozemky, které by řešení parkování umožnili.

Parkování

Potřebnost a kapacitu celkového počtu parkovacích míst je nutno stanovit v dalším stupni i s ohledem na realizaci či nerealizaci souvisejících stavebních akcí na železnici, které mohou významně ovlivnit toky cestujících v celém uzlu Mladá Boleslav. Výpočet, ve stávajícím stavu, dle směrnice Správy železnic, státní organizace PO-20/2020-GŘ pokyn generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+Rail je: $(NŽST = O_O + P_O + P_{K+R})$ ($NŽST = 4 + 148 + 3 = 155$ parkovacích stání), kdy O_O = počet vyhrazených stání pro zaměstnance – dle výpočtu jsou potřebná 4 stání, P_O = počet parkovacích stání typu P+Rail dle výpočtu jsou potřebná 3 stání a P_{K+R} = počet parkovacích stání typu K+R pro krátkodobé stání OA v závislosti na počtu nastupujících/vystupujících cestujících a velikosti byl stanoven na 155 parkovacích míst pro celou stanici stanice (podrobný výpočet v *příloze K*), náš projekt vyřeší 9 parkovacích stání, kterým se zabere volný prostor po demolici objektu toalet dnes v majetku ČD a.s., na které se vejde dle odborného odhadu právě 9 parkovacích stání. Určení parkovacích stání bylo stanoveno počtem zaměstnanců, kteří budou v budově vykonávat pracovní činnost a to v počtu 4 stání pro zaměstnance, 3 stání typu P+Rail a 2 stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Projekt „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl. n.“ vyřeší 9 parkovacích stání, protože investor nemá v blízkosti potřebné pozemky. Jediný přilehlý pozemek u výpravní budovy, na kterém by bylo vhodné vybudovat dostatečnou parkovací plochu, patří ČD a.s.. Po jednání ČD-RSM PHA, byla tato možnost zamítnuta z důvodu, že ČD a.s. tuto plochu komerčně pronajímá jako vřakovisko.

Na východní straně nádraží by bylo vhodné umístit několik krytých stojanů na kola s kapacitou 15 stání. Výpočet, který byl udělán z provedeného sčítání cestujících ve stanici (viz *příloha E*), který vyšel 14 stojanů na kola. Z provedeného sčítání vyplývá, že větší pohyb kol je zde o víkend, kdy se jedná o turisty, kteří ze stanice vyráží dál na cyklostezku podél řeky Jizery nebo odsud odjíždí zpět domů. V rámci podpory cykloturistiky i pěšího turismu budou v odbavovací hale umístěny informace o významných památkách ve městě i v okolí, informace o možnostech pěších výletů a o návaznostech na blízké cyklotrasy doplněné přehlednou mapou.

Výsledkem projektu by měla být moderní budova nádraží, která bude zabezpečovat komfort pro cestující i pro nájemce komerčních a dalších prostorů a která bude jejímu správci umožňovat snadnou údržbu a nízké provozní náklady ve srovnání se stávajícím stavem. Toho bude dosaženo i soustředěním zaměstnanců a technologií do budovy v majetku Správy železnic, státní organizace, kam budou dislokováni zaměstnanci, kteří budou potřební pro řízení dráhy v rámci jejího rozvoje, tak stávající pracovníci řídící v současné době provoz dráhy ze sousední budovy. Oproti dnešnímu stavu nebude budova sloužit jako zázemí pro pracovníky ČD a.s., kteří části budovy využívají jako zázemí pro pracovníky Carga, tak jako útulek vlakových čet. Umístění těchto zaměstnanců si bude řešit ČD samostatně v lokalitě, např. pronájmem komerčního ubytování, či využitím vlastních prostor.

Ve schématech, které jsou součástí přílohy D, je patrné navrhované využití prostorů nové výpravní budovy. Jejich finální dispoziční řešení bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace.

4.2 Využití budovy a hlavní provozní ukazatele

v projektovaném stavu

4.2.1 Popis nového využití budovy

Provoz v navržené nové stavbě výpravní budovy je rozvržen do více funkčních celků.

Prvním celkem je veřejná část v pravé části přízemí budovy, do které patří vestibul/čekárna, pokladny se zázemím, komerční prostor se zázemím a veřejné toalety.

Vestibul bude vybaven mobiliářem v antivandal provedení (lavice, odpadkové koše atd.), novým orientačním a informačním systémem, jízdenkové automaty a budou zde taky nápojové a jídelní automaty.

Hala bude vybavena sedacími prvky, se zřízením oddělené čekárny se nepočítá, a to zejména z důvodu zařazení stanice do integrovaného dopravního systému Středočeského kraje, který vytváří podmínky pro zkrácení přestupních a čekacích dob mezi jednotlivými spoji. Vstup do nového podchodu vybudovaného v rámci souvisejících akcí k nástupištím bude nově řešen jak použitím schodiště, tak i pomocí rampy vhodné pro OOSPO.

Vstup do vestibulu/čekárny je dvěma vstupy a to od nástupiště a od strany ulice. Vstup do prostoru pronajimatelné jednotky je přes vestibul – jednotka bude mít vlastní sociální zázemí. Podobně je řešen vstup na veřejná WC, který je umožněn přímo z odjezdové haly. Vstup do veřejných WC je umožněn přímo z vestibulu. Veškeré vybavení bude v antivandal provedení, kapacita veřejných WC byla posouzena jako dostačující vzhledem k frekvenci cestujících, použití bezbariérových toalet vychází z legislativních požadavků.

Vstup do zázemí zaměstnanců pokladen je přes vestibul nebo přes chodbu od nástupiště.

Součástí vestibulu bude i komerční jednotka, která bude provozována jako novinový stánek s nabídkou vybraných nápojů a potravin nebo jako provozovna rychlého občerstvení. Možné je i využití pro služby cestujícím (kadeřnictví apod.). Konkrétní typ nabízené služby bude znám na základě obsazení tohoto prostoru správcem objektu OŘ Praha, na základě veřejné soutěže.

Druhým funkčním celkem je levá část přízemí budovy, kde jsou umístěné prostory pro zaměstnance včetně zázemí a prostor pro technologii. V rámci modernizace tratě dojde k navýšení počtů dispečerů, kteří budou nově obsluhovat trať od Všetat až po Českou Lípou. Pro ně je navrženo obslužné pracoviště dispečerů a výpravčích pro řízení provozu tj. dopravní kancelář, která bude vybavena počítači apod. a je navržena pro 5 dispečerů a 2 operátory v jedné směně. Dále jsou navrženy kanceláře pro další

zaměstnance řízení provozu, jako kancelář pro staničního dozorce (1 osoba na směnu), kancelář pro dozorce provozu, kancelář pro technologa železniční stanice a kancelář pro zaměstnance oddělení technologie a kontroly. Ze všech kanceláří je výhled na nástupiště a koleje. Pro všechny tyto zaměstnance je navržené společné zázemí, kde jsou umístěny šatny pro ženy s kapacitou 18 skřínek se zázemím (WC a sprcha ženy), šatna pro muže s kapacitou 26 skřínek se zázemím (WC a sprcha muži) a denní místnost. Dále jsou v přízemí budovy umístěné prostory pro technologii o ploše 100 m² pro zabezpečovací technologii, 40 m² pro sdělovací technologii a o 70 m² pro rozvodnu nn a náhradní zdroj (pro VB). Tyto prostory pro technologii budou bez obsluhy, budou v nich umístěné pouze samotné technologie s patřičným vybavením a napojením (tento projekt řeší v technologické části pouze stavení připravenost).

Třetím funkčním celkem je podlaží (2.NP), které je navržené jenom nad částí půdorysu budovy. Jsou zde navržené prostory pro správcovské a obslužné služby a to kancelář pro provozní zaměstnance SPS (2 osoby), ke kterému je navržen i sklad, dále dvě kanceláře pro 3 osoby, sloužící jako prostor pro další provozní složky a jednací místnost pro 20 osob, kde se budou pravidelně uskutečňovat školení a jednání se zaměstnanci, zástupci veřejné správy a dalších subjektů. Pro tyto zaměstnance jsou navržené zázemí: WC pro ženy, sprcha pro ženy, WC pro muže, sprcha pro muže, úklidová místnost a denní místnost/kuchyňka. Protože na jednání se mohou objevit i osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, byl navržen výtah z 1.NP do 2.NP s požadovanými rozměry a vybavením dle předpisu.

Vstup do 2.NP je zajištěn prostřednictvím schodiště nebo výtahu z přízemí objektu.

V rámci záměru projektu není řešeno přesné umístění a provedení jednotlivých systémů, to bude obsahem další projekční fáze.

Budova bude vybavena hodinami v interiéru a na uliční fasádě, staničním rozhlasem, kamerovým zabezpečovacím systémem a označením názvu stanice na fasádě.

Budova bude označena novými tabulemi s názvem stanice v souladu se směrnicí, budou označeny jednotlivé veřejně přístupné místnosti a bude proveden informační systém (odjezdové monitory), který bude instalován i s ohledem na navazující investice, v rámci kterých bude zrekonstruováno i kolejíště vč. nástupišť. Součástí informačního systému bude i monitor s aktuálními (proměnnými) informacemi o návazné veřejné hromadné dopravě.

Navrhované využití a plošné nároky jednotlivých prostorů jsou zřejmé z následujících tabulek místností.

| VB Mladá Boleslav hl. n. - PŘÍZEMÍ (1.NP) - NOVOSTAVBA | | | |
|--|----------------------|--------------------------|----------------------------|
| ozn. | účel místnosti | plocha (m ²) | kategorie |
| 0P01 | Vestibul/čekárna | 140,00 | veřejně přístupné prostory |
| 0P02 | Pokladna | 6,00 | prostory pro dopravce |
| 0P03 | Pokladna | 6,00 | prostory pro dopravce |
| 0P04 | Trezorová místnost | 8,00 | prostory pro dopravce |
| 0P05 | Přebalovací místnost | 1,50 | veřejně přístupné |
| 0P06 | WC muži - veřejnost | 14,00 | veřejně přístupné |
| 0P07 | WC ženy - veřejnost | 12,00 | veřejně přístupné |
| 0P08 | Úklid | 3,00 | veřejně přístupné |
| 0P09 | Chodba | 12,20 | společné prostory |

| 0P11 | Pronajímatelná jednotka | 37,50 | komerční prostory |
|---|---------------------------|-----------------------------|---|
| 0P12 | Zázemí 0P11 | 6,30 | komerční prostory |
| 0P13 | Šatna pokladny | 9,30 | prostory pro dopravce |
| 0P14 | WC pokladny | 4,30 | prostory pro dopravce |
| 0P15 | Denní místnost pokladny | 6,70 | prostory pro dopravce |
| 0P16 | Chodba | 18,20 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 0P17 | Chodba | 11,30 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 0P18 | Denní místnost | 29,00 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 0P19 | Šatna muži | 13,20 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 0P21 | Zázemí muži | 12,50 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 0P22 | Šatna ženy | 10,70 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 0P23 | Zázemí ženy | 8,00 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 0P24 | Kancelář dozorcí provozu | 9,90 | provoznuschopnost dráhy |
| 0P25 | Kancelář zaměstnance ŘP | 9,90 | provoznuschopnost dráhy |
| 0P26 | Kancelář technolog ŽST | 9,90 | provoznuschopnost dráhy |
| 0P27 | Hala + schodiště | 26,00 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 0P28 | Chodba | 11,60 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 0P29 | Kancelář staniční dozorce | 32,00 | provoznuschopnost dráhy |
| 0P31 | Dopravní kancelář | 40,00 | provoznuschopnost dráhy |
| 0P32 | WC ženy | 4,60 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 0P33 | WC muži | 5,40 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 0P34 | Zabezp. technologie | 40,00 | provoznuschopnost dráhy |
| 0P35 | Technologie | 10,100 | provoznuschopnost dráhy |
| 0P36 | Rozvodna NN | 70,00 | provoznuschopnost dráhy |
| | celkem | 731,30 m² | |
| VB Mladá Boleslav hl. n. - PODLAŽÍ (2.NP) - NOVOSTAVBA | | | |
| ozn. | účel místnosti | plocha (m ²) | kategorie |
| 1P01 | Kancelář 3 os. | 21,00 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 1P02 | Kancelář 3 os. | 21,00 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 1P03 | Zasedací místnost | 34,80 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 1P04 | Úklid | 3,00 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 1P05 | Bezbariérové WC | 4,00 | prostory Správy železnic, státní organizace |

| | | | |
|------|--------------------|-----------------------------|---|
| 1P06 | Chodba | 73,30 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 1P07 | WC ženy | 7,40 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 1P08 | Chodba | 7,40 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 1P09 | Sprcha | 3,40 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 1P11 | Sprcha | 3,40 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 1P12 | Wc muži | 9,30 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 1P13 | Denní místnost | 12,50 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 1P14 | Sklad | 14,80 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 1P15 | Kancelář – 2 osoby | 16,00 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| 1P16 | Schodiště/výtah | 2,00 | prostory Správy železnic, státní organizace |
| | celkem | 233,30 m² | |

Procentuální využití budovy po jednotlivých funkčních celcích je patrné z následující tabulky.

| Přehled využití ploch - NOVOSTAVBA | | |
|---|-----------------------------|-------|
| celková plocha ON | 964,30 m² | |
| kategorie | | |
| veřejně přístupné | 170,50 m ² | 17,7% |
| prostory provozní | 311 m ² | 32,3% |
| vlastní využití Správy železnic, státní organizace | 386,10 m ² | 40,0% |
| prostory pro dopravce (provozní součásti zařízení služeb) | 40,30 m ² | 4,2% |
| prostory pro dopravce (provozní součásti zařízení služeb dle § 3 odst. 1 vyhl. 76/2017 písm. i) | 0,00 m ² | 0,0% |
| komerční prostory | 43,80 m ² | 4,5% |
| Byty | 0 | |
| municipalita | 0 | |
| státní správa | 0 | |
| společné prostory | 12,20 m ² | 1,3% |
| nevyužité | 0 | |

Tabulky v plné velikosti jsou součástí přílohy K.

4.2.2 Popis očekávaného vývoje investice

Příjmy budou plynout z pronájmu pokladen a jejich zázemí (sazba stanovena dle „Ceníku prostor pro provozní součásti zařízení služeb – železniční stanice dopravců osobní drážní dopravy“, kde je pro žst. Mladá Boleslav hl. n. stanovena sazba pro prostory kategorie I na 1 516,- Kč/m²/rok a pro prostory kategorie II na 434,- Kč/m²/rok).

Stejně jako v současnosti budou příjmy plynout i z provozu nápojových automatů (3 ks).

V rámci novostavby je požadována výstavba komerčního prostoru o výměře 38 m² plochy + zázemí 6 m², který by měl obsahovat obchodní prostor (novinový stánek, bistro, služby apod.), vč. zázemí. Tento prostor bude obsazen za běžných tržních podmínek formou veřejné soutěže. Sazba nájemného byla na základě průzkumu realitního trhu stanovena na 3 240,- Kč/m²/rok – viz příloha K.

Celkové příjmy budovy činí 465 581,- Kč/rok, podrobný rozpis budoucích příjmů budovy je uveden v neveřejné příloze L.

Provozní náklady na prostory ve správě OŘ Praha v navrhovaném stavu (veřejně přístupné prostory, prostory pro vlastní využití, část společných prostorů – celková plocha 850 m² jsou stanoveny odborným odhadem. Pětinu z těchto prostorů tvoří plocha odbavovací haly, která je na provozní náklady nejnáročnější (vytápění, osvětlení, úklid, klimatizace, atd.).

Vytápění – předpokládá se snížení nákladů na vytápění o 10% oproti dnešku, sníží se energetická náročnost stavby díky kompletnímu zateplení a splnění nízkoeenergetických požadavků na novostavbu. V budově však budou oprati stávající situaci pracovníci v nepřetržitém provozu (dopravní kancelář, dispečerů) a technologie vyžadující stálou teplotu. V dalších stupních bude nutno posoudit způsob vytápění a aplikaci alternativních zdrojů k vytápění v souvislosti s novou legislativou (fotovoltaika, tepelná čerpadla). Dnes se vytápí plynem, v případě novostavby by bylo možné používat pouze elektřinu ze zdroje dráhy. To by znamenalo úsporu nákladů vzhledem k nižší ceně drážní elektřiny a dále omezení nákladů na přípojně místo plynu.

Vodné a stočné – předpokládá se mírné zvýšení spotřeby, přesto že provoz ve správě Správy železnic, státní organizace budou mít podíl na spotřebě vody obdobný k dnešnímu stavu. Ve stávajícím stavu je v budově umístěn útulek vlakových čet se sociálním zázemím, kterému jsou v současné době náklady přefakturovány, ale v novostavbě se s umístěním vlakových čet nepočítá. V novostavbě, budou pracovníci řízení dopravy a jejich sociální zázemí. Díky úsporným zařízením nedojde ke zvýšení spotřeby u veřejného WC, které se zvětší o bezbariérové WC.

Elektrická energie – předpokládá se zachování spotřeby. Budou zvýšeny požadavky na osvětlení a další zařízení (kamery, informační systém apod.) a nově vzniknou požadavky provozu vzduchotechniky a klimatizace. Zařízení však mohou být úspornější. Spotřeba provozních a technologických zařízení bude záviset na vybavení těchto prostor a jejich celkových požadavcích a způsobu jejich provozu. Toto musí být upřesněno v souvislosti s probíhajícími souběžnými akcemi v celém boleslavském uzlu a konkrétním určení počtu pracovníků a vybavení.

Úklid – předpokládá se zvýšení částky o 10 % oproti současnému stavu vzhledem k navýšení veřejně přístupných prostorů – zvýšení kapacity toalet.

Stejně jako v dnešní době budou provozní náklady na pronajaté prostory a odpovídající část společných prostorů přefakturovány jednotlivým nájemcům.

Periodické náklady po novostavbě (opravy) budovy jsou odhadnuty na 20 000,- Kč/rok prvních pět let (revize, servis technologií, drobné opravy), poté stoupnou na 70 000,- Kč/rok na dalších pět let a poté se budou zvyšovat o 20 % každých pět let. Běžné opravy uvnitř pronajatých jednotek si hradí nájemci.

| Přehled nákladů výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl.n. (Kč/rok) - novostavba – STAV S PROJEKTEM | |
|---|----------------------|
| Vytápění | 115 000,00 Kč |
| Vodné a stočné | 100 000,00 Kč |
| Elektrická energie | 250 000,00 Kč |
| Úklid | 65 000,00 Kč |
| Provozní náklady celkem | 530 000,00 Kč |
| Periodické náklady | 20 000,00 Kč |

| Hospodářský výsledek výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl.n. (Kč/rok)- STAV S PROJEKTEM | |
|--|----------------------|
| Výnosy z pronájmů (Kč/rok) | 465 581,88 Kč |
| Náklady na provoz (Kč/rok) | 530 000,00 Kč |
| Periodické náklady (Kč/rok) | 20 000,00 Kč |
| Hospodářský výsledek (Kč/rok) | -84 418,12 Kč |

Tabulky v plné velikosti jsou součástí přílohy L.

5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:

Objekt: výpravní budova v žst. Mladá Boleslav hl. n.
Místo: ul. Nádražní 33, 293 01 Mladá Boleslav, Středočeský kraj
Pozemek: p.č.st. 92/1, v k.ú. Čejetice u Mladé Boleslavi (535419)
IC budovy: IC6000388880

Navrhované kapacity stavby:

- půdorysný rozměr: cca 62,7 x 20,5 m
- výška: 10,15 m (od terénu)
- zastavěná plocha: 1315,9 m²
- obestavěný prostor: 530,0 m³
- užitná podlahová plocha celkem 964,30
 - z toho 1.NP: 731,0 m²
 - z toho 2.NP: 233,3 m²

| VB Mladá Boleslav hl. n. – novostavba - celkové kapacity stavby | | |
|---|---|--------------------|
| část objektu | typ místnosti | užitná plocha (m2) |
| Demolice stávajícího objektu VB, vč. přístaveb | | 2213,4 |
| 1.NP+ 2.NP | Odbavovací hala, Veřejné WC | 170,5 |
| | Společné prostory | 12,2 |
| | Technické prostory | 311,0 |
| | Kanceláře, sklady, vlastní využití Správy železnic, státní organizace | 386,1 |
| | Pokladny vč. zázemí | 40,3 |
| | Komerční prostor vč. zázemí | 43,8 |
| CELKEM novostavba budovy | | 964,30 |
| Úprava zpevněných ploch v okolí VB (chodníky 1570 m2, parkoviště 246 m2), vegetace 427 m2 | | 1954,0 |
| Přípojky (vodovod, kanalizace, elektřina, plyn) | | 100,00 |
| CELKOVÁ DOTČENÁ PLOCHA | | 4291 |

5.1 Členění technologických profesí v ZP

Obecně

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

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

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

Zabezpečovací zařízení

Z hlediska zabezpečovacího zařízení bude rekonstrukce VB obsahovat následující subsystémy:

Pracoviště výpravního a technologické prostory

- Stávající pracoviště výpravního a technologické prostory nejsou umístěny ve VB
- V rámci stavby dojde k přesunu pracoviště řízení provozu i ovládání dotčených technologických systémů do nových prostor.

Sdělovací zařízení

Z hlediska sdělovacího zařízení bude rekonstrukce VB obsahovat následující subsystémy:

Obecně

- Záměr projektu počítá s tím, že ve finální podobě bude v budově navržen nový orientační, informační a kamerový systém, rozhlasové zařízení, sdělovací rozvody včetně aktivních prvků v souladu s platnými vyhláškami a směrnici investora v koordinaci se souvisejícími investicemi, které změni podobu okolí budovy i kolejiště – např. výstavba podchodu, úprava přednádražního prostoru.

Informační systém (rozhlas, hodiny a informační tabule)

- ZP řeší nový informační systém dle SM118, rozhlasové a hodinové zařízení včetně kabelizace a koncového zařízení pouze ve VB. Nový informační systém a rozhlasové zařízení v dalších částech ŽST budou instalovány v souvisejících stavebních akcích, při kterých bude realizován podchod a rekonstruováno kolejiště.
- Během stavby bude zachován provoz stávajícího rozhlasového zařízení a tabule informačního systému.

Orientační systém

- ZP řeší nový orientační systém dle SM118 pouze ve VB, nový orientační systém v celé ŽST bude instalován v souvisejících stavebních akcích, při kterých bude realizován podchod a rekonstruováno kolejiště.

Kamerový systém pro provozní účely

- Ve veřejných prostorách VB bude instalován nový kamerový systém. Doplnění dalších kamer pro sledování hran nástupiště a dalších objektů bude realizováno v souvisejících stavebních akcích, při kterých bude realizován podchod a rekonstruováno kolejiště.

Kamerový systém pro technologické účely

- Nový kamerový systém.
- Nový kamerový systém v prostorech silnoproudé technologie

Elektrická požární signalizace (EPS)

- Ochrana proti požáru bude realizována novou EPS popř. opticko-kouřové detektory zapojenými do PZTS na základě zpracovaného PBŘ.

Poplachový zabezpečovací a tísňový systém (PZTS)

- Prostory VB budou chráněny novým PZTS včetně čtečky služebních průkazů s možností decentralizovaného řízení.

Sdělovací rozvody

- Budou realizovány nové sdělovací rozvody - strukturovaná kabeláž, ve výpravní budově bude nainstalována WiFi pro připojení k internetu.

Aktivní prvky sdělovacích zařízení

- Budou instalovány nové aktivní prvky pro připojení do datové a služební telefonní sítě vč. propojení do stávajícího technologického objektu a doplnění a konfigurace DDTS.

Technologické prostory

- V rámci stavby dojde pouze ke stavební přípravě nových technologických prostor vč. zřízení prostupů pro budoucí zatažení kabelizace.
- Nová dopravní kancelář - veškeré sděl. zařízení ve stávající dopravní kanceláři bude přesunuto do nových prostor.

Silnoproudá zařízení

Z hlediska silnoproudých zařízení bude rekonstrukce VB obsahovat následující subsystémy:

Pracoviště výpravčího a technologické prostory

- Pracoviště výpravčího a technologické prostory nejsou ve stávajícím stavu umístěny ve VB
- V rámci stavby dojde k vybudování nových technologických prostor i k přesunu ovládání dotčených technologických systémů do nových prostor VB.

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

- Nové vnitřní silnoproudé elektrické rozvody (zásuvkové, světelné a ostatní rozvody) v celé VB.

Rekonstrukce hromosvodové soustavy

- Nová hromosvodová soustava objektu VB.

Rekonstrukce vnějšího uzemnění

- Nové vnější uzemnění objektu VB.

Osvětlení uvnitř VB

- Nové osvětlení uvnitř objektu VB.

Osvětlení vně VB

- Nové osvětlení komunikačních prostor bezprostředního okolí budovy VB.

Klimatizace pro technologie

- Nová klimatizace pro technologie a další technologická zařízení, včetně napájení.

Klimatizace pro provozní účely

- Nová klimatizace pro provozní účely včetně napájení.

Trafostanice vn/nn pro napájení VB

- stávající trafostanice pro napájení VB je dle OŘ kapacitně dostačující a není uvažováno s jejím rozšířením.

Rozvodna nn pro napájení VB (pro případ maloodběru)

- Nová rozvodna nn 0,4 kV pro zajištění silnoproudého napájení objektu VB

Tabulka energetické bilance odběrů v rámci VB

| | Stávající stav odběrů (kW) | Navrhovaný stav odběrů (kW) |
|-----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Veřejně přístupné prostory | 17,4 | 8,5 |
| Technologické prostory | 0 | 33,8 |
| Provozní prostory Správy železnic | 3 | 54,3 |
| Prostory pro dopravce | 43,5 | 4,2 |

| | | |
|----------------------------------|------|----------------------------|
| Komerční prostory | 0 | 11,5 |
| Byty | 0 | 0 |
| Společné prostory | 2 | 1 |
| Ostatní prostory (státní správa) | 0 | 0 |
| Celkem | 65,9 | 143,3 (vč. vytápění 30 kW) |

6) Územně technické podmínky:

Stavební práce proběhnou v prostoru dnešní budovy a v jejím nejbližším okolí, nebudou tedy dotčeny žádné územně plánovací podklady ani infrastruktura lokality.

Stávající výpravní budova je napojena na vodovod, kanalizaci, elektřinu, plyn, další zabezpečovací a sdělovací vedení v rámci zajištění provozu dráhy. Přípojky budou využity k napojení nové budovy.

Vzhledem k plánovanému přemísťování řízení dopravy do budovy z okolních budov a požadavky na zabezpečení bude napojena budova na všechny potřebné sítě. V budově jsou navrženy prostory

V rámci návrhu vnitřní elektroinstalace objektu výpravní budovy bude navrženo nouzové osvětlení v souladu s ČSN EN 1838.

Objekt výpravní budovy bude dle návrhu opatřen ochranou před bleskem dle souboru norem ČSN EN 62 305: 2006, Části 1-4, ed.2.

Během stavebních činností musí být zachován provoz ostatních silnoproudých zařízení a kabelů NN, které souvisí s napájením elektrických zařízení mimo objekt výpravní budovy

Dopravní napojení budovy a její vazby na širším okolí zůstanou stejné.

7) Majetkoprávní vztahy:

V současnosti je majitelem pozemků, na kterých je umístěno ON, Česká republika, právo hospodařit s pozemky má Správa železnic, státní organizace. Vlastníkem pozemků kolejiště a pozemků přímo sousedících s nádražím jsou České dráhy, a.s. Vlastníkem příjezdové komunikace je Statutární město Mladá Boleslav.

Novostavba (objekt trvalého charakteru) bude umístěna na pozemku ve vlastnictví České republiky, s právem hospodařit pro Správu železnic, státní organizace.

Mezi stávající výpravní budovou a technologickým objektem se nachází nevyužívaný a zchátralý objekt patřící ČD. Tento objekt bude i s částí pozemku st. 91, 571/45, 571/44 a s pozemkem st. 92/3, vše v k.ú. Čejetice u Mladé Boleslavi, odkoupen. „Administrativní objekt posunu“ bude v rámci investice zdemolován a spolu s okolními pozemky upraven dle návrhu tak, aby na jeho místě mohl vzniknout reprezentativní přednádražní prostor odpovídající velikosti čekacích kapacit.

UMVŽST

Dočasné zábory budou řešeny v PD stejně jako zapracování podmínek vlastníků sousedních pozemků. Finální administrativní projednání a vyřízení těchto záborů bude součástí předmětu plnění

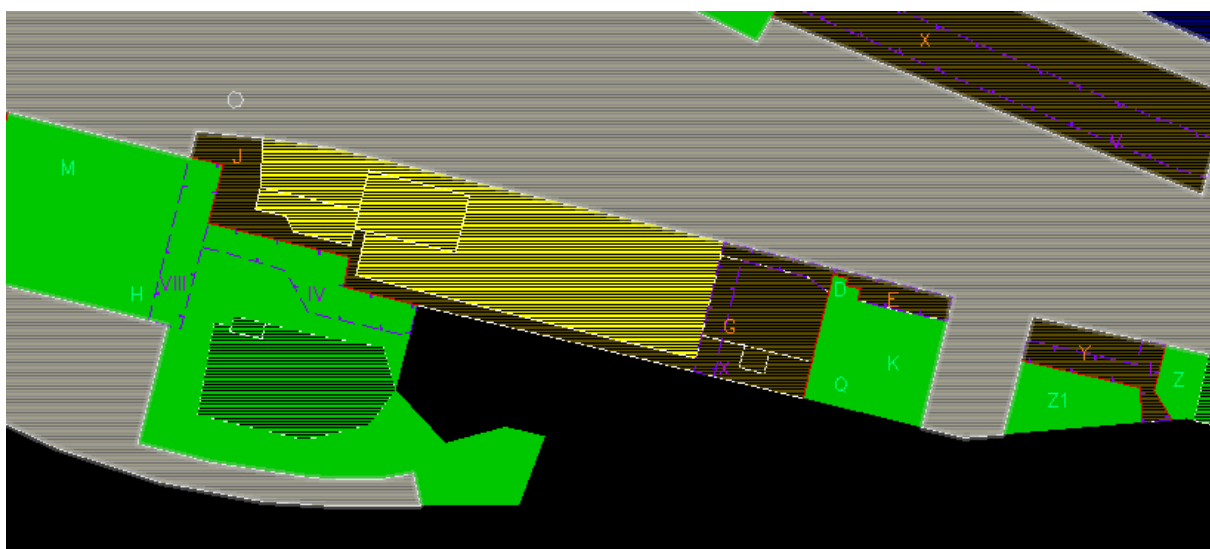
generálního dodavatele stavby. Náklady na dočasné zábory jsou zahrnuty v celkových investičních nákladech.



Přehledná situace v příloze D.

| SEZNAM DOTČENÝCH A SOUSEDNÍCH POZEMKŮ (k.ú. Čejetice u Mladé Boleslavi – 696641) | | | | |
|---|-------------|--|--|----------------|
| parc.č. | výměra (m2) | vlastník | druh pozemku | způsob ochrany |
| st. 92/1 | 1507 | Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic, státní organizace | zastavěná plocha a nádvoří, součástí je stavba č.p. 33 | žádný |
| st. 92/2 | 218 | Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic, státní organizace | zastavěná plocha a nádvoří, součástí je stavba bez č.p./č.e. | žádný |
| st. 95 | 111 | Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic, státní organizace | zastavěná plocha a nádvoří, součástí je stavba bez č.p./č.e. | žádný |
| st. 91 | 641 | České dráhy, a.s. | zastavěná plocha a nádvoří, součástí je stavba č.p. 40 | žádný |
| 571/45 | 175 | České dráhy, a.s. | ostatní plocha – dráha | žádný |

| | | | | |
|----------|-------|---------------------------------|--|----------------------------|
| st. 92/3 | 21 | České dráhy, a.s. | zastavěná plocha a nádvoří, součástí je stavba bez č.p./č.e. | žádný, věcné břemeno |
| 571/5 | 54913 | České dráhy, a.s. | ostatní plocha – dráha | žádný |
| 571/44 | 3975 | České dráhy, a.s. | ostatní plocha – dráha | žádný |
| 737 | 619 | České dráhy, a.s. | ostatní plocha – jiná plocha | žádný |
| 756 | 19 | České dráhy, a.s. | ostatní plocha – dráha | žádný |
| 571/26 | 2895 | Statutární město Mladá Boleslav | ostatní plocha – ostatní komunikace | žádný |



Přehledná situace v příloze D.

UMVŽST Mladá Boleslav hl. n.

Světle zelená – zůstává ČD a.s.

Khaki – přechází na Správu železnic, státní organizace

Žlutá – je a zůstává v majetku Správy železnic, státní organizace

Modrá – jiný vlastník

Položky určené pro převod k SŽDC - B.2. Budovy v žst

| název položky | | JTSK - Y | JTSK - X | k.ú. číslo | k.ú. název | č.p./č.e. | budova zapsaná v KN | část budovy/stavby | IC ČD | HJ - kraj | RE číslo budovy | Poznámka |
|---|--|----------|----------|------------|---------------------------|-----------|---------------------|--------------------|--------------|-----------|-----------------|---|
| Mladá Boleslav hlavní nádraží, Útulek, posunovačů | | 705415 | 1012126 | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | BEZ ČP | NE | celék | IC5000101482 | 2 | 86 | K demolici, ČD zajišť demoliční výměr ! oddělit GP od objektu IC5000101490 |
| Mladá Boleslav hlavní nádraží, Administrativní budova, posun + OSOŽ | | 705090 | 1012215 | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | 40 | ANO, na st. 91 | celék | IC5000101489 | 2 | 93 | |

Položky určené pro převod k SŽDC - B.2. Stavby v žst

| název položky | | JTSK - Y | JTSK - X | k.ú. číslo | k.ú. název | č.p./č.e. | budova zapsaná v KN | část budovy/stavby | IC ČD | HJ - kraj | RE číslo budovy | Poznámka |
|---|--|----------|----------|------------|---------------------------|-----------|---------------------|--------------------|--------------|-----------|-----------------|-------------------------------|
| Datová síť LAN | | - | - | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | 33 | Ano | celék | IC6100201276 | 2 | - | ŠKODA |
| Datová síť LAN | | - | - | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | 33 | Ano | celék | IC6100201277 | 2 | - | SDĚLOVACÍ MÍST. |
| počítačová síť LAN | | - | - | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | 33 | Ano | celék | IC5000261368 | 2 | - | MBH-MIS |
| Datová síť(2xCatalyst + 1xSmartUPS700 + 34x 3COM) | | - | - | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | 33 | Ano | celék | IC6000189132 | 2 | - | aktivní prvky 2 P.C DV.6 FOTO |

Položky určené pro převod k SŽDC - B.1. Pozemky včetně dělených v žst

| Název položky | | plocha celé parcely | plocha určená k prodeji | celý pozemek/ díl | číslo kat. úz. | název kat. úz. | druh - původ parcely | JTSK - Y DeBo | JTSK - X DeBo | název položky (v AM, RE) volný text | IC ČD | HJ - kraj | RE | kód a1-a4 dle článku II Dohody | Poznámka |
|---------------|---|---------------------|-------------------------|-------------------|----------------|---------------------------|----------------------|---------------|---------------|--|--------------|-----------|------|--------------------------------|--|
| 571/10 | X | 8733 | 1797 | d | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | KN | 705081 | 1012158 | k.ú. Čejčice u Mladé Boleslavi ppč. 571/10 | IC5000103299 | 2 | 1142 | a3 | manipulační plocha |
| 571/43 | S | 1785 | 773 | d | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | KN | 705403 | 1012138 | k.ú. Čejčice u Mladé Boleslavi ppč. 571/43 | IC6100608032 | 2 | 4518 | a3 | svah pod tratí |
| 571/44 | J | 3975 | 547 | d | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | KN | 705211 | 1012180 | k.ú. Čejčice u Mladé Boleslavi ppč. 571/44 | IC6100608033 | 2 | 4519 | a3 | propustek |
| 571/45 | E | 175 | 159 | d | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | KN | 705087 | 1012207 | k.ú. Čejčice u Mladé Boleslavi ppč. 571/45 | IC6100608029 | 2 | 4514 | a1 | část 1. nástupiště, CARGO |
| 571/46 | Y | 606 | 251 | d | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | KN | 705051 | 1012217 | k.ú. Čejčice u Mladé Boleslavi ppč. 571/46 | IC6100608034 | 2 | 4520 | a3 | parkovací stání |
| 571/5 | A | 54913 | 54224 | d | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | KN | 704956 | 1012219 | k.ú. Čejčice u Mladé Boleslavi ppč. 571/5 | IC5000103298 | 2 | 1262 | a1 | těleso dráhy |
| 733 | - | 368 | 368 | c | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | KN | 705521 | 1012121 | k.ú. Čejčice u Mladé Boleslavi ppč. 733 | IC6100608036 | 2 | 4508 | a1 | těleso dráhy |
| st. 91 | G | 641 | 325 | d | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | KN | 705118 | 1012212 | k.ú. Čejčice u Mladé Boleslavi stpč. 91 | IC5000103074 | 2 | 1275 | a2 | Administrativní budova, posun + OSOŽ, převod |
| st. 92/3 | - | 21 | 21 | c | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | KN | 705113 | 1012219 | k.ú. Čejčice u Mladé Boleslavi stpč. 92/3 | IC5000103076 | 2 | 1273 | a3 | neexistence stavby |
| st. 96 | N | 815 | 495 | d | 696641 | Čejčice u Mladé Boleslavi | KN | 705281 | 1012173 | k.ú. Čejčice u Mladé Boleslavi stpč. 96 | IC5000103084 | 2 | 1270 | a1 | rampa SŽDC pro AČR |

8) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů:

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). Projekt řeší novostavbu v místě stávající budovy. Nová zastavěná plocha bude menší, zbytek pozemku bude rekultivován zpevněnými i nezpevněnými plochami.

Vzhledem k tomu že se jedná o novostavbu na místě stávající budovy, bude dešťová voda napojena na stávající kanalizaci. V důsledku nedostatku pozemků kolem nové výpravní budovy zde není možnost tuto problematiku řešit vsakováním. K regulaci odtoku do kanalizace je možnost zřídit retenci dešťových vod. Retence dešťových vod bude zajištěna podzemní nádrží situovanou přednostně vně budovy na pozemcích investora, případně pod samotným objektem, který není podsklepen a je oproti příjezdu vyvýšen. V dalším stupni dokumentace bude zpracováno řešení retence dešťových vod v souladu s požadavky správce sítě.

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

S veškerými odpady vzniklými při průběhu realizace stavby bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., zákon o odpadech, v platném znění.

Pozemek se nachází v zastavěném území. Skrz pozemek, na kterém je umístěna VB prochází ochranné pásmo radiového směrového spoje. Dalšími ochrannými pásmy, které prochází pozemkem, jsou ochranné pásmo vzletového a přistávacího prostoru, ochranné pásmo letiště a ochranné pásmo letiště k ochraně před nebezpečnými a klamavými světly.

8.1 Složky životního prostředí

Ovzduší – během výstavby dojde k dočasnému zhoršení kvality ovzduší, v souvislosti s demolicí budovy. V důsledku toho budou navržena vhodná opatření, která prašnost co nejvíce omezí, jako např. kropení, průběžné odvážení na skládku zaplachtenými vozy.

Voda – stavba leží v CHOPAV. Při výstavbě budou přijata opatření, která zamezí kontaminaci vody a bude dodržovat ustanovení dle §28 vodního zákona i ostatních právních předpisů. Z území CHOPAV je hlavní důvod limitování ochrana kvality povrchových a podzemních vod v oblastech přirozené akumulace vod. Západně od výpravní budovy se nachází ochranné pásmo Mladá Boleslav Choboty vrty, budova nezasahuje do tohoto pásma je od něj vzdálena 508 metrů. Koryto řeky Jizery je vzdáleno cca 300 metrů od výpravní budovy, nicméně budova se nenachází v záplavovém území.

Půda, horniny, ekosystémy – zábory pozemků s ZPF a PUPFL nebudou – jedná se o zastavěné pozemky se stávající výpravní budovou. Půda, horniny ani ekosystémy nebudou stavbou dotčeny, jelikož budou přijata taková opatření, která zamezí kontaminaci těchto složek. Objekt je ohraničen z jedné strany kolejíštěm a z druhé volnou asfaltovou plochou. Z těchto důvodů stačí pouze přijmout patřičná opatření, která zamezí kontaminaci.

Geofaktory – v území se nenacházejí žádná chráněná ložisková území, dobývací prostory, výhradní ložiska, poddolovaná nebo sesuvná území ani evidované staré ekologické zátěže.

Projekt bude navržen v souladu s platnými technickými požadavky na stavby dle vyhl. č. 268/2009 Sb. a výsledné dílo bude navrženo v souladu s všeobecnými požadavky pro ochranu zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí a požadavky na úsporu energie a tepelnou ochranu.

8.2 Ochrana přírody

Soustava Natura 2000 a ptačí oblasti - Posuzovaný záměr nezasahuje do žádné evropsky významné lokality podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích ani neleží v její bezprostřední blízkosti. Nejbližší EVL je EVL Bezděčín (CZ0213776), která se nachází cca 720 m jižně od budovy. Druhou blízkou EVL je Chlum u Nepřevázky (CZ0210109), který je vzdálenosti přibližně 2,5 km jihovýchodně od budovy a má rozlohu 2,23 km². Nejbližší ptačí oblastí je ptačí oblast Českolipsko-Dokeské pískovce a mokřady (CZ0511007), která se nachází asi 16 km od objektu.

Přírodní park – EVL Chlum u Nepřevázky se částečně překrývá s přírodním parkem Chlum, který má rozlohu 1 319 km².

Zvláště chráněná území – stavba se nenachází v žádném maloplošném ani velkoplošném zvláště chráněném území dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Nejbližší velkoplošné zvláště chráněné území je CHKO Český ráj, a to cca 14 km severovýchodně. Nejbližší maloplošné zvláště chráněné území je PP Bezděčín, která se z velké části plošně překrývá s EVL Bezděčín.

Významné krajinné prvky - definovány v § 3, odst. 1, písm. b zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. v platném znění jako „ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utvářející její typický vzhled nebo přispívající k udržení její stability.“ Podle § 6 zákona je možné významný krajinný prvek registrovat. V bezprostředním okolí stavby se žádný VKP dle § 3 nebo § 6 zákona o ochraně přírody a krajiny nenachází.

Památné stromy - v nejbližším okolí budovy se nenachází žádný památný strom. Nejbližším památným stromem je „Křemelák u Jizery v Čejetickách“ který je vzdálen 300m od budovy.

8.3 Hluk

Hluk – počítá se se zvýšeným hlukem v okolí stavby. Nicméně budou navržena vhodná opatření pro jeho snížení, jako je třeba používání pouze strojů v dobrém technickém stavu. Stavba má vliv na zvýšení hluku v okolí a v samotné stavbě z dlouhodobého hlediska (po dobu stavebních prací). Proto budou stavební práce probíhat od 7:00 maximálně do 22:00, aby nedocházelo k rušení nočního klidu a nejbližších obyvatel. Bylo provedeno měření hluku a vibrační protokoly jsou součástí přílohy E Záměru projektu. V dalších stupních projektové dokumentace, resp. V DSP, bude zpracováno podrobné akustické posouzení především pro fázi výstavby.

8.4 Odpady

S veškerými odpady vzniklými při průběhu realizace stavby bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., zákon o odpadech, v platném znění. Firma, která bude provádět úpravy a při jejíž činnosti bude vznikat odpad, bude zároveň původcem odpadu.

V rámci výstavby se očekává výskyt zejména stavební suti (beton, cihly, omítky apod.), skla, dřeva, kovů a dalších materiálů běžně vznikajících v důsledku stavební činnosti. Nebezpečné odpady se vzhledem ke stáří budovy dají předpokládat, zejména jde o osinkocementové výrobky v rozvodech elektroinstalace, kanalizace, vzduchotechniky a eternitovou střešní krytinu. Nebezpečné odpady budou ukládány a budou likvidovány v souladu s platnou legislativou, a to firmou s náležitým osvědčením.

V dalším stupni projektové dokumentace bude vypracován katalog odpadů a stanoveno předpokládané množství vzniklých odpadů, vč. způsobu jejich likvidace. Staveniště bude předáno vyklizené bez odpadů.

8.5 ÚSES

ÚSES je definován jako „vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu“.

Smyslem vytváření a ochrany ÚSES je zajištění základních prostorových podmínek pro dlouhodobé udržení a posílení jedné ze základních přirozených funkcí krajiny - ekologické stability („schopnost ekosystému vyrovnávat změny způsobené vnějšími činiteli a zachovávat své přirozené vlastnosti a funkce“).

Posuzovaný záměr nezasahuje přímo do žádného prvku územního systému ekologické stability. Podle platného ÚP města Mladá Boleslav se v blízkosti stavby nacházejí níže uvedené prvky územního systému ekologické stability:

Nadregionální ÚSES

NK32 NRBK Příhrazské skály – K10 – funkční

Popis:

Řeka Jizera, břehová vegetace, místy široká a travnatá říční niva, plochy vegetace na východních svazích říčního údolí (lesního či mimolesního charakteru).

Regionální ÚSES

Nenachází se.

Lokální ÚSES

LC 15 Nad Čističkou - funkční

Popis:

Plocha lesa ve vegetačním lemu na svazích údolí Jizery.

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

Veškeré zařízení realizované stavbou bude ve správě Správy železnic, státní organizace, která bude zajišťovat jeho budoucí provoz a údržbu.

Základní pravidla pro nakládání s majetkem státu jsou uvedena ve Statutu státní organizace Správa železnic, státní organizace (č. j.: 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 Správy železnic, státní organizace č. 76 - Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří Správa železnic, státní organizace (čj. 41101/2016-O31 ze dne 5. ledna 2017);
- Směrnice Správy železnic, státní organizace č. 88 - Dočasné užívání bytového fondu Správy železnic, státní organizace (č. j.: S 54964/2013-O31 ze dne 20. prosince 2013).

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.

U prostor pro municipality a veškeré dopravce vychází cena nájemného z Ceníku prostor pro provozní součásti zařízení služeb – železniční stanice dopravcům osobní drážní dopravy v aktuálním znění pro daný rok.

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., že 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 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 Praha.

10) Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu:

Cílem výše popsaného projektu je dosažení těchto přínosů:

- optimalizace prostor nové výpravní budovy pro jejich plné využití
- zvýšení komfortu pro pohyb a pobyt cestujících i veřejnosti v rámci budovy – návrh splňuje obecné technické požadavky na výstavbu a požadavky bezpečnosti při užívání, hala bude vytápěna, chlazena
- dořešení kompletní bezbariérovosti stanice, v součinnosti se souvisejícími akcemi
- účelnější vynaložení provozních nákladů – splnění normových požadavků na energetickou náročnost, postaveny budou pouze potřebné prostory
- Přemístěním zaměstnanců do vlastní budovy dojde k významné úspoře nákladů potřebných na pronájem, zaměstnanci budou pracovat pohromadě na jednom místě

Ekonomické hodnocení projektu bylo zpracováno v následujícím rozsahu:

- finanční analýza metodou CBA (Cost-Benefit Analysis),
- srovnání finanční výkonnosti a přínosu investice ve „scénáři s projektem“ (novostavba VB popsaná v záměru projektu) s přínosem investice v „alternativním scénáři“ (bez stavebních úprav, tedy tzv. „do nothing – do minimum“ scénář) => obhájení rozsahu investice,
- posouzení celospolečenských přínosů projektu metodou MKA (multikriteriální hodnocení),
- investice do komerčních prostorů byla předmětem souhrnného testu soukromého investora.

Výsledné hodnoty ukazatelů finanční výkonnosti investice vypočtené pomocí finanční analýzy (popis vstupů a vývoje - příloha B.1):

- Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C = - 95,373 mil. Kč.

- Finanční vnitřní výnosové procento investice je – 11,48%, tzn. nižší než diskontní sazba pro rok 2020 =>>> z pohledu investora je projekt finančně nenávratný a nejedná se tedy o samofinancovatelný projekt.

Pro finanční rozvahu byly srovnány dva scénáře, které pro dosažení stejného cíle využívají jiný postup. „Scénář s projektem“ je podrobně obsahem tohoto záměru projektu a „alternativní scénář“ spočívá v rekonstrukci objektu v rozsahu popsaném v záměru (základní parametry této investice jsou popsány v příloze B.3 – Finanční rozvaha). Porovnáním scénářů bylo zjištěno, že mírné snížení CIN v „alternativním scénáři“ by se časem ukázalo nehospodárné kvůli zvýšení provozních nákladů, a byl tak obhájěn rozsah investice do „scénáře s projektem“.

Vzhledem k tomu, že budova byla posouzena z hlediska veřejné podpory v rámci souhrnného testu soukromého investora pro komerční prostory budovy ON (viz příloha B pokynu Správy železnic, státní organizace PO-19/2018 GRŘ Řešení veřejné podpory při investiční činnosti do 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.

Byla provedena multikriteriální analýza (MKA), která je i s odůvodněním jednotlivých bodů obsažena v příloze B.4, a na jejímž základě bylo zjištěno, že:

- Měrná přínosnost stavby je 57 %.
- Měrná přínosná plocha stavby je 22,85 m²/mil. Kč =>>> stavbu lze doporučit k dalšímu financování.

11) Rozpis nákladů:

| | Položka | Celkové náklady projektu (Kč) | Poznámka |
|-----|--|-------------------------------|----------------------------------|
| 1. | Poplatky za plány/stavební projekt | | DSP, DPS, DSPS |
| 2. | Nákup pozemků | | adm.bud.(TD,dopr.k.,ústř) čp. 40 |
| 3. | Výstavba | | Smíšená cenová úroveň |
| 4. | Stroje a zařízení | 0 | |
| 5. | Nepředvídatelné události ¹⁾ | | |
| 6. | Případná úprava ceny ²⁾ | 0 | CIN vč. inflace |
| 7. | Propagace | 0 | |
| 8. | Dozor v průběhu stavby | | |
| 9. | Technická pomoc | | |
| 10. | Mezisoučet | | |
| 11. | DPH ³⁾ - 21 % | 0 | |
| 12. | CELKEM ⁴⁾ | | |

Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 3,70% p. a. v letech realizace 2022-2023

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

12) Výčet příloh

příloha A: Formuláře VZOR 80 - 83

příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu

příloha C: *Nedokládá se*

příloha D: Orientační výkresy, půdorysy, řezy, pohledy, situace

příloha E: U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu a výsledků průzkumů

příloha F: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatující, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem

příloha G: *Nedokládá se*

příloha H: *Nedokládá se*

příloha I: *Nedokládá se*

příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu

příloha K: Ostatní přílohy

Příloha L: Neveřejná příloha