

ZÁMĚR PROJEKTU

Investiční akce

Rekonstrukce výpravní budovy Ostrava-Vítkovice

1. Identifikační údaje projektu

správce programu ¹ :	Ministerstvo dopravy České republiky
číslo a název programu ² :	ISPROFOND: 327 321 4901-Příprava a zabezpečení staveb/Sub. ISPROFIN: 581 352 0027
číslo projektu ³	S621700097
název projektu:	Rekonstrukce výpravní budovy Ostrava-Vítkovice
místo realizace:	Moravskoslezský kraj
předpokl. termín realizace:	10/2021–09/2023
zpracovatel ZP:	KOHL Architekti s.r.o. Ing. arch. Daniel Labuzík, Ing. arch. Filip Ciahotný Ing. Daniel Lanák, Mgr. Vilém Skyba

Tabulka 1 Předpokládané celkové investiční náklady

Předpokládané celkové investiční náklady ve smíšené cenové úrovni:		2020–2024*
<i>položka</i>	<i>tis. Kč (bez DPH)</i>	<i>tis. Kč (vč. DPH)</i>
Veřejné rozpočty – <i>doprava</i> - (SFDI, kap. 327 –MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)	404 410,43	483 466,15
Ostatní veřejné zdroje	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem	404 410,43	483 466,15

* ve vyčíslení nákladů zohledněn inflační koeficient ve výši 2,35 % pro převod na cenovou hladinu roku 2020, pro další roky pak uplatněn koeficient ve výši 3,70 %

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

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

Obsah:

1. Identifikační údaje projektu	1
2. Návaznost na schválené koncepce a programy, dokumentace programu	3
3. Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu	6
3.1 Popis stanice	6
3.2 Návaznosti provozu budovy na další druhy dopravy	9
3.3 Historický vývoj budovy	12
3.4 Popis stávajícího stavu budovy	17
3.5 Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu	18
3.6 Pohledy a půdorysy stávajícího funkčního využití s vyznačením jednotlivých prostor ...	21
4. Požadavky na technické řešení	27
4.1 Požadavky na technické řešení	27
4.2 Řešení technologických profesí	30
4.3 Posouzení možných variantních řešení	32
5. Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů	42
6. Územně technické podmínky	47
7. Majetkoprávní vztahy	48
8. Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů	50
9. Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku	51
10. Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu	52
11. Rozpis nákladů	53
12. Výčet příloh	54
Seznam tabulek	55
Seznam obrázků	55

2. Návaznost na schválené koncepce a programy, dokumentace programu

Záměrem Správy železnic, státní organizace (dále „SŽ“) je přizpůsobit osobní nádraží požadavkům dnešní doby z hlediska cestující veřejnosti nejen na železnici, ale i v navazující veřejné hromadné dopravě v lokalitách, ve kterých se již nacházejí, anebo budou realizovány terminály veřejné dopravy.

Záměr projektu je zpracován v souladu se specifickými cíli a opatřeními stanovenými v „Dopravní politice České republiky pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050:“

Vytváření podmínek pro soudržnost regionů

- Opatření: Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje. Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů.⁴

Veřejná služba v přepravě cestujících

- Opatření: Zajistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení).

Z hlediska uživatele vytvářet v prostředí veřejné dopravy takové podmínky, aby byla vnímána jako kvalitní služba srovnatelně atraktivní s přímou individuální dopravou.⁵

Koncepčním dokumentem SŽ pro zpracování investiční akce je „**Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží**“ (dále jen Koncepce). Nemovitosti železničních osobních nádraží jsou určeny k poskytování služeb spojených s provozováním osobní železniční dopravy a k zajištění provozování dráhy. Tvoří je nádražní budovy, popř. další nemovitosti, objekty a zařízení umožňující napojení na železniční či veřejnou infrastrukturu. Osobní nádraží může být zčásti nebo plně zařízením služeb.⁶

Vizí Koncepce je přizpůsobit osobní nádraží požadavkům současné železniční dopravy a jejím návaznostem na ostatní druhy dopravy, a tím zvýšit konkurenceschopnost osobní železniční dopravy a vytvářet podmínky pro rozvoj cestovního ruchu. Dlouhodobou vizí jsou osobní nádraží v technickém, provozním i estetickém stavu, který odpovídá nárokům moderní dopravy.⁷

⁴ Dopravní politika České republiky pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, s. 14-15.

⁵ Dtto, s. 16-17.

⁶ Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, s. 5.

⁷ Dtto, s. 7.

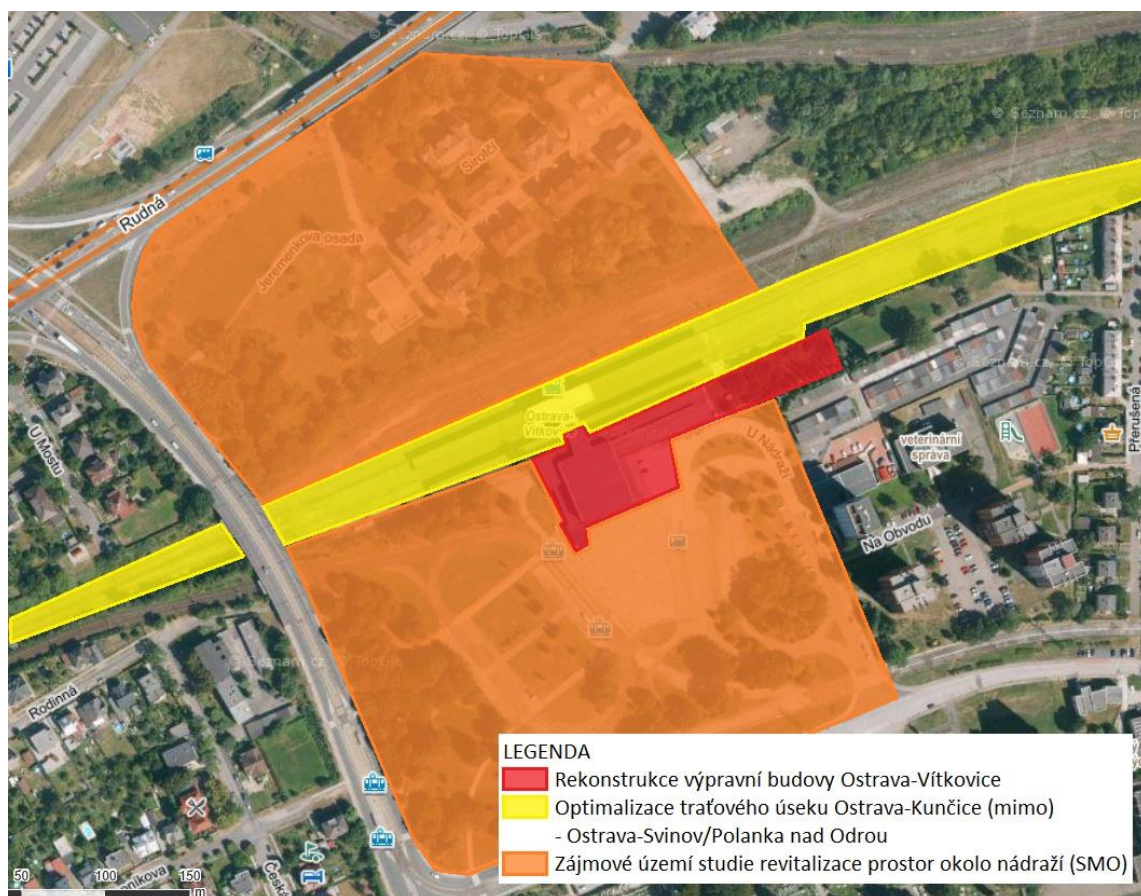
Výpravní budova v žst. Ostrava-Vítkovice byla vybrána k realizaci investiční akce z následujících důvodů:

- havarijní stavebně technický stav budovy – opotřebení dle PRRON 80,71 %, nachází se na celkovém 46. místě
- objekt výpravní budovy je nemovitou kulturní památkou
- chybějící prvky interoperability (bezbariérový přístup na nástupiště a do pater budovy díky vybudování výtahu, čekárna pro cestující, hygienické zázemí pro imobilní)
- nutná úspora provozních nákladů
- připravovaná akce Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Ostrava-Svinov / Polanka nad Odrou. Cílem stavby je optimalizace trati vč. rekonstrukce železniční stanice Ostrava-Vítkovice, zvýšení traťové rychlosti do 120 km/h, příprava na elektrizaci systémem AC 25 kV 50 Hz, zvýšení bezpečnosti provozu a cestujících, zlepšení technického stavu a parametrů řešené trati a zajištění souladu s požadavky TSI. Realizace této akce je plánována na období 05/2023-01/2025, CIN předpokládány ve výši 1,8 mld. Kč.
- předmětná akce bude koordinována se zamýšleným řešením prostor okolo nádraží Ostrava-Vítkovice. Plánovaný projekt revitalizace přednádražního prostoru hodlá realizovat městský obvod Ostrava-Vítkovice ve spolupráci se Statutárním městem Ostrava, jak je deklarováno v zápise z jednání ze dne 15. 4. 2019 a následně dne 18. 11. 2019 (viz příloha K, Ostatní přílohy). Nové vedení Statutárního města Ostrava zamítlo původní záměr umístění muzea DPO, na který byla zpracována studie. V současné době je v návrhu zpracování nové studie řešení nejen přednádražního prostoru, ale i prostoru za železniční stanicí Ostrava-Vítkovice směrem k atletickému stadionu. Do zpracování této studie bude SŽ zapojeno.

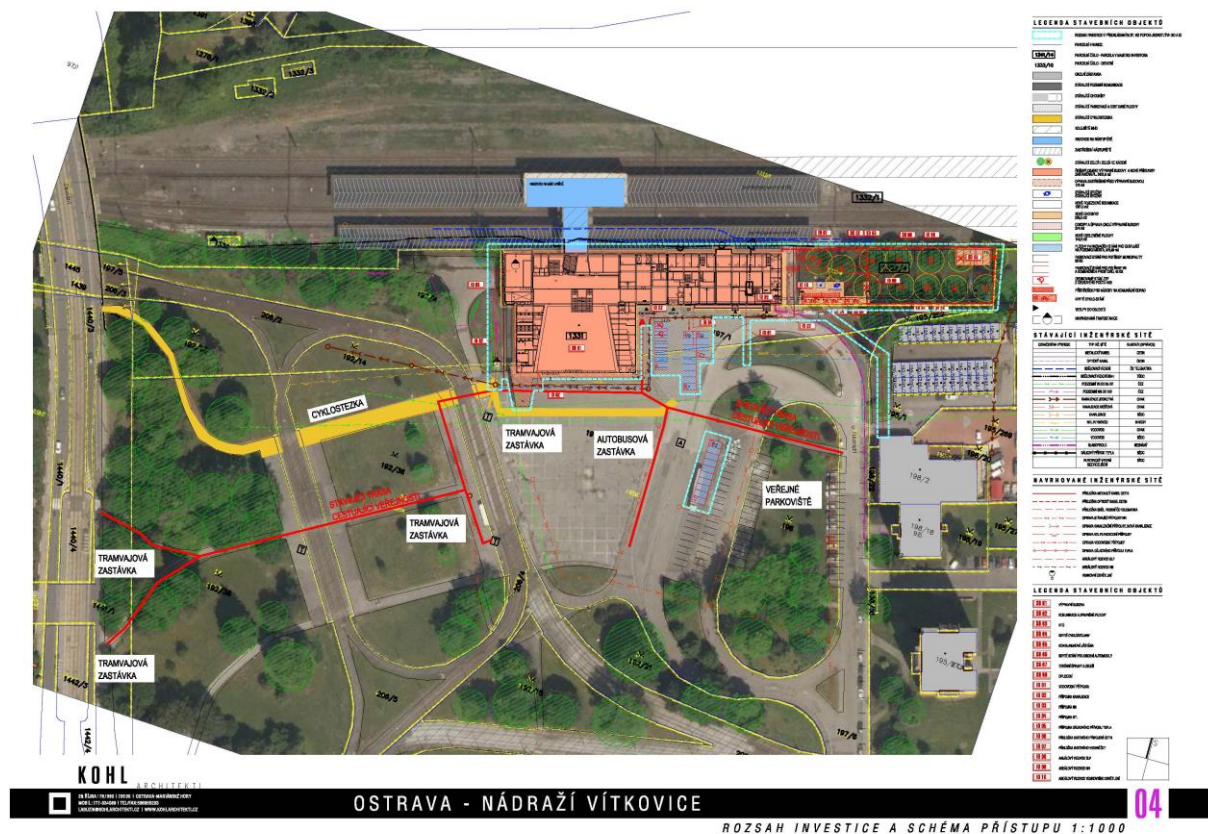
V níže uvedeném obrázku 1 jsou zachyceny řešené plochy v rámci jednotlivých návazných projektů. V obrázku 2 jsou pak přesněji vymezeny plochy dotčené realizací předkládaného projektu, a to včetně vyznačení navazující dopravní infrastruktury a hlavních toků cestujících veřejnosti.

Zamýšlená akce Optimalizace traťového úseků žádným způsobem neovlivňuje funkční využití budovy ON, během souběhu realizace budou práce koordinovány. Pokud jde o studii využití přednádražního prostoru, tak tato bude probíhat za účasti SŽ.

Projekt „Rekonstrukce výpravní budovy Ostrava-Vítkovice“ si klade za cíl optimalizaci provozních nákladů celkovou rekonstrukcí, aby po dokončení byl stav budovy do 20 % dle hodnocení PRRON a ve střednědobém výhledu nebylo nutno provádět další stavební práce investičního a opravného charakteru mimo běžné údržby.



Obrázek 1 Plánované akce v dotčené lokalitě (www.mapy.cz)



Obrázek 2 Plochy dotčené projektem a návazná infrastruktura (www.mapy.cz)

3. Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

3.1 Popis stanice

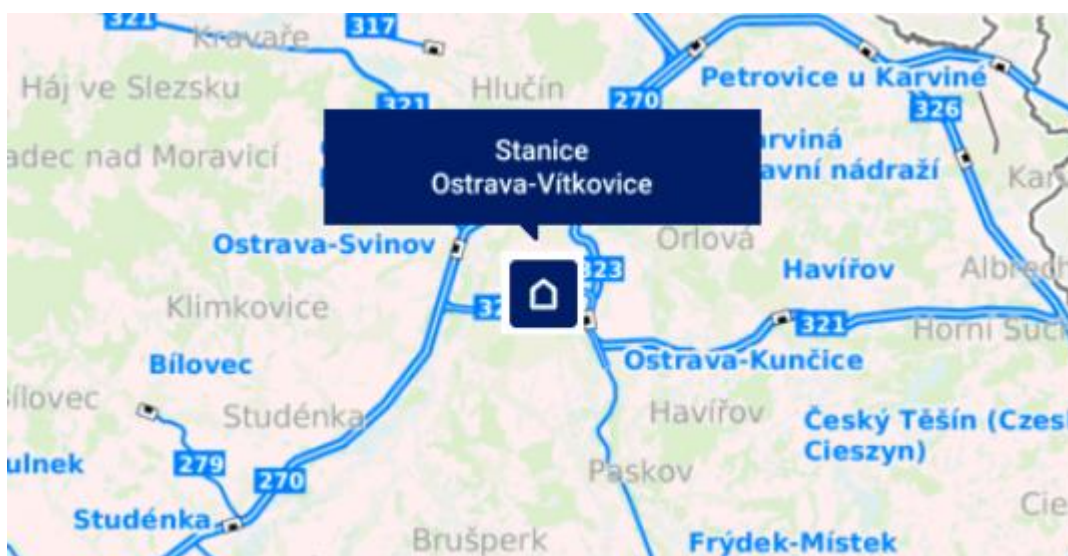
Popis stanice:

Železniční stanice Ostrava-Vítkovice leží na **trati 321 Opava - Ostrava - Havířov - Český Těšín, Ostrava-Svinov - Ostrava-Kunčice**. Stanice zajišťuje odbavení cestujících ve vnitrostátní přepravě včetně prodeje místenek a je zařazena do integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje (ODIS).

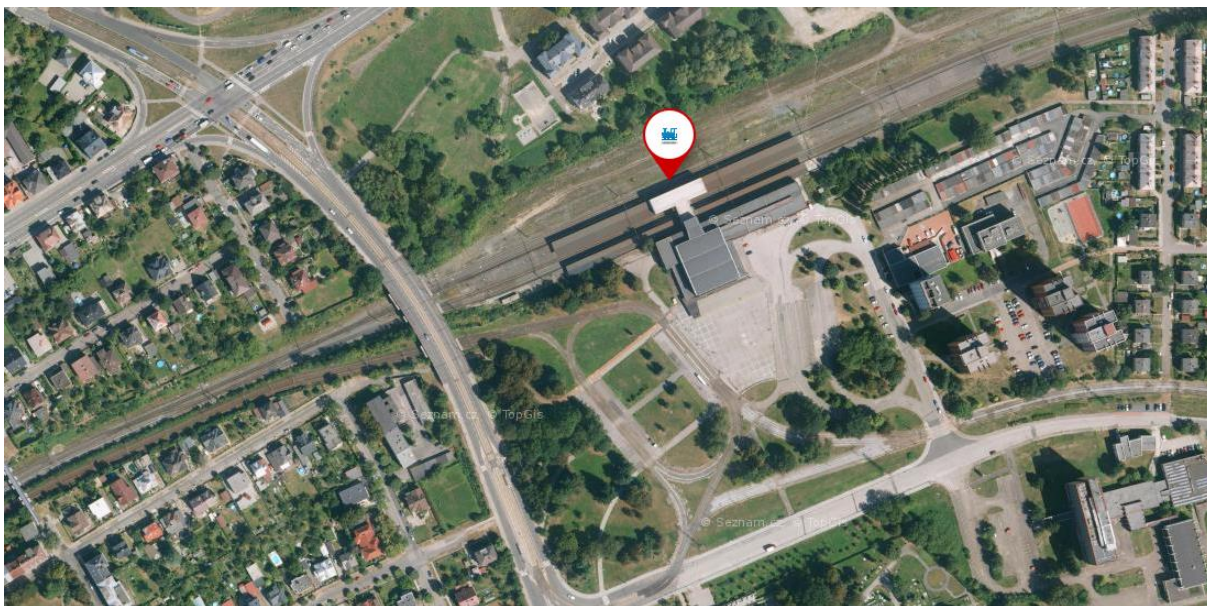
Ve stanici je k dispozici bariérové hygienické zázemí pro veřejnost, vnitrostátní pokladny dopravce ČD, a.s., bufet, prostory pro cestující a automat na jízdenky MHD. Přístup do objektu budovy je nyní řešen bezbariérově, nikoli však na nástupiště. Bezprostředně na budovu navazují zpevněné plochy široce řešeného přednádražního prostoru, které jsou ve správě městského obvodu Ostrava-Vítkovice.

V blízkosti nádraží je zastávka tramvaje a autobusu MHD (Nádraží Vítkovice, Vítkovice hřbitov) a dostatečný počet parkovacích míst pro veřejnost. Železniční stanice se nachází cca 8 km jihozápadním směrem od centra města.

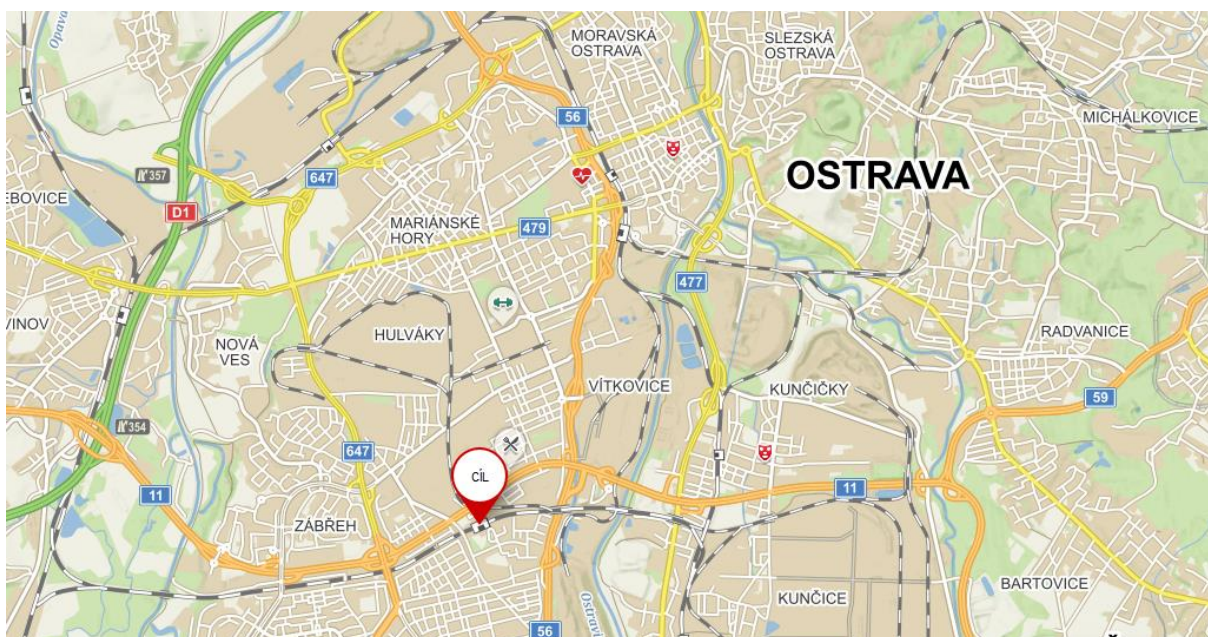
Dle kategorizace UIC je budova zařazena do **kategorie C**, v celkovém pořadí je stanice na **66. místě**. Údaje o denní frekvenci cestujících jsou součástí přílohy L.



Obrázek 3 Umístění žst. v rámci tratí Moravskoslezského kraje (www.cd.cz)



Obrázek 4 Letecký pohled umístění žst. Ostrava-Vítkovice (mapy.cz)



Obrázek 5 Žst. Ostrava-Vítkovice v návaznosti na umístění ve městě (mapy.cz)



Obrázek 6 Pohled vstupu do výpravní budovy



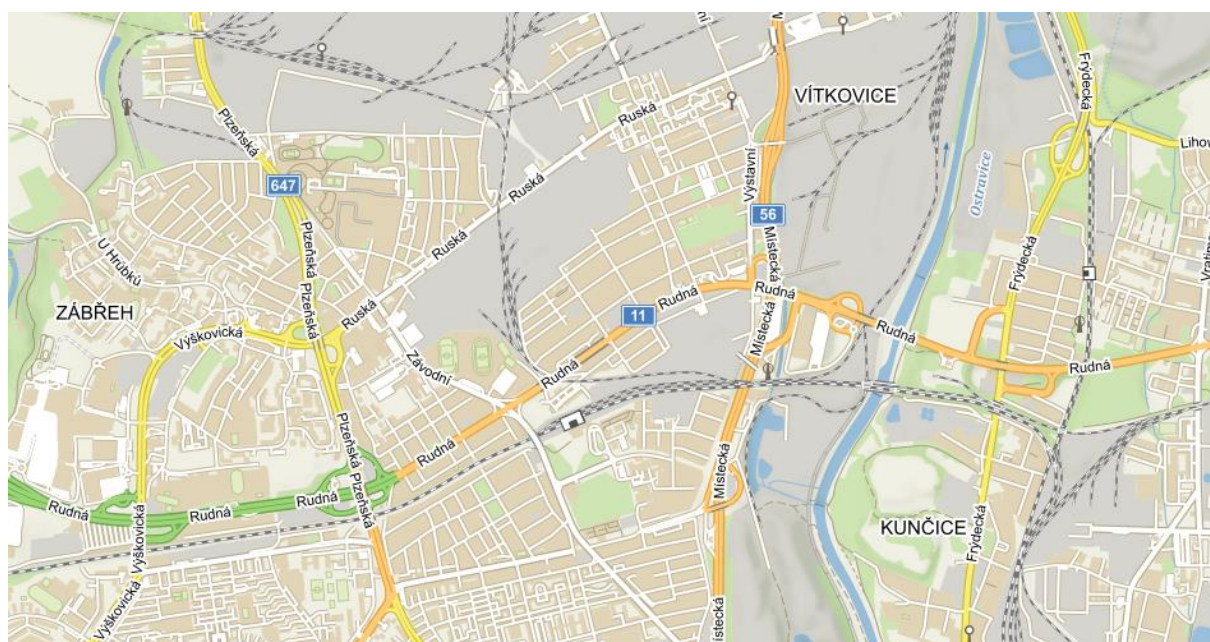
Obrázek 7 Pohled na výpravní budovu z I. nástupiště

Vedle budovy prochází komunikace č. I/11. Stávající budova nádraží slouží jako víceúčelový objekt (prostory pro zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty, kanceláře, prostory pro cestující, bufet, pokladny jízdenek dopravce, automat na jízdenky MHD).

Přístup cestujících na nástupiště ani do pater budovy není bezbariérový.



Obrázek 9 Poloha žst. Ostrava-Vítkovice v rámci městského obvodu s dopravními návaznostmi (železnice, silnice) (mapy.cz)



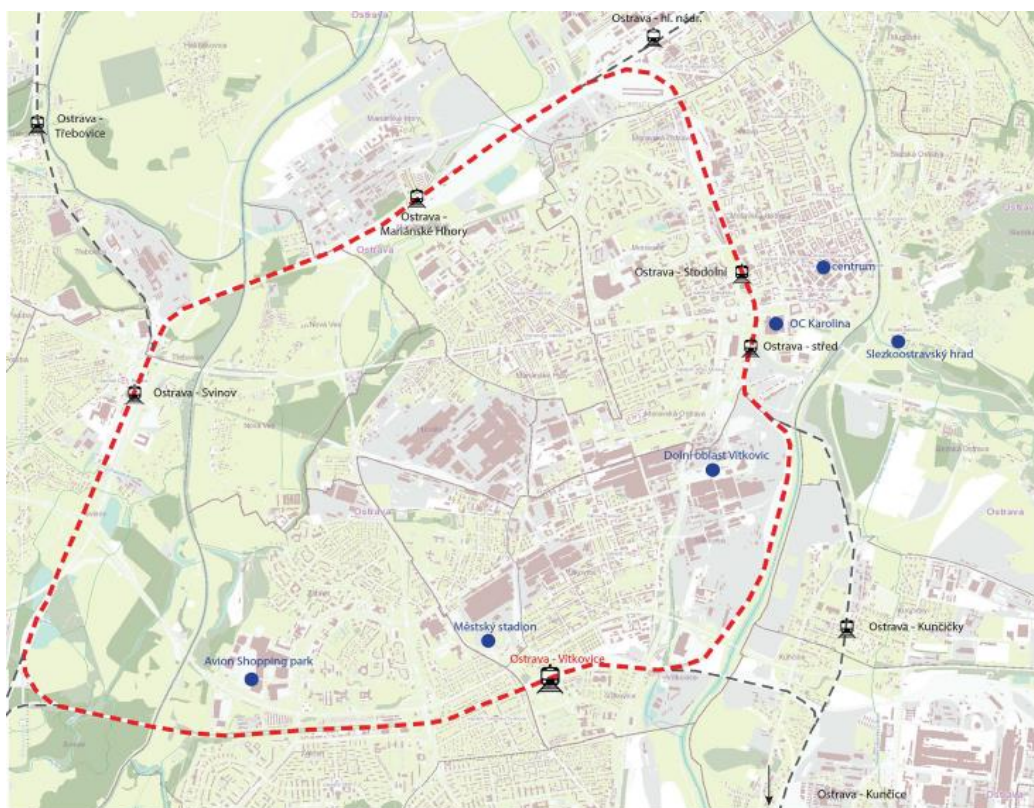
Obrázek 10 Umístění žst. v měřítku okolních městských obvodů (mapy.cz)

Objekt výpravní budovy se nachází přímo vedle cyklotras propojující jednotlivé městské části Ostravy (cyklotrasy C, I W Ostrava) – viz níže. I s ohledem na tuto skutečnost může Ostrava-Vítkovice sloužit jako výchozí bod pro dojíždění do zaměstnání či školy. **V současné době však nejsou zaměstnancům ani veřejnosti k dispozici stojany pro jízdní kola.**



Obrázek 11 Umístění žst. z pohledu vedených cyklotras (www.mapy.cz)

Nádraží bude v budoucnu sloužit i nadále pro účely železniční dopravy. Vzhledem k umístění na Polanecké spojnici bude většina spojů lokálního charakteru. K navýšení počtu cestujících by mohlo dojít díky zapojení železnice do systému městské a příměstské dopravy celé severomoravské metropole. Uvažuje se o zřízení okružní linky „S“, která by spojila v pravidelných intervalech všechna Ostravská nádraží (viz nákres níže). Tento systém dobře funguje například v Berlíně. Tato linka by výrazně zkrátila přepravní časy do centrální části města a pomohla by k oživení samotné lokality vítkovického nádraží. Lze uvažovat i o zřízení zastávky v atraktivní lokalitě Dolních Vítkovic.⁸



Obrázek 12 Ostrava-Vítkovice – širší vztahy z pohledu ostravských nádraží

⁸ Ideový záměr a studie osobní nádraží Ostrava – Vítkovice, Architektonická studie, Inpros F-M s.r.o., 12/2017, s. 22.

Odůvodnění počtu stání pro kola:

Návrh uvažovaný v záměru projektu vychází ze špičkové frekvence cestujících a z pokynu SŽ PO-11/2020-GŘ Pokyn generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R. Výpočet počtu parkovacích míst je obsažen v příloze K, Ostatní přílohy.

Na základě provedeného výpočtu je uvažováno s **66 parkovacími krytými místy pro jízdní kola**, která budou umístěna v prostoru VB. Umístěné stojany budou umožňovat stabilní stání a možnost uzamčení kola za rám ke stojanu.

Parkovací stání pro automobilovou dopravu na současných zpevněných plochách:

V současné době jsou vedle budovy nevyznačená stání pro cca 8 vozidel pro zaměstnance a dalších cca 70 míst pro cestující v přilehlých zpevněných plochách před budovou.

Potřeba parkovacích stání pro cestující byla vypočtena dle pokynu SŽ PO-11/2020-GŘ Pokyn generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R. Výpočet je obsažen v příloze K, Ostatní přílohy.

Pro potřeby cestujících a nájemců je uvažováno s vytvořením 78 stání formou vytyčení míst na existujících zpevněných plochách před budovou VB.

Opatření na podporu elektromobility

Pro potřeby zajištění elektromobility bude na parkovacím stání u výpravní budovy provedena příprava pro umístění nabíjecích stanic až dvou elektromobilů a deseti elektrokol. Pro dobíjení 2 elektromobilů je doporučen 1 dobíjecí stanice o výkonu do 22 kW (doba intervalu nabíjení 2-4h) a pro dobíjení 10 elektrokol postačí 6A/230V.

3.3 Historický vývoj budovy

Informace o památkové ochraně a historické hodnotě budovy

Stanice byla vybudována v rámci stavby tzv. Polanecké spojky, která propojila [výhybnu Polanka nad Odrou](#) a stanici [Ostrava-Poruba](#) se stanicí [Ostrava-Kunčice](#). Výstavba spojky zahrnující stanici Ostrava-Vítkovice byla zahájena 1. února 1962 a zprovozněna byla v roce 1964. Výpravní budova v [bruselském stylu](#) byla postavena podle projektu architekta [Josefa Dandy](#).

Josef Danda (1906-1999) začínal svoji architektonickou dráhu v době nastupujícího funkcionalismu, krátce praktikoval mj. v pařížském ateliéru architekta Le Corbusiera. Od roku 1936 byl zaměstnán u státních drah, kde se vypracoval na předního odborníka na nádražní budovy, svoji erudici však prokázal i v návrzích menších objektů pro železniční provoz. Ani v období socialistického realismu jeho tvorba nezapřela funkcionalistické kořeny, na dobové proudy reagoval střídavým tradicionalismem i monumentálním měřítkem. Pověření na projekt vítkovického nádraží získal na základě studie, vypracované během jediného měsíce (leden 1964), v níž prokázal v konkurenci dalších šesti návrhů své zkušenosti s organizováním provozu očekávaného velkého počtu cestujících i schopnost využít specifika staveniště a zadání (hrozba poddolování území). Při další precizaci projektu přikročil při formování monumentální nádražní haly k novátorskému využití velkorozponové ocelové konstrukce,

doplňené rozměrnými prosklenými plochami a uvnitř i propracovanou výpravou v překvapivé materiálové skladbě (přírodní kámen, keramika, sklo v nejrůznějších úpravách, prolamovaný hliníkový plech), s promyšleným zakomponováním výtvorů uznávaných uměleckých sklářů (Kopecký, Burant, Hejlek). Výstavba začala částmi monolitického železobetonového skeletu, ocelová konstrukce haly byla vztyčena během září a října 1965. Projekčně, konstrukčně i profesně komplikovaná budova v kombinaci s potížemi v dodávkách širokého sortimentu stavebního materiálu způsobovaly v postupu prací několikaměsíční skluz. První etapa výstavby nádraží byla nakonec ke 26. květnu 1967 završena slavnostním otevřením, během horečného dokončování však došlo k jeho ochuzení o mnohé již vyprojektované výtvarné detaily. Přesto je vítkovické nádraží bezesporu vrcholem Dandovy tvorby.⁹

K dokončení interiérů stravovacích provozů a jejich rozsáhlého zázemí ve střední části budovy došlo až začátkem roku 1969. V 70. a 80. letech 20. století se nádraží sice dočkalo své slávy jako zastávky četných rychlíků a dalších spojů, spádová oblast v jižní části Ostravy však nikdy nedosáhla proponovaného megalomanského nárůstu počtu obyvatel. Již v 80. letech byly započatou a nedokončenou rekonstrukcí devastovány prostory restaurací včetně skladů a přípraven. Se změnou poměrů v 90. letech význam nádraží pohasl a téměř neudržovaná a minimálně využívaná budova od té doby chátrá, do mnohých prostor byl cestujícím zamezen přístup. V prvním desetiletí 21. století došlo k výměně oken na severní straně, v poslední době alespoň k dílčím modernizacím v provozní části i v prostorách osobních pokladen nebo prodejen... po správně vedené rekonstrukci začne být budova teprve docenována jako jeden z vrcholných příkladů bruselského stylu (někdy též zván pozdní modernismus nebo pozdní internacionální styl), zachovaných na území České republiky.¹⁰

Podrobnější popis veškerých známých stavebních úprav je součástí **Stavebně historického průzkumu** (SHP), Ladislav Svoboda 2019), který je **součástí přílohy D**.

⁹ Stavebně historický průzkum, Ladislav Svoboda, 2019, s. 3.

¹⁰ Dtto.



Obrázek 14 Fotografie stavební historie dle stavebně-historického průzkumu

Principy památkové ochrany objektu dle Stavebně historického průzkumu (viz Příloha D tohoto záměru projektu).

Hlavní principy přístupu k rekonstrukci nádražní budovy z hlediska památkové péče:

„1. Východní část – patrové křídlo s kanceláři:

Exteriér- 2.NP: Stávající okna a zavěšený obvodový plášť (boletické panely) bude vyměněn za vzhledově a materiálově odpovídající plášť se zachováním jeho předsazení před fasádu, formátu oken a rytmiizaci dodržáním rastru polí s pohledovými skly. Okna budou vyměněna za nová, dřevěná, totožných rozměrů. Pole mezi okny, která jsou nyní tvořena jen dřevovláknitými deskami v rámech a jsou z vnější strany kryta zavěšeným pláštěm, je možné

vyzdít. U části fasád, které jsou obloženy kabřincem, je nutno vyhodnotit rozsah poškození a soudržnosti. Nesoudržné nebo chybějící obklady nahradit materiálově a vzhledově obdobným materiálem – keramickým obkladem.

NPÚ zateplení východní části budovy nevylučuje, ale preferuje zateplení z vnitřní strany, aby nedošlo k plošné likvidaci fasádních ploch s původním obkladem a změně proporcí a členění.

Interiér: Prosvětlovací světlíky v úrovni střechy budou zachovány (repasovány) s ohledem na požadavky tepelně technických norem. Vnitřní dispozice bočního traktu není nutno zachovat.

2. Nádražní hala:

NPÚ požaduje zachování drátoskla z vnější strany a případné doplnění okenní konstrukce z vnitřní strany s ohledem na požadavky tepelně technických norem. Dále možnost zachování původních nápisů v hale, vnitřní dispozici (prodejny jízdenek, WC, holičství apod.) lze upravit. V interiéru i exteriéru je třeba zachovat stávající materiálové řešení (obklady, umělecká výzdoba, skleněné prvky). Je možné oddělit prostor haly od nově vzniklého prostoru pro cestující např. prosklenou stěnou.

V případě keramických a dalších obkladů fasád (skleněná mozaika) výpravní budovy železniční stanice Ostrava-Vítkovice předpokládáme, že vznikne pasportizace dochování a ev. poškození, na jejímž základě bude určeno, které části budou zrestaurovány a které nahrazeny kopiemi.“

Na základě těchto principů byly vypracovány plány možných demolic, jež zahrnují nejen většinu zděných příček, vytvářejících vnitřní dispozici v nadzemní části mimo halu (v suterénu jen v DC III), ale i prosklené příčky mezi pokladnami a veškerá sociální zařízení.

...V přízemí objektu by nadále měly zůstat nájemní jednotky pro obchod a služby, nejlépe tak, aby byly co nejvíce orientované i směrem ven z budovy, čímž bude iniciováno i oživení předprostoru nádraží. V patrech se pak nabízí využití jako kancelářské jednotky, pronajímatelné samostatně či vcelku.“¹¹

Proces prohlášení za kulturní památku

Na podnět Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště v Ostravě zahájilo Ministerstvo kultury České republiky v r. 2008 správní řízení o prohlášení výpravní budovy žst. Ostrava Vítkovice za kulturní památku. V odůvodnění návrhu se uvádí: „*Architektonická památková hodnota. Výpravna železničního nádraží v Ostravě – Vítkovicích byla postavena podle projektu pražského architekta Josefa Dandy v letech 1963–1967. Ocelová konstrukce haly je zpracována do pilového motivu průčelí, v exteriéru i interiéru se nalézají typické příklady tzv. bruselského stylu (užití mozaikového a keramického obklad, uplatnění plechu, drátěného skla aj., a to v tehdejší typickém tvarosloví). Objekt představuje jednu z nejhodnotnějších staveb bruselského stylu v ČR.*“

V rámci procesu prohlášení objektu za kulturní památku bylo několikrát rozhodnutí vydáno a zrušeno, z důvodu procesních nedostatků. Na základě návrhu rozkladové komise Ministr kultury vydal dne 18. 5. 2016 rozhodnutí o zrušení rozhodnutí ze dne 8. 9. 2015 a o navrácení

¹¹ Stavebně historický průzkum, Ladislav Svoboda, 2019, s. 41.

věci k novému projednání a rozhodnutí s tím, že Ministerstvo kultury rozhodne na základě nově opatřených znaleckých či odborných posudků (založených na důkladné znalosti stavu objektu z nově opatřeného stavebně historického průzkumu objektu – dále SHP).

Ministerstvo kultury požádalo dopisem ze dne 11. 10. 2016 Národní památkový ústav, generální ředitelství a Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, o vypracování **stavebně historického průzkumu (SHP)** pro potřeby nového projednání. SHP je přílohou „D“ tohoto záměru projektu.

Výpravní budova žst. Ostrava-Vítkovice je rozhodnutím MK ČR ze dne 24. 3. 2020 prohlášena za nemovitou kulturní památku.

3.4 Popis stávajícího stavu budovy

Tabulka 2 Popis stavu budovy

Inventární číslo	Budova SAP	Název	TÚDÚ	SR70	Katastrální území	Parcela	Číslo popis
IC6000385307	ZDC/80/24493	Ostrava-Vítkovice – výpravní budova	2561B1	350447	Vítkovice	1331	27

Stanice byla vybudována v rámci stavby tzv. Polanecké spojky, která propojila výhybnu Polanka nad Odrou a stanici Ostrava-Poruba se stanicí Ostrava-Kunčice. Výstavba spojky zahrnující stanici Ostrava-Vítkovice byla zahájena 1. února 1962 a zprovozněna byla v roce 1964. V prvních desetiletích provozu bylo nádraží významným dopravním uzlem, který denně využívaly tisíce lidí. Od 90. let 20. století však význam stanice postupně upadal, zejména v souvislosti s převedením veškeré dálkové dopravy přes Ostravu-Svinov a Ostravu hlavní nádraží.

Z pohledu technické infrastruktury je budova napojena na vodovodní řad, městskou kanalizaci, plynovod a ústřední vytápění.

Autorem návrhu nádražní budovy byl Ing. arch. Josef Danda. Ten se stal specialistou na drážní stavby, za všechny jeho významné realizace jmenujme hlavní nádraží v Chebu. Studie byla vypracována v roce 1963 a samotná stavba probíhala v letech 1964-1967.¹²

Současný fyzický stav objektu je důsledkem jeho malého využití v posledních dekádách. Malý počet cestujících, kteří projdou budovou nádraží, nedovede naplnit především potenciál prostoru vstupní haly. Zatímco dříve bylo denně vypraveno cca 180 vlaků denně, dnes je to pouze cca 70 spojení lokálního charakteru. Stejně tak počet zaměstnanců klesl z dřívějších až 70 na dnešních cca 10. Podobně tristní je i stav venkovního před prostoru nádraží, který byl předimenzovaný i v době svého vzniku. Přes nelichotivý stav celého objektu se zachovalo množství jedinečných detailů, především umělecká výzdoba interiéru haly.¹³

¹² Ideový záměr a studie osobní nádraží Ostrava – Vítkovice, Architektonická studie, Inpros F-M s.r.o., 12/2017, s. 4.

¹³ Dtto.

Budova je v havarijním technickém stavu, je nezbytná kompletní rekonstrukce. Konstruktivní materiál nosné konstrukce je částečně zkorodovaný, nutná je kompletní rekonstrukce střešního pláště včetně klempířských prvků, jelikož do budovy zatéká. Dále je nezbytná výměna výplní otvorů vzhledem k vysoké energetické náročnosti. K dalším částem určeným k celkové rekonstrukci náleží fasáda (odpadávající mozaika, graffiti aj.), kanalizační a vodovodní přípojky, veškeré vnitřní rozvody (voda, odpady, plyn, hydrantový systém, elektro), vytápění vč. výměny otopných těles. Dále je nutno provést rekonstrukci hygienického zařízení pro veřejnost i personál a zajištění bezbariérového přístupu.

Ve výpravní budově žst. Ostrava – Vítkovice je umístěno od roku 2016 nové zabezpečovací zařízení. Jedná se o elektronické zabezpečovací zařízení 3. kategorie ESA 11. Toto zařízení je umístěno v místnostech č. 0.58, 1.31. Tyto místnosti jsou po rekonstrukci a přestavbě výpravní budovy bude mít na provoz minimální dopady.

V současné době probíhá výstavba nové technologické místnosti Správy železnic CTD, pro provozuschopnost dráhy. Jedná se o místnosti 1.41 a 1.42. Tyto místnosti a místnost ATÚ je nově chlazena klimatizací, kde venkovní jednotka je umístěna na střeše – kotvena je na zeď strojovny. Dále je v osobních pokladnách malý datový rozvaděč, připojený na switch přes multimodový optický kabel z místnosti 1.43 ATÚ.

Dále jsou ve vestibulu budovy instalovány dvě odjezdové tabule, jedná se o odjezdový panel typu Starmon Havis – dvouřádkový, LED zobrazení. Rok instalace je 2005.

3.5 Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

1) Havarijní stavebně-technický stav konstrukcí

Stav výpravní budovy je dle schválené Koncepce pro nakládání s nemovitostmi osobních nádraží havarijní, dle provedené analýzy PRRON je hodnota opotřebení budovy **80,71 %** a je celkově na **46. místě v rámci celkového hodnocení**.

Důvodem ke stavebním úpravám budovy je především odstranění havarijního stavu budovy, zlepšení stavebně technických vlastností budovy, zajištění tepelné pohody vnitřního prostředí a snížení energetických nákladů na provoz budovy.

Střešní konstrukce je na některých místech poškozena z důvodu zatečení a následného působení. Z hlediska tepelně technických vlastností neodpovídá současným požadavkům. Fasáda je na mnoha místech mokrá, opadáva a vykazuje známky statického narušení (trhliny) vč. poškození vandalstvím (graffiti). Obvodové zdivo je z hlediska tepelně technických vlastností nevyhovující a není chráněno proti pronikání zemní vlhkosti. Vnitřní rozvody ZTI jsou zastaralé a vyžadují časté opravy. Působením nevhodného podlaží jsou zpevněné plochy na nástupištích, v místě příchodu na nástupiště i v části před objektem popraskané, nerovné a hrozí nebezpečí úrazu. Podrobnější specifikace stávajícího stavu objektu je uvedena v příloze E, Doložení současného stavu.

Cílem stavebních úprav budovy je zlepšení stavebně technických vlastností budovy, zajištění tepelné pohody vnitřního prostředí a snížení energetických nákladů na provoz budovy.

2) Vazba na památkovou ochranu objektu výpravní budovy

Dne 24. 3. 2020 rozhodlo MK ČR o prohlášení výpravní budovy za kulturní památku ČR, podle ustanovení § 2 odst. 1 a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

V rámci vyčíslení CIN byl zohledněn koeficient pro navýšení nákladů s ohledem na požadavky památkářů směrem k realizaci projektu. Veškerá navržená stavebně-technická řešení budou v rámci další fáze přípravy dokumentace s památkáři projednávána.

3) Nevhodné funkční využití

Stávající objekt vlakového nádraží již nevyhovuje stávajícím podmínkám kladeným na moderní nádražní budovy, zejména z hlediska technického stavu objektu. V současné době je 57,32 % z celkové užitné plochy nevyužito. Dojde k optimalizaci funkčního využití prostor, což povede k provozním úsporám a zároveň k uspokojení potřeb po těchto prostorech.

Hlavním důvodem změn dispozice je uzpůsobit vnitřní členění objektu současným potřebám uživatelů (SŽ, dopravci, ostatní nájemci), zvýšení kvality pro cestující a využití budoucími uživateli (Generální ředitelství finanční správy, komerční využití).

Doklady prokazující aktivní snahu o pronájem nebytových prostor jsou součástí přílohy K, Ostatní přílohy. Vedení městského obvodu nevyloučilo možnost využití prostor vstupní haly ve výpravní budově do budoucna (koncerty, výstavy apod.).

Uvnitř budovy budou rozděleny a zpřehledněny prostory pro cestující včetně rekonstrukce hygienického zázemí, vše bezbariérové. Dále budou v 1.NP umístěny kanceláře, pokladny dopravců, hygienické zázemí pro zaměstnance, SSZT technologie a infokiosky St. města Ostravy, a rovněž klimatizovaná čekárna pro cestující. Ve 2. a 3. NP vzniknou obchodní prostory, služby a kanceláře. V prostoru rekonstruovaného prostoru nádražní haly bude umístěn nápoje automat.

Díky provedené rekonstrukci dojde k odstranění nevyhovujícího stavu, čímž dojde ke **zlepšení komfortu pro cestující a rovněž budou vytvořeny nové prostory pro komerční pronájem (možnost umístění gastroprovozu a dalších návazných služeb pro cestující).**

4) Zlepšení ekonomické bilance objektu

V současné době je velká část objektu nevyužívaná, avšak i přes tuto skutečnost je nutné tyto prostory temperovat, což přináší vysoké náklady na vytápění. Důvodem temperování jsou stávající rozvody vody vedoucí přes tyto prostory a potřeba zabránění zamrznutí těchto rozvodů a vzniku havárie a dalších mimořádných nákladů na její odstranění. Realizací projektu dojde k výraznému snížení nákladů na vytápění.

V souvislosti s rekonstrukcí dojde k úpravě prostor pro komerční pronájem a navýšení příjmů z pronájmu.

5) Doplnění chybějících prvků interoperability

Díky rekonstrukci bude zajištěn nejen bezbariérový vstup z budovy osobního nádraží na nástupiště, ale rovněž v rámci pohybu osob do jednotlivých pater budovy díky **vybudování**

výtahu obsluhujícím 1. PP (vstup na I. nástupiště), 1. NP a 2. NP (nadchod na II. nástupiště) – celý přístup v areálu nádraží tak bude bezbariérový (vyjma 3. NP, ve kterém se nebude pohybovat veřejnost). Dále bude instalován **orientační a informační systém** dle aktuální směrnice SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách v souladu s Grafickým manuálem jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace. Pro informaci cestujících bude sloužit informační systém a rozhlasové zařízení. **Hygienické zázemí pro cestující bude rovněž plně bezbariérové.**

6) Vazba na připravované akce rekonstrukce přednádražního prostoru v žst. Ostrava-Vítkovice a rekonstrukce žst. Ostrava-Vítkovice

Z uskutečněných jednání se zástupci městského obvodu Ostrava-Vítkovice ze dne 15. 4. 2019 (součást přílohy K, Ostatní přílohy) vyplývá záměr města na revitalizaci přednádražního prostoru, který by vhodně doplnil infrastrukturu po realizaci rekonstrukce výpravní budovy. Městský obvod Ostrava-Vítkovice hodlá v návaznosti na rekonstrukci výpravní budovy v žst. Ostrava-Vítkovice provést **revitalizaci prostor okolo nádraží**, na kterou bude zpracována studie.

Další plánovanou akcí v dané lokalitě je kompletní rekonstrukce žst. s názvem „**Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Ostrava-Svinov / Polanka nad Odrou**“ ze strany SŽ. Cílem stavby je optimalizace trati vč. rekonstrukce železniční stanice Ostrava-Vítkovice, zvýšení traťové rychlosti do 120 km/h, příprava na elektrizaci systémem AC 25 kV 50 Hz, zvýšení bezpečnosti provozu a cestujících, zlepšení technického stavu a parametrů řešené trati a zajištění souladu s požadavky TSI.

3.6 Pohledy a půdorysy stávajícího funkčního využití s vyznačením jednotlivých prostor

1. PP – stávající stav (vstup pro cestující, dílny, sklady, nevyužité místnosti)



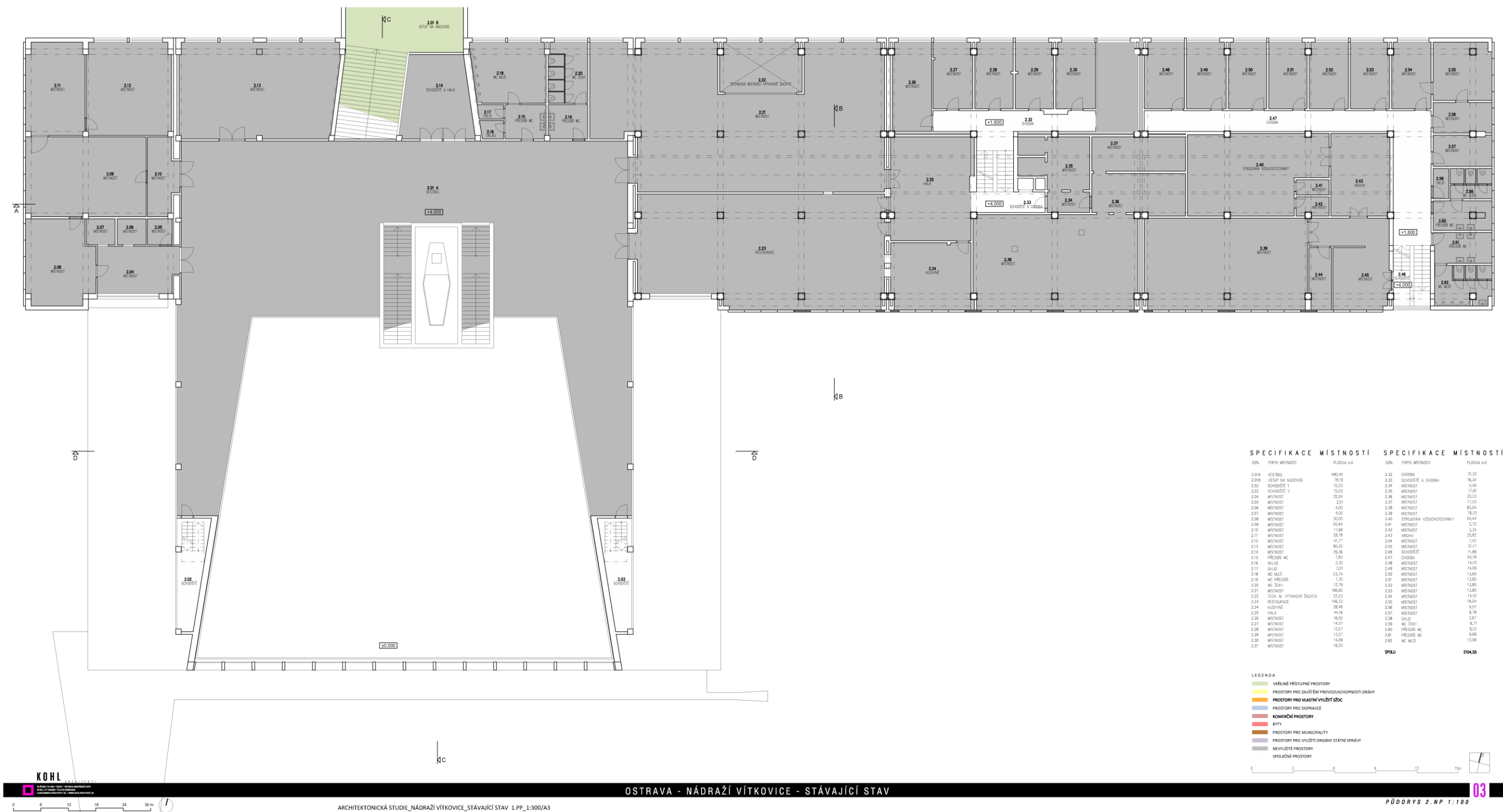
Obrázek 15 Půdorys 1. PP – stávající stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor

1. NP – stávající stav (výpravní hala, hygienické zázemí pro veřejnost a personál, kanceláře, technické místnosti, řídicí pult, SSZT, prodejny, sklady)



Obrázek 16 Půdorys 1. NP – stávající stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor

2. NP – stávající stav (vstup na nadchod, vestibul, schodiště, WC, strojovna vzduchotechniky, nevyužité místnosti)



Obrázek 17 Půdorys 2. NP – stávající stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor

3. NP – stávající stav (nevyužité místnosti, WC)



Obrázek 18 Půdorys 3. NP – stávající stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor

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

Tabulka 3 Přehled využití ploch VB Ostrava-Vítkovice – současný stav

Prostor – využití	užitná plocha v m ²	podíl
Veřejně přístupné prostory	1 307,73	20,17 %
Společné prostory	459,44	7,09 %
Prostory pro vlastní využití SŽ	79,63	1,23 %
Prostory pro zajištění provozuschopnosti dráhy	758,39	11,70 %
Prostory pro dopravce	52,70	0,81 %
Komerční prostory	108,64	1,68 %
Nevyužité prostory	3 715,93	57,32 %
CELKEM	6 482,46	---

Zdroj: vlastní zpracování

Rozdělení funkčního využití jednotlivých místností dle výkresů uvedených výše, a to i včetně výnosů z jejich pronájmu, je pak obsaženo v příloze L, tabulce č. 1 dokumentu Frekvence cestujících a funkční využití.

V následující tabulce jsou podrobněji rozčleněny roční provozní náklady objektu výpravní budovy. Jedná se pouze o provozní náklady vznikající SŽ, tedy bez nákladů přeučtovávaných jednotlivým nájemcům.

Tabulka 4 Přehled provozních nákladů – současný stav

Položka	Kč / rok
voda	3 700
elektrická energie	44 300
teplo	805 500
úklid a ostatní služby	694 300
Provozní náklady CELKEM	1 547 800

Zdroj: vlastní zpracování

Provozní náklady v současném stavu byly vyčísleny na základě účetní evidence SŽ a jsou tvořeny náklady na vodu, teplo, elektrickou energii, úklid a ostatní služby. Jejich celková roční výše pro rok 2020 činí 1.547.800,00 Kč.

Výše nákladů na vytápění vychází z jejich současné výše. V současné době je velká část objektu nevyužívána, avšak i přes tuto skutečnost je nutné tyto prostory temperovat, což přináší vysoké náklady na vytápění. Důvodem temperování jsou stávající rozvody vody vedoucí přes

tyto prostory a potřeba zabránění zamrznutí těchto rozvodů a vzniku havárie a dalších mimořádných nákladů na její odstranění.

Periodické náklady byly vyčísleny na průměrnou částku 98.000,00 Kč za rok.

Provozní výnosy jsou tvořeny výnosy z pronájmu prostor nájemcům, kteří jsou blíže specifikováni v příloze L, tabulce č. 1 dokumentu Frekvence cestujících a funkční využití. Tyto roční provozní výnosy dosahují pro rok 2020 výše 148.748,84 Kč.

Tabulka 5 Hospodářský výsledek – současný stav

Položka	Kč za rok
Výnosy z pronájmu	148 748,84
Náklady na provoz	1 547 800,00
Periodické náklady	98 000,00
Hospodářský výsledek	- 1 497 051,16

Zdroj: vlastní zpracování

4. Požadavky na technické řešení

4.1 Požadavky na technické řešení

Účelem stavby je kompletní rekonstrukce výpravní budovy v železniční stanici Ostrava-Vítkovice, která globálně řeší následující technické aspekty:

- Akce řeší kompletní rekonstrukci interiéru i exteriéru.
- Výpravní budova bude kompletně zateplena s ohledem na současné požadavky na snižování energetické náročnosti budov.
- Nové stavebně technické provedení splňuje všechny požadavky požárně bezpečnostního řešení.
- Technické řešení je navrhováno s ohledem minimalizovat nevyužívané prostory.
- Realizací záměru budou přesunuty prostory zázemí a obsluhované služby stávajícího dopravce v osobní přepravě do nových prostor, zároveň však budou vytvořeny také prostory pro dopravce nové.
- Realizací dojde ke zlepšení prostor pro stávající zaměstnance provozovatele dráhy a budou rovněž vytvořeny nové prostory pro ostatní zaměstnance provozovatele dráhy.
- Modernizací orientačního systému se zlepší orientace cestující veřejnosti a tím dojde k úspoře času při pohybu v prostorách železniční stanice.
- Výpravní budova bude splňovat veškeré aspekty kladené na interoperabilitu (celková bezbariérovost (vč. výtahu), hygienické zázemí pro imobilní, orientační systém).
- Záměr řeší rekonstrukci veřejně přístupných ploch vč. prostor pro čekající veřejnost, jelikož tyto se v současné době nacházejí v prostorách prosklené haly, kde v letním období dochází k výraznému nárůstu vnitřní teploty, což negativně ovlivňuje především seniory a matky s dětmi. Proto bude v rámci realizace vybudována nová klimatizovaná čekárna pro cestující, která bude přístupná všem cestujícím bez omezení a která tento problém vyřeší.
- Součástí záměru je vybudování nových parkovacích míst (78 míst), bude provedena příprava pro umístění nabíječek elektromobilů (doporučena 1 dobíjecí stanice o výkonu do 22 kW (doba intervalu nabíjení 2-4h).
- Nově budou umístěny nové kryté stojany na jízdní kola (až 66 kol), bude provedena příprava pro umístění nabíječek elektrokol (doporučeno 6A/230V).
- V rámci rozvoje cestovního ruchu bude v prostorách výpravní budovy zřízen informační koutek s informacemi o dané turistické lokalitě a městského obvodu Ostrava – Vítkovice (letáky o turistických zajímavostech, cyklotrasách apod.).
- V rámci projektu dojde k úpravám zeleně na přilehlých plochách.
- Rekonstruován bude rovněž přístřešek u zastávek VHD, čímž dojde ke zkvalitnění prostor pro cestující (vlastnictví bude vypořádáno v rámci projektu).
- Vzhledem k tomu, že rekonstrukce výpravní budovy (VB) bude probíhat za plného drážního provozu, musí být v dokumentaci řešena tak, aby zohledňovala zásahy do napájení železničního zabezpečovacího zařízení (ZZ), kabelové trasy pro ZZ a přístup obsluhy a údržby ZZ (včetně pracovních podmínek pro ni).
- Realizace bude kompletní, tj. všichni nájemci s výjimkou Sdělovací a zabezpečovací technologie budou muset své nájemní prostory vyklidit. Pro nájemce budou zajištěny náhradní prostory v nezbytném rozsahu. V další fázi přípravy projektu bude navržena etapizace výstavby tak, aby byly náhradní prostory zajištěny v objektu VP a nevznikaly další náklady spojené se zajištěním náhradních prostor.

Interiér a vybavení stavby bude provedeno v souladu se současnými požadavky na zajištění shody s technickými specifikacemi interoperability dle Nařízení EU č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu. Kapacity ploch byly navrhovány v souladu s platnými ČSN a TŽN jm. pro administrativní budovy, výpravní budovy, projektování místních komunikací a vnitřních předpisů zadavatele. Kapacity prostorů FS byly stanoveny z vlastní studie zpracované FS a upraveny v souladu s pasportem stavby. Kapacity VB pro potřeby SŽ byly stanoveny na základě požadavků v průběhu přípravy projektu.

Objekt bude vybaven nezbytnými zařízeními pro cestující, jako je čekárna, hygienické zázemí, prodej jízdenek, informace o dopravě a podobně. Ostatní prostory budou řešeny v souladu s požadavky investora a smluvních nájemců a v souladu s obecnými požadavky na výstavbu a bezbariérové užívání.

Cílem projektu je optimalizace vnitřní dispozice osobního nádraží pro aktuální potřeby uživatele dráhy a jejího provozovatele, tak aby výsledkem bylo celkové oživení prostor nádraží a zvýšení komfortu pro cestující veřejnosti spojením přístupnosti budovy nádraží a poskytovanými službami (nájemní prostory pro soukromé dopravce a další služby).

Budova značně trpí nedostatečným zateplením. Z památkového hlediska sice považujeme za možné doplnit do prosklených ploch další, tentokrát čirá skla nebo dokonce dvojskla a snížit únik stropem vložením skel nebo plexiskel na mřížky pilovitého podhledu, nad nimiž nejsou kryty se zářivkami, máme však pochyby o tom, zda tato nákladná opatření budou mít kýžený účinek, pokud vůbec má nosná konstrukce rezervu na takové zvýšení zatížení.

Podobný problém vytvářejí i boletické panely a betonové konstrukce, jež jsou součástí vnějšího pláště, možná v některých místech i jeho výplňové zdivo. Zde je zásadně nutné provést zateplení zevnitř, přizdívkami nebo jiným doplněním izolačních vrstev v libovolné tloušťce (neprůhledné části boletických panelů lze zevnitř „vykuchat“, nepovažujeme to však za efektivní). Přizdívky nejsou vhodné pro zachovávaná WC mužů, zde je třeba použít tepelně izolační omítky nebo jiné způsoby, jež nezmění prostorové poměry, nebo na izolaci rezignovat. Zateplením stropů nejvyššího podlaží lze z našeho hlediska případně doplnit i skladbu střechy.

Stavba vyžaduje osvědčení o posouzení shody s technickými specifikacemi interoperability (TSI), stavba bude provedena v souladu se směrnici 2008/57/ES, vyhláškou č. 398/2009 Sb. a nařízením komise EU č. 1300/2014 (TSI PRM). Bezbariérové WC bude řešeno v souladu s vyhl. č. 398/2009 Sb. Realizace stavby podléhá schválení Drážním úřadem ČR, pracoviště Olomouc.

Přístup veřejnosti na WC bude řízen přístupovým WC turniketem dle standardů zadavatele na výběr poplatku a komunikaci s EET vč. zajištění přístupu osob se sníženou schopností pohybu a orientace a případnou evakuací s napojením na EPS systém.

Zabezpečení budovy

Výpravní budova v žst. Ostrava - Vítkovice bude dle závěrů jednání ze dne 23.6.2020 nově zařazena do Bezpečnostní kategorie III. V dalším stupni projektové dokumentace musí být ve spolupráci s O30 provedeno určení tříd bezpečnostních zón v objektu. Zhotovitel zajistí vypracování Bezpečnostního projektu projekčního, který podrobněji nadefinuje minimální rozsah instalace systémů technické ochrany (mechanické zábranné prostředky, poplachový zabezpečovací a tísňový systém, elektronické systémy kontroly vstupu, dohledový videosystém, nouzové zvukové systémy a hlasové výstražné zařízení) v souladu s požadavky pro bezpečnostní kategorii objektu a bezpečnostních zón uvnitř výpravní budovy. Tyto požadavky budou přeneseny do stavebních konstrukcí v následujícím stupni projektové dokumentace.

V dalším stupni projektové dokumentace bude zohledněno oddělení bezpečnostních systémů Správy železnic, státní organizace, s bezpečnostními systémy ostatních subjektů, a to v souladu s vnitřními předpisy a vyhláškou č. 82/2018 o kybernetické bezpečnosti.

Stávající sdělovací a zabezpečovací technologie v budově bude zachována v plném rozsahu v průběhu rekonstrukce plně funkční. Provádění stavebních prací v blízkosti zabezpečovacího a sdělovacího zařízení SSZT, TDC, ČD-T bude detailně specifikováno v následujících stupních dokumentace. Obecně budou přijata následující protipatření za účelem ochrany umístěné technologie.

- Veškeré stavební práce budou prováděny s velikou opatrností na možnost nálezu neidentifikovaných kabelů VN, NN, slaboproudu, sdělovacích kabelů, optických kabelů a dalších možných vedení. Kabely nebudou odpojovány bez vyjádření příslušného správce. Kabely není možné přeseknout! Kabely mohou být pod napětím! Pozor kabely mohou mít přímý vliv na bezpečnost traťového provozu! Práce v ochranném pásmu budou probíhat dle pokynů ve vyjádření správců sítí.
- Práce na zařízeních a v místnostech SSZT, SEE, SŽE, TDC, ČD TELEMATIKA je možná jen se souhlasem odpovědných pracovníků a pod dohledem správců! Veškeré práce nutno hlásit dopředu zástupci investora.
- Po celou dobu provádění stavby, především v době všech bouracích a demoličních prací bude v dopravní kanceláři zřízeno dočasné odhlučněné pracoviště operátora a výpravčího tvořené provizorní lehkou konstrukcí vč. zastropení, izolovanou minerální vatou v tl. min. 225 mm a se zajištěním vzduchové neprůzvučnosti.
- Pracoviště bude vybaveno provizorním osvětlením. Všechny bourací práce budou dopředu oznámeny zhotovitelem zástupci investora v dostatečném předstihu
- Dodavatel bouracích prací musí činit veškerá možná opatření pro to, aby hluchnost byla co nejmenší, například kratší přerušované intervaly provádění prací, práce mimo dopravní špičku a podobně.
- Dodavatel bouracích prací musí být závazně instruován, že případné stížnosti personálu DK a provozu drah, který má přímou vazbu na bezpečnost provozu je nutné řešit bezodkladně. Během stavebních prací souvisejících s rekonstrukcí místností sdělovacího a zabezpečovacího zařízení SŽ je nutné chránit telekomunikační zařízení provizorní konstrukcí ze sádkokartonu s výplní z minerální vaty ve funkci hlukové a prachové zábrany.
- Po ukončení stavebních prací bude provedeno odborné vyčištění – takzvané odprašení.

Alternativní zdroje energie a ekologické hospodaření s obnovitelnými zdroji vč. dešťovými vodami

Stávající objekt je napájen výměníkem tepla, který slouží jako zdroj i pro přilehlý objekt budovy u nádraží 1155/25. Tento zdroj tepla je uvažován jako ekologický a efektivní způsob řešení vytápění v městské zástavbě. V rámci navazujícím stupni projektové dokumentace bude uvažována modernizace, vč. doplnění alternativních způsobu vytápění nebo výroby elektřiny jako umístění FVE nebo kolektorů pro ohřev vody, s ohledem na možnost využití pro takto rozsáhlý objekt památkové stavby. Rovněž bude v projektu zahrnuto s využitím dešťové vody, která bude zachytávána v nádraží s přepadem do vsakovacího tělesa dle možností podloží nebo odvodem do kanalizace. Zachycená dešťová voda bude využívána k závlaze navržených

zelených ploch s využitím domovní úpravy dále využívána například k úklidu objektu. Rozloha stavby a její dispoziční řešení neumožňuje efektivní využití dešťové vody na splachování toalet.

V rámci navazujících stupňů projektové dokumentace bude Objednatel požaduje, aby zpracovatel ZP úzce spolupracoval se zástupcem oddělení externího financování (GŘ O1) a s energetickým konzultantem Správy železnic pro možnost sledování a následného čerpání prostředků z Operačních programů Evropské unie. V případě, že stavba bude vyřazena z plánu OPŽP je nutné v dalším stupni projektové dokumentace zpracovat Energetické posouzení dle SŽDC MP Energetické posouzení rekonstrukce budovy/objektu.

4.2 Řešení technologických profesí

Popis stávajícího stavu technologických zařízení je obsažen v kapitole 4.1. Níže je uveden popis řešení jednotlivých částí technologických zařízení v rámci zamýšleného projektu dle Podkladu pro tvorbu záměru projektu VB v technologických profesích.

Zabezpečovací zařízení

Z hlediska zabezpečovacího zařízení bude rekonstrukce VB obsahovat následující subsystémy:

Pracoviště výpravčího a technologické prostory

Během stavby musí být do objektu zajištěn nepřetržitý bezpečný přístup pro provádění zajištění řízení provozu, údržby a servisních zásahů. Stavební činnosti rekonstrukce objektu nesmí být narušeno pracoviště výpravčího, stavební ústředny, a to včetně zajištění napájení.

Sdělovací zařízení

Z hlediska sdělovacího zařízení bude rekonstrukce VB obsahovat následující subsystémy:

Informační systém (rozhlas, hodiny a informační tabule)

V rámci rekonstrukce bude proveden nový informační systém dle SM118, ale pouze ve výpravní budově (rozhlas, hodiny a informační tabule). Pro budoucí informační systém na jednotlivých nástupištích bude provedena pouze příprava. Instalace nového informačního systému v rámci žst. bude probíhat v rámci navazující akce „Optimalizace traťového úseku Ostrava Kunčice (mimo) – Ostrava Svinov /Polanka nad Odrou“, jelikož v současné době na jednotlivých nástupištích není instalován elektronický informační systém, ale pouze mechanický. Instalace nového informačního systému v celé železniční stanici v rámci rekonstrukce výpravní budova by byla neefektivní z důvodu budoucího snesení při rekonstrukci celého traťového úseku (rekonstrukce nástupišť vč. výměny zastřešení). Z tohoto důvodu také nejsou náklady na informační systém vyčísleny samostatně, ale jsou zahrnuty do celkového rozpočtu budovy.

Orientační systém

V rámci rekonstrukce bude proveden nový orientační systém pouze ve VB.

Kamerový systém pro provozní účely

V rámci rekonstrukce bude proveden nový kamerový systém.

Kamerový systém pro technologické účely

V rámci rekonstrukce bude proveden nový kamerový systém.

Elektrická požární signalizace (EPS)

V rámci rekonstrukce bude provedena nová EPS.

Poplachový zabezpečovací a tísňový systém (PZTS)

V rámci rekonstrukce bude proveden nový PZTS.

Sdělovací rozvody

Sdělovací rozvody nebudou dotčeny.

Aktivní prvky sdělovacích zařízení

V rámci rekonstrukce bude proveden doplnění stávajících aktivních prvků pro připojení do datové a služební telefonní sítě.

Technologické prostory

Během stavby musí být do technologických prostor zajištěn nepřetržitý bezpečný přístup pro provádění zajištění údržby a servisních zásahů. Stavební činnosti rekonstrukce objektu nesmí být narušeny technologické prostory včetně zajištění napájení.

Silnoproudá zařízení

Z hlediska silnoproudých zařízení bude rekonstrukce VB obsahovat následující subsystémy:

Pracoviště výpravčího a technologické prostory

Během stavby musí být do objektu zajištěn nepřetržitý bezpečný přístup pro provádění zajištění řízení provozu, údržby a servisních zásahů. Stavební činnosti rekonstrukce objektu nesmí být narušeny technologické prostory, a to včetně zajištění napájení, ovládání osvětlení a EO.V.

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

V rámci rekonstrukce dojde k doplnění a úprava vnitřních silnoproudých elektrických rozvodů (zásuvkové, světelné a ostatní rozvody) ve VB.

Rekonstrukce hromosvodové soustavy

V rámci rekonstrukce bude provedena nová hromosvodová soustava.

Rekonstrukce vnějšího uzemnění

V rámci rekonstrukce bude provedeno nové vnější uzemnění.

Osvětlení uvnitř VB

V rámci rekonstrukce bude provedeno nové osvětlení uvnitř VB.

Osvětlení vně VB

V rámci rekonstrukce bude provedeno nové osvětlení vně VB.

Klimatizace pro technologie

V rámci rekonstrukce bude provedeno doplnění a úprava klimatizace pro technologie.

Klimatizace pro provozní účely

V rámci rekonstrukce bude provedeno nová klimatizace pro provozní účely.

Trafostanice vn/nn pro napájení VB

Stávající trafostanice pro napájení VB nebude dotčena.

Rozvodna nn pro napájení VB (pro případ maloodběru)

V rámci rekonstrukce bude provedena rekonstrukce a doplnění stávající rozvodny nn pro napájení VB.

4.3 Posouzení možných variantních řešení

Vzhledem ke skutečnosti, že objekt je prohlášen za kulturní památku, jsou v rámci posouzení možností dalšího využití objektu zvažovány pouze následující 2 varianty řešení:

Variantu 1

Jedná se o variantu, při níž by byly provedeny pouze rekonstrukce nejnutnějších částí výpravní budovy, a to s ohledem na současný stav objektu, kdy je závažný stav oken (místo rozbitých oken jsou zabedněné otvory, místy jsou ponechány rozbité tabule v rámech), hlavní jižní fasáda je praská (i zasklení má svou životnost, zvláště v takové ploše) a v celé délce je zamezen přístup veřejnosti. Tyto vady mají vliv na bezpečnost užívání a zhoršování stavu konstrukcí – promrzání, kondenzace, plísně a další.

Z uvedených důvodů je nutné provedení především rekonstrukce vnějšího pláště stavby – výměny prosklených výplní, zateplení v minimálním rozsahu pro splnění základních energetických požadavků a snížení energetické náročnosti stavby. Objekt bude vyklizen. V nevyužívaných částech budovy budou dále provedeny základní stavební úpravy pro zastavení degradace stavebních konstrukcí s ohledem na bezpečnost a stabilitu stavby. Pro vytápění bude dimenzován teplovodní okruh vytápění pro minimální temperaturu interiéru, aby se předešlo vzniku plísní a následné degradaci stavebních konstrukcí. V minimálním rozsahu bude provedena úprava nápojních bodů domovní infrastruktury pro případné budoucí využití – vodovod a kanalizace. Dále bude vytvořen provozní elektrický okruh pro zajištění minimálního osvětlení pro údržbu. Takto upravený objekt bude zakonzervován.

Náklady na tyto činnosti jsou stanoveny empiricky s obdobným postupem činností při rekonstrukci obdobných výpravních budov. Výše nákladů se odhaduje na 3.750 Kč/m³. Tato cena byla navýšena o 20 % v návaznosti na památkovou ochranu objektu. Celková výše těchto stavebních nákladů tak bude při zohlednění obestavěného prostoru objektu ve výši 36 229 m³ činit **163,03 mil. Kč bez DPH** (bez zohlednění inflace).

Variantu 2

V rámci této varianty je zvažována kompletní rekonstrukce současného objektu v nezměněné podobě, kdy budou minimalizovány nevyužité prostory v objektu, část prostor bude využita pro komerční účely a další podstatná část bude pronajata orgánům státní správy. Dojde

rovněž k výraznému zvýšení kvality poskytovaných služeb pro cestující (nové hygienické zázemí, čekárna, doplňkové služby) a budou optimalizovány prostory zaměstnance provozovatele dráhy.

Pro tuto variantu byl proveden propočet základních rozpočtových nákladů dle Sborníku, jejichž výše byla vyčíslena na **309,12 mil. Kč bez DPH** (bez zohlednění inflace). Vzhledem k obsaženým cenám ve formuláři pro výpočet byla uvedená cena ze sborníku navýšena na cenovou úroveň roku 2020 s použitím koeficientu 2,35 % (viz vložený sloupec v příloze B2). Tyto navýšené náklady pak byly doplněny do Formuláře SR ve stádiu přípravy, v němž byly následně dopočteny vedlejší náklady stavby dle SM 20. Celkové investiční náklady této varianty byly stanoveny na **377,39 mil. Kč bez DPH** (bez zohlednění inflace).

Při vyčíslení základních rozpočtovaných nákladů dle Sborníku byl pro položku nákladů na rekonstrukci objektu uplatněn koeficient, pomocí něhož byly zohledněny navýšené náklady stavby v návaznosti na požadavky památkářů oproti standardním ceníkovým cenám obsaženým ve Sborníku.

Podrobný popis doporučení a požadavků na obnovu a rekonstrukci památkových a historicky cenných částí objektu je obsažen v příloze B1 ekonomického hodnocení (příloha B tohoto záměru).

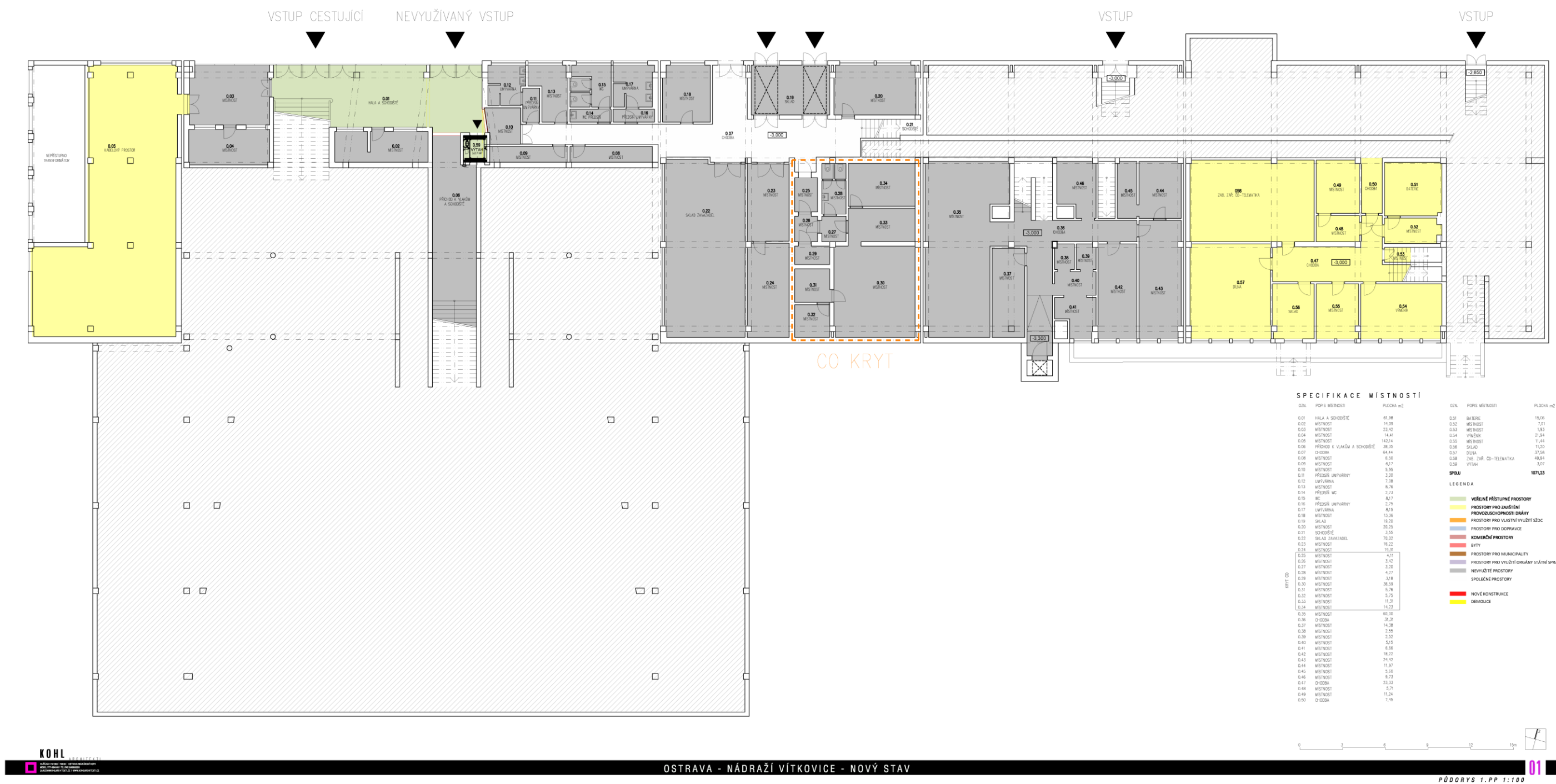
Při samotné rekonstrukci bude nutné hledat v součinnosti s orgány památkové péče za cenu přijatelných kompromisů způsob, jak památku zachovat a využít nejen pro potřeby vlastníka, ale pro širší užitek. Při provádění rekonstrukce bude zohledněna památková ochrana a bude využíváno soudobých stavebních postupů a materiálů.

Dobové materiály a stavební postupy dnes jsou dostupné, tržní hospodářství oproti socialistickému má naopak násobně větší možnosti, výroba je flexibilnější, jakýkoli výrobek je spíše otázkou ceny, hledání výrobce je díky internetu výrazně snadnější a efektivnější.

Na základě doporučeného rozsahu předpokládaných prací k zachování památkové hodnoty objektu, zkušeností projektanta s realizací staveb obdobného rozsahu a odborného odhadu s ohledem na charakter objektu byl koeficient navýšení standardní ceny rekonstrukce vlivem památkového objektu stanoven na 20 %.

Plánovaný nový stav jednotlivých podlaží objektu po realizaci investiční akce je uveden v rámci půdorysů níže.

1. PP – nový stav (příchod k vlakům, hygienické zázemí, sklad zavazadel, sklad, místnosti provozuschopnosti dráhy, technologie SSZT atd.)



Obrázek 19 Půdorys nového stavu 1. PP s vyznačením využití jednotlivých prostor

1. NP – nový stav (výpravní hala, obchody/služby, hygienické zázemí pro cestující, čekárna, technické a technologické místnosti, poklady dopravce, sklady, kancelářské prostory, kanceláře SŽ, technologie SSZT)



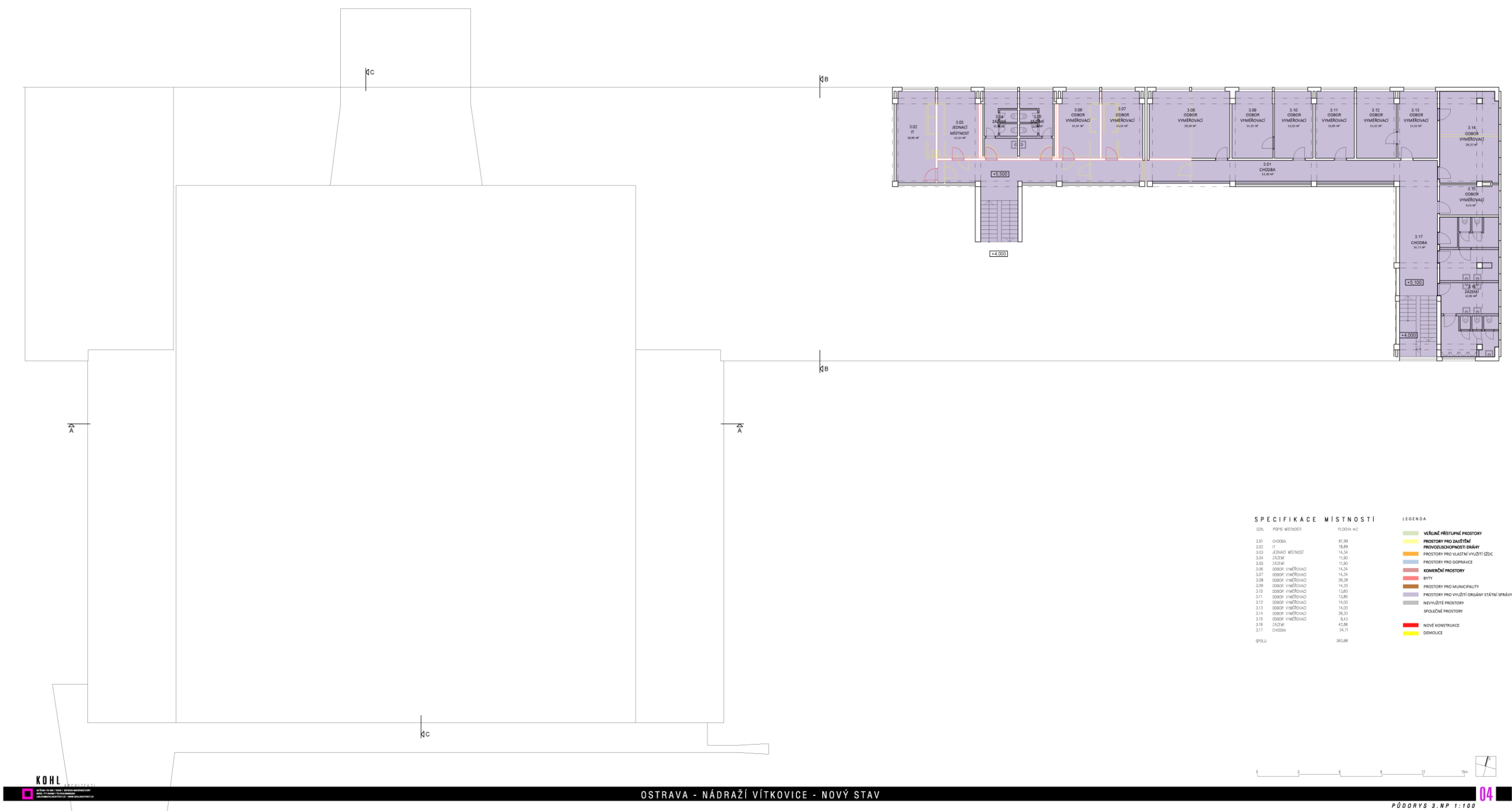
Obrázek 20 Půdorys nového stavu 1. NP s vyznačením využití jednotlivých prostor

2. NP – nový stav (vstup na nadchod, kancelářské prostory, obchody/služby, vestibul)

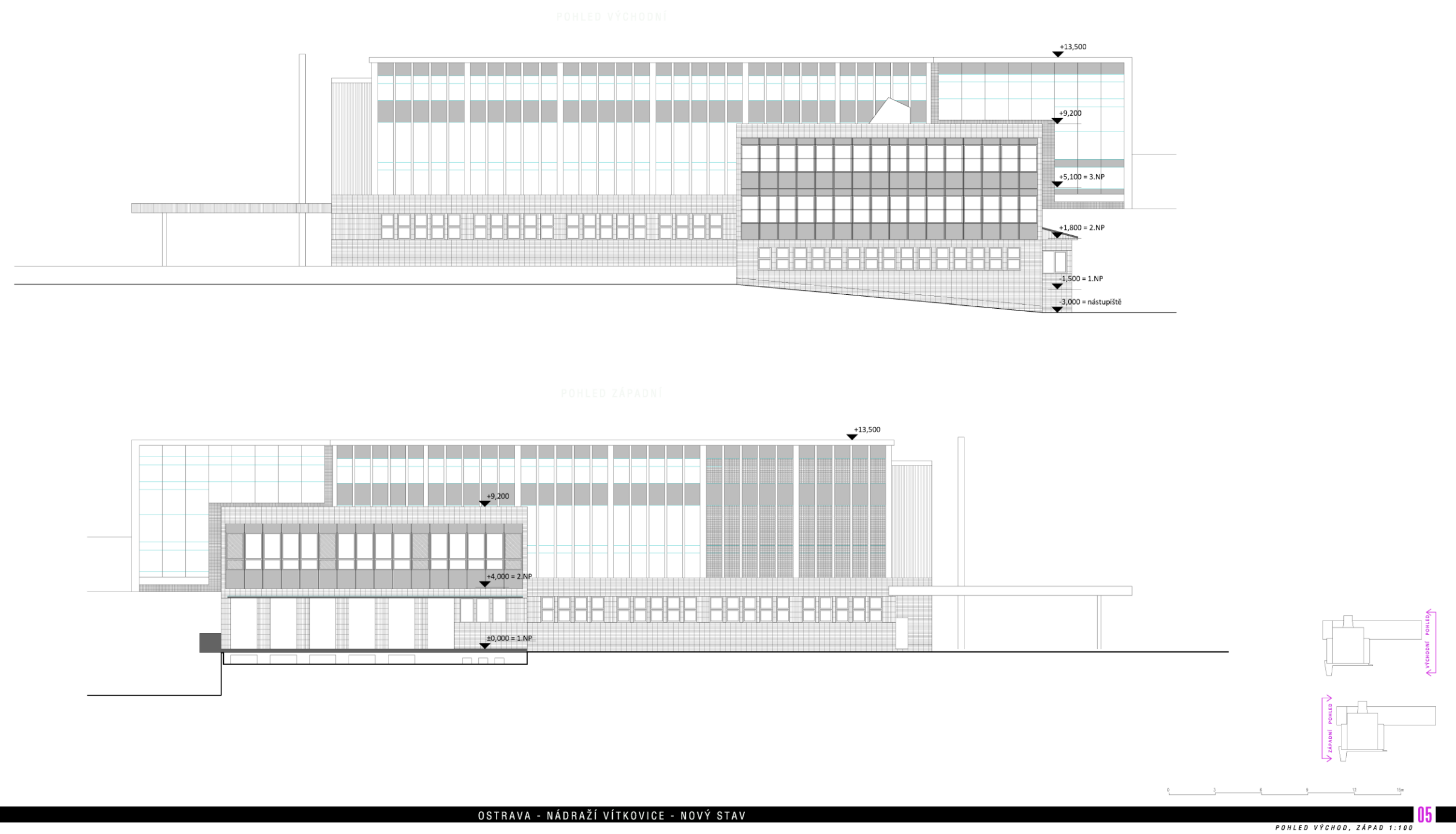


Obrázek 21 Půdorys nového stavu 2. NP s vyznačením využití jednotlivých prostor

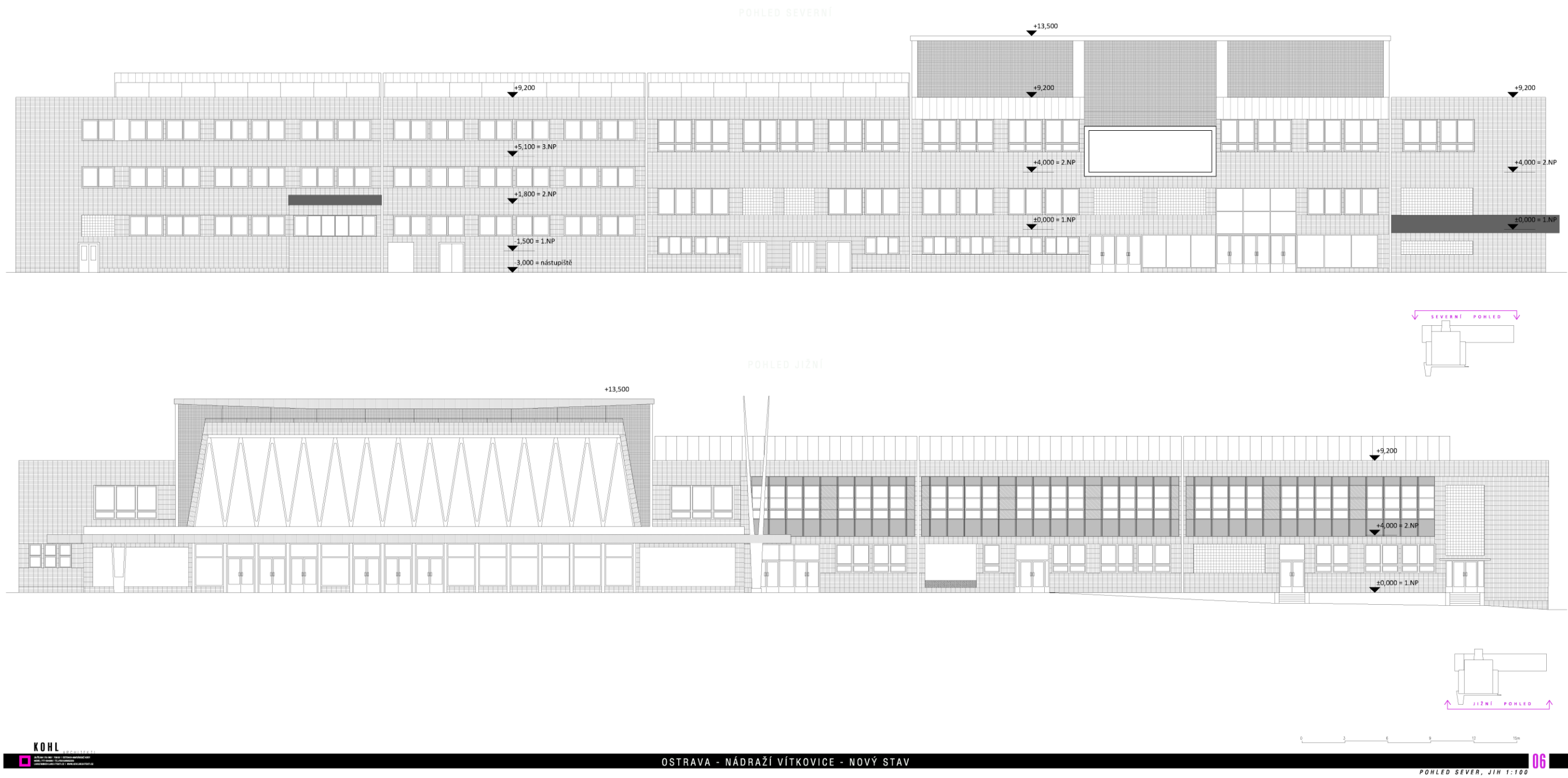
3. NP – nový stav (kancelářské prostory, chodby)



Obrázek 22 Půdorys nového stavu 3. NP s vyznačením využití jednotlivých prostor



Obrázek 23 Pohledy – nový stav 1



Obrázek 24 Pohledy – nový stav 2

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

Tabulka 6 Přehled využití ploch VB Ostrava-Vítkovice – nový stav

Prostor – využití	užitná plocha v m ²	podíl
Veřejně přístupné prostory	683,30	10,53 %
Společné prostory	752,04	11,59 %
Prostory pro zajištění provozuschopnosti dráhy	646,46	9,96 %
Prostory pro dopravce	44,72	0,69 %
Prostory pro vlastní využití SŽ	180,50	2,78 %
Nevyužité prostory	619,33*	9,55 %
Komerční prostory	1692,66	26,09 %
Prostory pro využití orgány státní správy	1868,46	28,80 %
CELKEM	6487,47	---

* jedná se převážně o prostory v 1. podzemním podlaží, které nejsou samostatně komerčně využitelné z důvodu prostupů sítí a kabelových vedení

Zdroj: vlastní zpracování

Rozdělení funkčního využití jednotlivých místností dle výkresů uvedených výše, a to i včetně výnosů z jejich pronájmu po realizaci projektu, je pak obsaženo v příloze L, tabulce č. 2 dokumentu Frekvence cestujících a funkční využití.

Provozní náklady

V následující tabulce jsou podrobněji rozčleněny roční provozní náklady dotčeného objektu za první kompletní rok provozu po provedené rekonstrukci, tedy rok 2024. Jedná se pouze o provozní náklady vznikající SŽ, tedy bez nákladů přeučtovávaných jednotlivým nájemcům.

Tabulka 7 Přehled provozních nákladů – stav s projektem

Položka	Kč / rok
voda	3 700,00
elektrická energie	44 300,00
teplo	378 585,00
úklid a ostatní služby	694 300,00
Provozní náklady CELKEM	1 120 885,00

Zdroj: vlastní zpracování

Periodické náklady byly vyčísleny na průměrnou částku 30.000,00 Kč za rok.

Provozní výnosy

Provozní výnosy budou po rekonstrukci objektu tvořeny výnosy z pronájmu prostor dopravcům, prostor pro umístění nápojového automatu, tiskovin, prostor pro komerci a prostor pro orgány státní správy.

Cena nájmu za prostory pro dopravce je stanovena dle Směrnice SŽDC č. 76 - Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří SŽDC (v aktuálním znění). Výše nájmu vychází z Ceníku prostor pro provozní součásti zařízení služeb – železniční stanice dopravcům osobní drážní dopravy v aktuálním znění. Pro Ostravu-Vítkovice činí nájemné pro hlavní prostory 1106,00 Kč/m²/rok a pro vedlejší prostory 443,00 Kč/m²/rok.

Dále bude v prostorách výpravní budovy umístěn nápojový automat. Výše nájemného byla stanovena na základě jeho stávající výše, stejně jako nájemné za umístění tiskovin. I nadále se počítá s bezplatnou výpůjčkou prostor společnosti INDUS, spol. s r.o.

Na základě podkladu od OOČ (příloha L, dokument Podložení ceny nájmu nebytových prostor) byla výše nájemného pro kalkulaci výnosů z pronájmu komerčních ploch vyčíslena na 630,00 Kč/m²/rok. V případě prostor vestibulu (haly) je na základě uvedeného podkladu kalkulováno s pronájmem pouze po dobu 100 dnů v roce.

U pronájmu prostor pro finanční správu bylo vycházeno ze zpracovaného posudku soudního znalce z ledna 2020 (součást Přílohy K záměru projektu). Pro zpracování posudku vycházel znalec z výměr předmětných ploch dostupných v době zpracování. Na základě upřesnění dokumentace stavby došlo k drobným změnám ve výměrách některých místností. Předpokládá se při uzavření nájemní smlouvy zajištění korekce výměr dle skutečného provedení, jelikož v rámci projektové dokumentace a realizace může dojít v této fázi dokumentace k nepředvídaným změnám. Návazně na uvedené skutečnosti, by proto proveden pro potřeby zpracování záměru projektu upřesněný výpočet roční výše nájemného, který vycházel ze znalce stanovených cen pro příslušné místnosti a jejich upřesněné výměry. Touto úpravou byl vypočteno nájemné ve výši 1.043.136,90 Kč za rok.

Podrobnější vyčíslení výnosů z pronájmu po realizaci projektu je obsaženo v příloze L, tabulce č. 2 dokumentu Frekvence cestujících a funkční využití.

Na základě uvedených skutečností byla výše výnosů od roku 2024 vyčíslena na 1 864 416,28 Kč za rok.

Tabulka 8 Hospodářský výsledek – stav s projektem

Položka	Kč za rok
Výnosy z pronájmu	1 864 416,28
Náklady na provoz	1 120 885,00
Periodické náklady	30 000,00
Hospodářský výsledek	713 531,28

Zdroj: vlastní zpracování

5. Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

Výpravní budova v k. ú. Ostrava-Vítkovice (714 071)

Parcelní číslo: 1331; 1332/1; 1332/4 (parcely dotčené stavbou: 195/1; 197/1; 197/4; 197/6)

Číslo železniční stanice dle SR70: 350447

Dosažené technické parametry (stávající stav):

Počet nadzemních podlaží	3
Počet podzemních podlaží	1
Obestavěný prostor	36 229 m ³
Užitná plocha 1. PP	1 085,83 m ²
Užitná plocha 1. NP	2 937,03 m ²
Užitná plocha 2. NP	2 104,55 m ²
Užitná plocha 3. NP	355,05 m ²

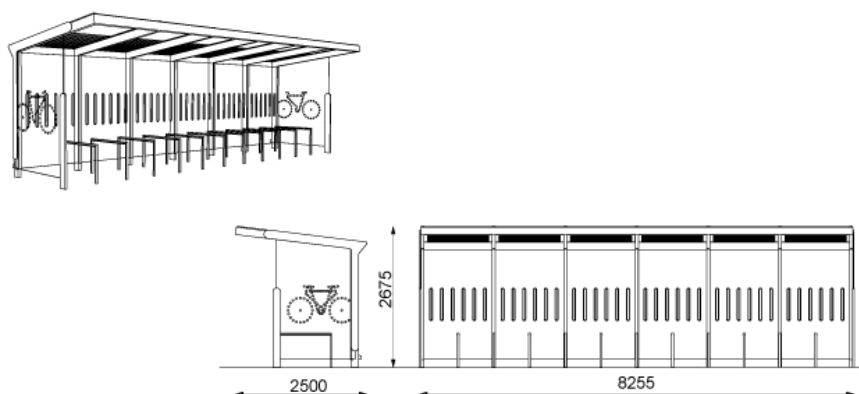
Tabulka 9 Plochy dotčené realizací projektu

<i>Popis</i>		<i>Plocha [m²]</i>	<i>Poznámka</i>
Výpravní budova	1. PP	1 071,23	dle výkresu příslušného podlaží
	1. NP	2 962,07	dle výkresu příslušného podlaží
	2. NP	2 093,29	dle výkresu příslušného podlaží
	3. NP	360,88	dle výkresu příslušného podlaží
Rekonstrukce zastřešení před výpravní budovou		176,00	dle legendy situačního výkresu
Odkopy a úpravy okolí výpravní budovy		304,20	dle legendy situačního výkresu, po odečtení plochy odkopů v místě zastřešení před výpravní budovou (49,6 m ²) a v místě chodníku vedle výpravní budovy (20,2 m ²)
Nové pojezdové komunikace		1 381,50	dle legendy situačního výkresu
Nové chodníky		206,50	dle legendy situačního výkresu
Nové ozeleněné plochy		144,50	dle legendy situačního výkresu
Nová parkovací místa na pozemku města (plocha bude odkoupena)		379,99	dle legendy situačního výkresu, u těchto míst bude provedeno vodorovné značení parkovacích míst
Plocha dotčená realizací inženýrských sítí		336,84	Jedná se o plochu realizovaných přípojek, přeložek a dalších inženýrských sítí v rámci projektu, které leží pouze mimo plochy již započtené v předchozích položkách. Celkem se jedná o délku 336,84 m a je kalkulováno s dotčeným pozemkem v šířce 1 m.
Celková plocha		9 417,00	

Zdroj: vlastní zpracování

Projekt konkrétně řeší tyto části:

- SO-01 Výpravní budova
Kompletní rekonstrukce objektu vč. obvodového pláště, interiéru a vnitřní domovní infrastruktury. Rekonstrukce zastřešení v exteriéru budovy, plochy 176 m².
- SO-02 Komunikace a zpevněné plochy
Stavební objekt zahrnuje kompletní úpravu zpevněných ploch pro zajištění dostatečného počtu stání osobních automobilů pro potřeby navrhovaných kapacit výpravní budovy. Pro potřeby elektromobility bude v areálu parkoviště zajištěna příprava pro vybudování nabíjecí stanice pro min. 2 elektromobily na dedikovaných stáních.
Nové dlažby 206,5 m², nové asfaltové plochy pojezdových komunikací 1 381,5 m².
- SO-03 HTÚ
Stavební objekt řeší hrubé terénní úpravy k zajištění jam a výkopů, přípravu podkladních vrstev komunikací a zpevněných ploch. Předpokládaný objem výkopů 1 950 m³. Úpravy stávajících povrchů cca 400 m².
- SO-04 Kryté cyklostojany
Stavební objekt řeší umístění typizovaného krytého stání pro cyklistickou dopravu formou tří typových stojanů se zastřešením v uvažované kapacitě celkem 66 kol (3 x 22 kol krytého stání). Počet stání byl stanoven výpočtem na základě denního průměru cestujících (viz kapitola L). Pro zajištění požadavků na elektromobilitu bude v rámci stavebního objektu zajištěna příprava pro vybudování nabíječek elektrokol, v celkovém počtu 10ks.



Obrázek 25 Ilustrační obrázek krytého stání pro kola

- SO-05 Kontejnerová zástěna

Stavební objekt řeší umístění nádob na umístění komunálního odpadu produkovaného provozem výpravní budovy a její uvažované funkce. Nádoby budou umístěny na pozemku investora v zákrytu od příjezdové komunikace v dostatečné blízkosti k pozemní komunikaci pro jejich vyvážení v běžných časech.



Obrázek 26 Ilustrační obrázek krytého přístřešku na kontejnery

- SO-06 Kryté stání pro osobní automobily

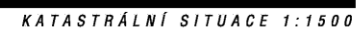
Pro potřeby nájemce je uvažováno s výstavbou krytého stání pro vozidla v předpokládaném počtu pěti kusů. Předpokládaný obestavěný prostor 201,85 m³.



Obrázek 27 Ilustrační obrázek krytého stání osobních automobilů

- SO-07 Terénní úpravy a úprava zeleně
Stavební objekt SO-07 řeší úpravu zeleně, zejména kácení stromů na pozemku 1332/1 a úpravu zbylých ploch zeleně po stavebních úpravách, zejména ozelenění (144,5 m²).
- SO-08 Oplocení
Stavební objekt oplocení zahrnuje obvodové oplocení areálu výpravní budovy, zejména nově vzniklých parkovacích ploch na pozemku 1332/1.

Plochy dotčené realizací projektu – viz situace níže.



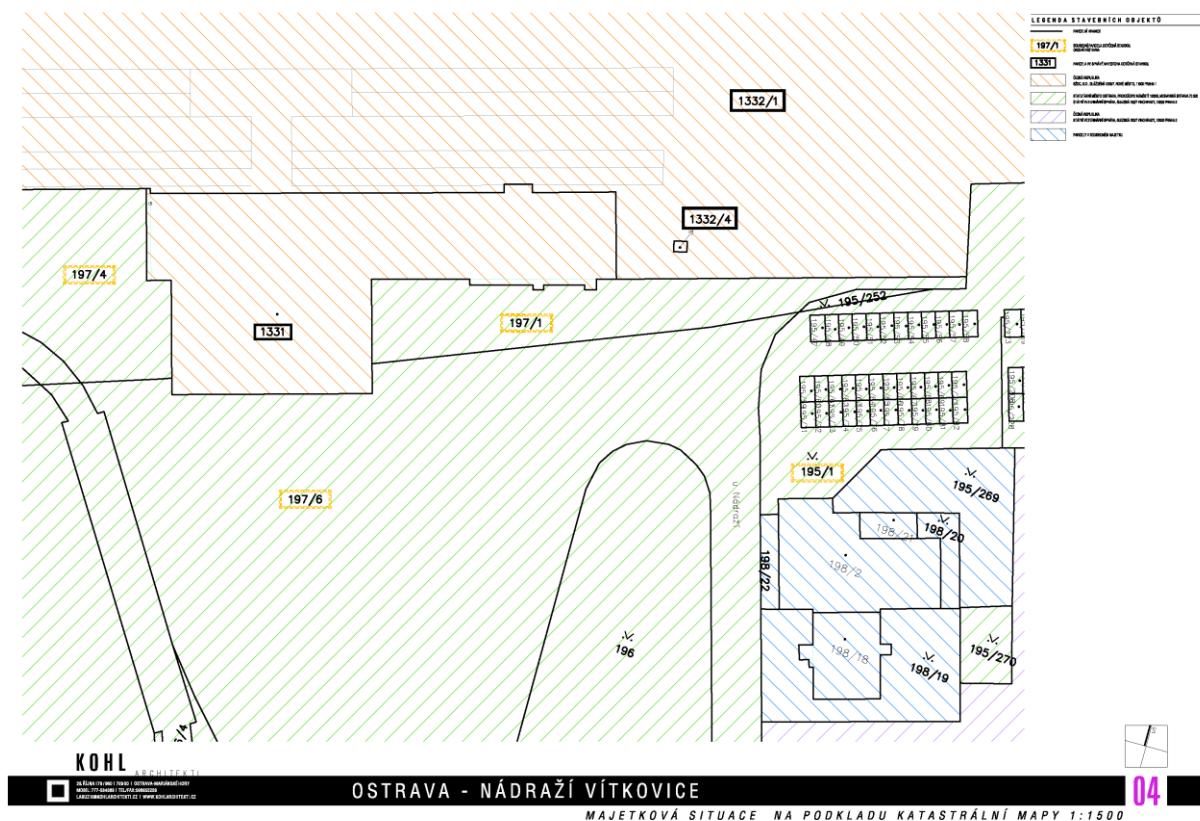
46

6. Územně technické podmínky

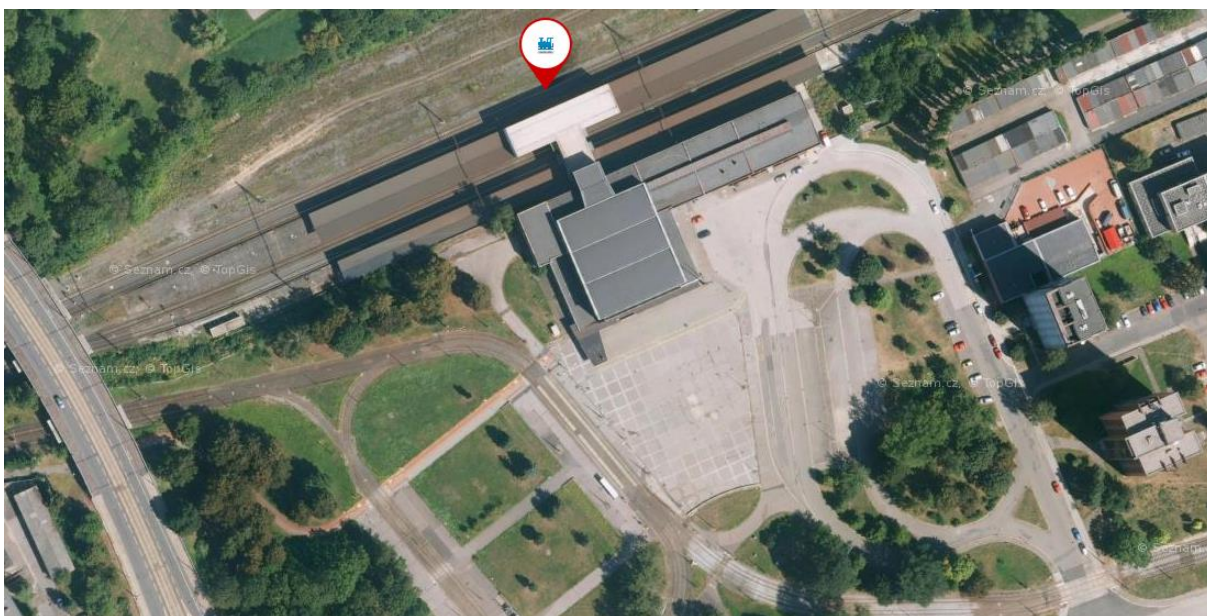
Stavební práce jsou především soustředěny na výpravní budovy a na pozemcích ve správě SŽ, přesto v rámci rekonstrukce dojde k dotčení technické infrastruktury přednádražního prostoru. Jmenovitě se jedná o rekonstrukce stávajících domovních přípojek v nezbytném rozsahu, zapravení okolních ploch kolem výpravní budovy po provedení hydroizolačních a tepelně izolačních opatření v soklové části stavby v nezbytném rozsahu. Rozsah rekonstrukce domovních přípojek je pro účely záměru projektu předpokládán v celkovém rozsahu od budovy na řad/zdroj média. Dotčené plochy v předmětném rozsahu budou náležitě zapraveny v souladu s podmínkami předání staveniště.

7. Majetkoprávní vztahy

Stavba bude realizována na pozemcích v majetku České republiky (ve správě SŽ s. o.) a Statutárního města Ostrava (ve správě Městského obvodu Ostrava, zpevněné plochy – parkovací místa, stříška v okolí objektu a zastřešení v místě zastávky MHD). Ostatní pozemky jsou pouze dotčené stavbou (Státní veterinární správa) – viz níže.



Obrázek 29 Katastrální mapa s vyznačením dotčených pozemků a stavebních objektů



Obrázek 30 Letecký snímek žst. Ostrava-Vítkovice (mapy.cz)

Dočasné zábory budou řešeny dle zpracované projektové dokumentace (část zásady organizace výstavby) s tím, že projednání a administrativní vyřízení těchto záborů bude součástí předmětu plnění generálního dodavatele stavby.

Tabulka 10 Přehled dotčených pozemků

PSČ	Obec	Ulice, č.p	k.ú	Č. pozemku	Druh pozemku	Vlastník pozemku
703 00	Ostrava-Vítkovice	U Nádraží 27/1	Vítkovice (714 071)	1331	zastavěná plocha a nádvoří	Česká republika, právo hospodařit SŽ, s.o.
703 00	Ostrava-Vítkovice	U Nádraží 27/1	Vítkovice (714 071)	1332/1	ostatní plocha	Česká republika, právo hospodařit SŽ, s.o.
703 00	Ostrava-Vítkovice	U Nádraží 27/1	Vítkovice (714 071)	1332/4	zastavěná plocha a nádvoří	Česká republika, právo hospodařit SŽ, s.o.
703 00	Ostrava-Vítkovice	U Nádraží 27/1	Vítkovice (714 071)	197/1	Ostatní plocha	Statutární město Ostrava, právo hospodařit Městský obvod Vítkovice
703 00	Ostrava-Vítkovice	U Nádraží 27/1	Vítkovice (714 071)	197/6	Ostatní plocha	Statutární město Ostrava, právo hospodařit Městský obvod Vítkovice

Zdroj: vlastní zpracování

V rámci rozpočtu projektu je počítáno s odkupem částí pozemků města pro vybudování parkovacích míst o výměře 379,99 m² a majetkové vypořádání prostor stříšky a zastřešení v místě zastávky MHD o výměře 176 m². Jedná se o části pozemků města p.č. 197/1 a 197/6.

8. Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

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

Dle záměru projektu dojde ke kácení některých stromů s příp. náhradní výsadbou (přednádražní prostor) – bude upřesněno v projektové dokumentaci. Dále dojde k úpravě zbylých ploch zeleně po stavebních úpravách, zejména ozelenění.

U tohoto projektu nepředpokládáme, že po realizaci záměru dojde k měřitelné změně dopadu na životní prostředí.

Alternativní zdroje energie a ekologické hospodaření s obnovitelnými zdroji vč. dešťovými vodami

Stávající objekt je napájen výměníkem tepla, který slouží jako zdroj i pro přilehlý objekt budovy u nádraží 1155/25. Tento zdroj tepla je uvažován jako ekologický a efektivní způsob řešení vytápění v městské zástavbě. V rámci navazujícím stupni projektové dokumentace bude uvažována modernizace, vč. doplnění alternativních způsobu vytápění nebo výroby elektřiny jako umístění FVE nebo kolektorů pro ohřev vody, s ohledem na možnost využití pro takto rozsáhlý objekt památkové stavby. Rovněž bude v projektu zahrnuto s využitím dešťové vody, která bude zachytávána v nádraží s přepadem do vsakovacího tělesa dle možností podloží nebo odvodem do kanalizace. Zachycená dešťová voda bude využívána k závlaze navržených zelených ploch s využitím domovní úpravny dále využívána například k úklidu objektu. Rozloha stavby a její dispoziční řešení neumožňuje efektivní využití dešťové vody na splachování toalet.

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

Správu budovy bude po rekonstrukci vykonávat organizační jednotka Oblastní ředitelství SŽ s.o. Ostrava, Správa nádražních budov.

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

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

- Směrnice SŽDC č. 76 - Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří SŽDC (v aktuálním znění);
- SMĚRNICE SŽDC č. 88 - Dočasné užívání bytového fondu SŽDC (v aktuálním znění).

Směrnice upravují postupy při přenechání do dočasného užívání právnickým či fyzickým osobám nemovitého majetku, jeho části, prostor sloužících podnikání, bytového fondu a popřípadě souvisejícího movitého majetku, se kterým dle zákona č. 77/2002 Sb., v platném znění, hospodaří SŽ. Cena nájmu vychází z Ceníku prostor pro provozní součásti zařízení služeb – železniční stanice dopravců osobní drážní dopravy v aktuálním znění.

Všechny výnosy z budov ON, a tedy i příjmy z provozování komerčních prostor, jsou řádně vedeny v účetnictví SŽ a příjmy z komerčních prostor jsou odděleny od ostatních příjmů. Vzhledem k tomu, že investice do komerčních prostor není považována za veřejnou podporu (tzn. prošla testem soukromého investory) – 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 SŽ 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 OŘ Ostrava.

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

Záměrem výše popsaného projektu je dosažení těchto přínosů:

- rekonstrukce budovy a celkové oživení a zatraktivnění prostor nádraží pro cestující i veřejnost
- zvýšení komfortu pro pohyb cestujících i veřejnosti v rámci budovy
- úprava prostor výpravní budovy s požadavky interoperability
- optimalizace a zefektivnění využití prostor výpravní budovy
- úspora provozních nákladů.

Ekonomické hodnocení projektu bylo zpracováno v následujícím rozsahu:

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

Výsledné hodnoty ukazatelů finanční výkonnosti investice:

- Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C = -149,11 mil. Kč;
- Finanční vnitřní výnosové procento investice FRR/C = -7,56 %.

Na základě výsledků finanční analýzy bylo prokázáno, že projekt není z pohledu investora finančně návratný a **nejedná se o samofinancovatelný projekt.**

V souladu s Obecnou metodikou hodnocení ekonomické efektivity projektů týkajících se budov a s nimi souvisejících pozemků sloužících k zajištění provozu dráhy a zařízení služeb bylo zpracováno hodnocení ekonomické efektivity projektu z pohledu celospolečenských přínosů, a to prostřednictvím multikriteriální analýzy.

Z výsledků provedené multikriteriální analýzy vyplývá, že měrná přínosnost záměru je 52 % a měrná přínosná plocha stavby činí 16,37 m²/mil. Kč. Na základě uvedených výsledků lze tento projekt doporučit k dalšímu financování (>15 m²/mil. Kč).

V rámci provedeného souhrnného testu investora pro komerční prostory budov ON 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 zpravovat samostatný test soukromého investora.

11. Rozpis nákladů

Tabulka 11 Rozpis nákladů projektu

	<i>Náklad</i>	<i>tis. Kč</i>
1	Poplatky za plány / stavební projekt	26 652,78
2	Nákup pozemků	555,99
3	Výstavba	315 002,44
4	Technologie (pro provoz dráhy)	
5	Nepředvídatelné události ¹⁾	31 218,38
6	Případná úprava ceny ²⁾	
7	Technická pomoc	29 427,71
8	Propagace	
9	Dozor v průběhu stavby	1 553,13
10	Mezisoučet	404 410,43*
11	(DPH ³⁾)	79 055,72
12	CELKEM ⁴⁾	483 466,15

* ve vyčíslení nákladů zohledněn inflační koeficient ve výši 2,35 % pro převod na cenovou hladinu roku 2020, pro další roky pak uplatněn koeficient ve výši 3,70 %

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

Zdroj: vlastní zpracování

12. Výčet příloh

příloha A:	Formuláře VZOR 80 – 83
příloha B:	Dokumentace hodnocení ekonomické efektivnosti projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu
příloha C:	NEOBSAZENO
příloha D:	Orientační výkres, případně detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby
příloha E:	Doložení současného stavu
příloha F:	Prohlášení zpracovatele projektové dokumentace
příloha G:	NEOBSAZENO
příloha H:	NEOBSAZENO
příloha I:	NEOBSAZENO
příloha J:	Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu
příloha K:	Ostatní přílohy
příloha L:	Neveřejná příloha

Seznam tabulek

Tabulka 1 Předpokládané celkové investiční náklady	1
Tabulka 2 Popis stavu budovy	17
Tabulka 3 Přehled využití ploch VB Ostrava-Vítkovice – současný stav	25
Tabulka 4 Přehled provozních nákladů – současný stav	25
Tabulka 5 Hospodářský výsledek – současný stav.....	26
Tabulka 6 Přehled využití ploch VB Ostrava-Vítkovice – nový stav	40
Tabulka 7 Přehled provozních nákladů – stav s projektem	40
Tabulka 8 Hospodářský výsledek – stav s projektem	41
Tabulka 9 Plochy dotčené realizací projektu	42
Tabulka 10 Přehled dotčených pozemků	49
Tabulka 11 Rozpis nákladů projektu	53

Seznam obrázků

Obrázek 1 Plánované akce v dotčené lokalitě (www.mapy.cz)	5
Obrázek 2 Plochy dotčené projektem a návazná infrastruktura (www.mapy.cz)	5
Obrázek 3 Umístění žst. v rámci tratí Moravskoslezského kraje (www.cd.cz).....	6
Obrázek 4 Letecký pohled umístění žst. Ostrava-Vítkovice (mapy.cz)	7
Obrázek 5 Žst. Ostrava-Vítkovice v návaznosti na umístění ve městě (mapy.cz)	7
Obrázek 6 Pohled vstupu do výpravní budovy	8
Obrázek 7 Pohled na výpravní budovu z I. nástupiště.....	8
Obrázek 8 Schéma vlakových linek Esko IDS Moravskoslezského kraje (www.kodis.cz)	9
Obrázek 9 Poloha žst. Ostrava-Vítkovice v rámci městského obvodu s dopravními návaznostmi (železnice, silnice) (mapy.cz)	10
Obrázek 10 Umístění žst. v měřítku okolních městských obvodů (mapy.cz).....	10
Obrázek 11 Umístění žst. z pohledu vedených cyklotras (www.mapy.cz).....	11
Obrázek 12 Ostrava-Vítkovice – širší vztahy z pohledu ostravských nádraží.....	11
Obrázek 13 Původní půdorys suterénu, situace a řezy dle studie SÚDOP Praha, Dr. Danda z r. 1964... 14	14
Obrázek 14 Fotografie stavební historie dle stavebně-historického průzkumu.....	15
Obrázek 15 Půdorys 1. PP – stávající stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor	21
Obrázek 16 Půdorys 1. NP – stávající stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor	22
Obrázek 17 Půdorys 2. NP – stávající stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor	23
Obrázek 18 Půdorys 3. NP – stávající stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor	24
Obrázek 19 Půdorys nového stavu 1. PP s vyznačením využití jednotlivých prostor	34
Obrázek 20 Půdorys nového stavu 1. NP s vyznačením využití jednotlivých prostor	35
Obrázek 21 Půdorys nového stavu 2. NP s vyznačením využití jednotlivých prostor	36
Obrázek 22 Půdorys nového stavu 3. NP s vyznačením využití jednotlivých prostor	37
Obrázek 23 Pohledy – nový stav 1	38
Obrázek 24 Pohledy – nový stav 2	39
Obrázek 25 Ilustrační obrázek krytého stání pro kola	43
Obrázek 26 Ilustrační obrázek krytého přístřešku na kontejnery.....	44
Obrázek 27 Ilustrační obrázek krytého stání osobních automobilů	45
Obrázek 28 Plochy dotčené realizací projektu	46
Obrázek 29 Katastrální mapa s vyznačením dotčených pozemků a stavebních objektů.....	48
Obrázek 30 Letecký snímek žst. Ostrava-Vítkovice (mapy.cz)	48