

Název investora: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
adresa včetně PSČ: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Nové Město
IČ: CZ70994234
DIČ: 70994234

ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce „Rekonstrukce žst. Vsetín“

Obsah

1 Identifikační údaje projektu:	3
2 Návaznost na schválené koncepce a programy:	3
3 Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:	7
3.1 Základní charakteristika trati	7
3.2 Stávající stav	7
3.3 Výsledky průzkumů	10
3.4 Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu	10
4 Požadavky na technické řešení:	11
4.1 Ad a - zadávací podmínky	12
4.2 Ad b – Legislativou ČR, závaznými předpisy a technickými normami	12
4.3 Ad c - Závaznými obecně platnými evropskými dokumenty, zejména TSI	12
4.4 Ad d - Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)	13
4.5 Ad e - Projednáním na výrobních poradách k zpracování přípravné dokumentace ..	16
4.6 Ad f – Memorandum o spolupráci	16
4.7 Změny oproti zadávacím podmínkám	16
5 Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:	20
5.1 Stavba R-VS	25
5.2 Areál Oblastního ředitelství Olomouc	58
5.3 Parkovací dům	60
5.4 Popojení I/69 ulice Na Lapači	61
6 Územně technické podmínky:	62
6.1 Základní charakteristika zájmového území	62

6.2	Bourací práce a kácení porostů.....	62
6.3	Geomorfologické, klimatické, geologické a hydrogeologické poměry.....	62
7	Vliv stavby na jednotlivé složky životního prostředí	62
8	Vliv stavby na zvláště chráněná území a přírodní parky, NATURA 2000.....	63
9	Nároky stavby na okolní infrastrukturu	64
9.1	Voda pro provozní účely	64
9.2	Surovinové zdroje.....	64
9.3	Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	64
10	Nepříznivé účinky stavby na životní prostředí.....	64
10.1	Odpadní vody	64
10.2	Odpady.....	65
10.3	Hluk	66
11	Majetkoprávní vztahy.....	67
12	Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů:.....	67
13	Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku:	68
13.1	Dělení dle druhu majetku:	68
13.2	Úspora zaměstnanců – zabezpečení provozu trati:	69
13.3	Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu	69
14	Rozpis nákladů	70
15	Legenda použitých zkratk (vyjma zkratk názvů organizací)	71
16	Výčet příloh.....	73

1 Identifikační údaje projektu:

číslo projektu ISPROFOND 572 352 0026
název projektu: „Rekonstrukce žst. Vsetín“
místo realizace (kraj): Zlínský kraj

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:		Smíšená 2014-2021
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – d - (SFDI, OP D, TEN-T, EIB)	2 201 267,-	2 663 533,-
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)	0,-	0,-
Soukromé zdroje	0,-	0,-
Celkem	2 201 267,-	2 663 533,-

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:		-rok-
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – d - (SFDI, kap., OP D, TEN-T, EIB)	0,-	0,-
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)	0,-	0,-
Soukromé zdroje	0,-	0,-
Celkem	0,-	0,-

2 Návaznost na schválené koncepce a programy:

Místem stavby jsou traťové úseky 2362 Horní Lideč (včetně) – Vsetín (včetně), 2361 Hranice na Moravě (mimo) – Vsetín (mimo). Jedná se o celostátní trať č.280 Hranice na Moravě – Vsetín – Horní Lideč státní hranice dle železničního knižního jízdního řádu, která je zařazena do systému TEN-T (hlavní síť TEN-T v nákladní dopravě a globální síť v osobní dopravě) a je součástí evropského nákladního koridoru 9 (rail freight corridor). Trať není součástí železničního tranzitního koridoru ČR. Trať je dvoukolejná s pravostranným provozem, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3kV.

Podkladem pro zpracování ZP a PD stavby je „Studie Proveditelnosti trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě“, která byla vypracována firmou MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. jako zakázka č.14-086-233-ST na základě smlouvy o dílo č. E617-S-4483/ 2014 a tří jejích dodatků od 18.11.2014 do 30.6.2016. Tato studie proveditelnosti byla na konci června 2016 předložena na MD ke schválení a dosud schválená není

Město Vsetín připravuje následující stavební záměry, které budou při zpracování zohledněny. Jde o stavební záměry, které souvisejí se zpracovanou a zmíněnou SP v oblasti železniční stanice Vsetín:

- 1) Zastavovací studie části území Vsetín — Lapač v návaznosti na rekonstrukci žst. Vsetín" – tato studie se doposud vyvíjí, nemá pevné obrysy a musí být přizpůsobena technickému řešení stanice
- 2) Územní studie „Město Vsetín — přednádražní prostor",
Tato studie byla zpracována a odevzdána 02/2107 firmou HBH. V současnosti tatáž firma

pokračuje v projekčním stupni pro územní rozhodnutí. Tato stavba přímo souvisí s rekonstrukcí žst. Vsetín. V rámci této stavby se přesouvá stávající autobusové nádraží blíže k vlakovému nádraží, vzniká společné první nástupiště pro vlakovou a autobusovou dopravu. Rekonstruuje se ulice nádražní a vzniká společný odbavovací terminál pro oba typy dopravy. **Stavba přednádraží podmiňuje stavbu rekonstrukce žst. Vsetín a stavby musí být realizovány ve vzájemné koordinaci. Rekonstrukce žst. Vsetín nelze realizovat jako samostatný celek bez přednádražních prostor.**

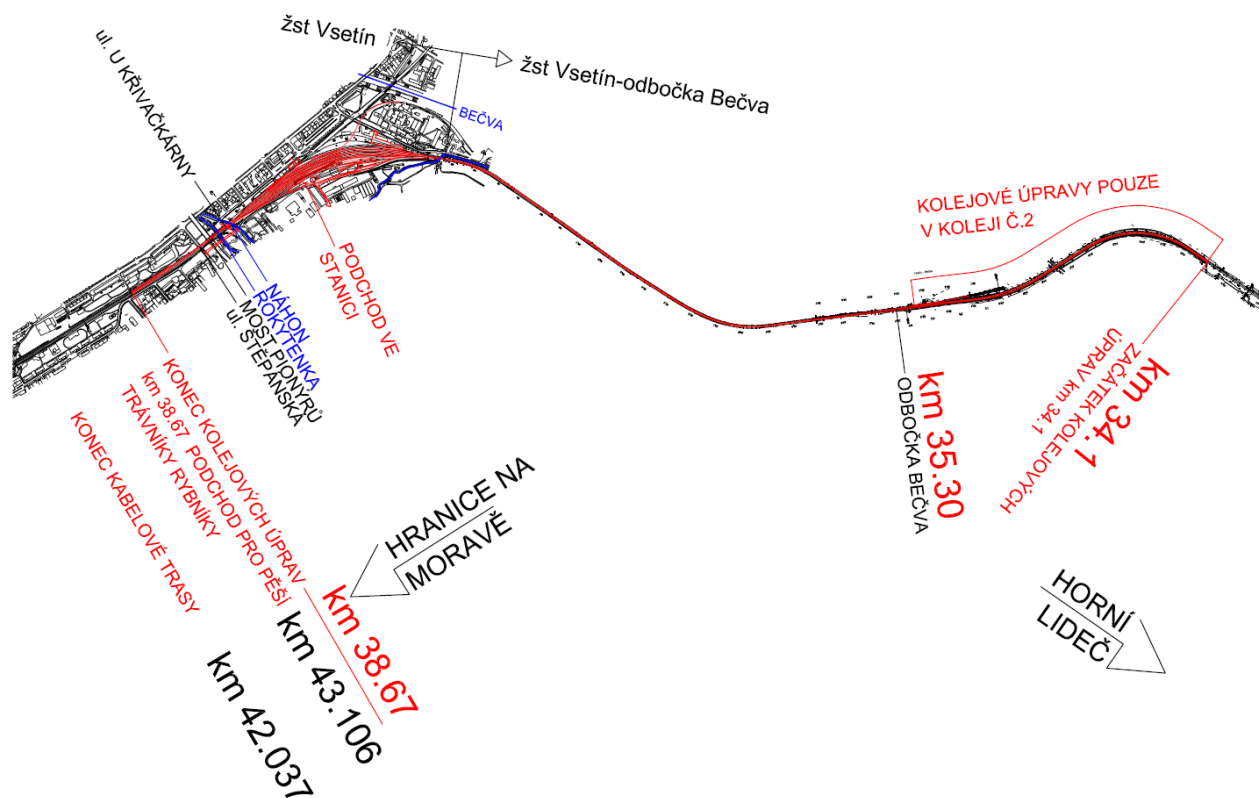
- 3) „Obchodní galerie Vsetín“ společná investice soukromého investor Valatrans s.r.o. a města Vsetín. Respektive jedná se o dva stavební projekty, které jsou navzájem propojeny, a jeden bez druhého nemůže existovat. Projektová dokumentace zpracovávána firmou Nodum atelier — na, s.r.o., Nádražní 49, 739 91 Jablunkov, kontaktní osoba Ing. arch. Lukáš Wawrosz. V současné době běží územní řízení na obě části obchodního centra. Galerie také navazuje na R-VS nově budovaným podchodem, který propojuje galerii, dopravní terminál, vlaková a autobusová nástupiště a místní část Vsetín Lapač respektive Rokytнице.
- 4) Rampa Mostecká – je stavbou ŘSD a propojuje silnice I/69 a I/57. Součástí silničního řešení je kruhová křižovatka v místní části Rokytнице, na kterou se napojuje stavba komunikace propojující silnici I/69 a ulici na Lapači. Výstavba rampy Mostecká by měla začít v roce 2018. Zařazení. Toto propojení je zařazeno do stavby v rámci Memoranda o spolupráci dále (MoS)

V technickém řešení stanice je přihlédnuto ke studii zadané MD, která řeší přechod na AC trakci 25kV v ČR, zpracovatel SUDOP Praha a Brno (termín odevzdání 07/2016). tj. stavba bude umožňovat přechod na AC 25kV

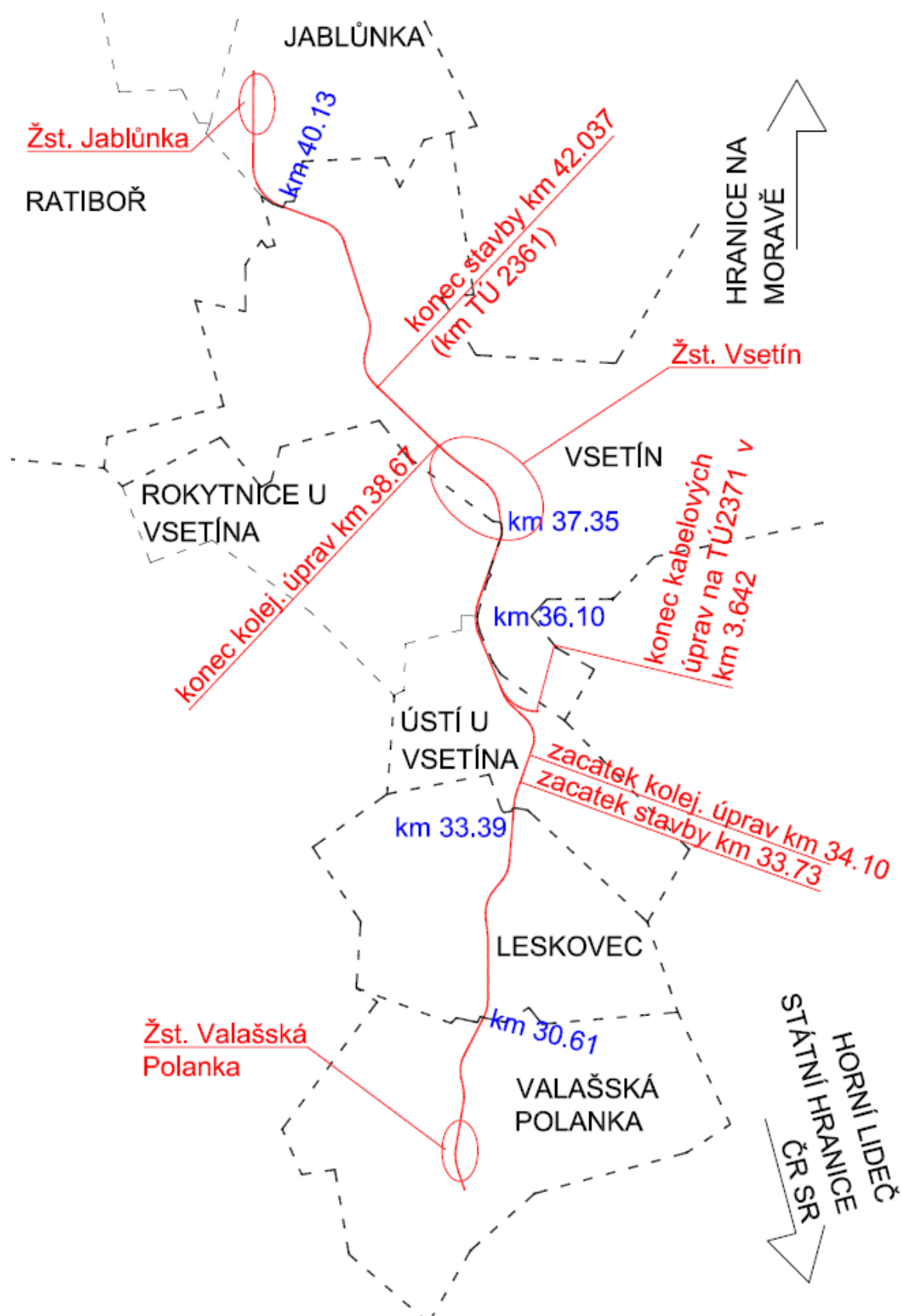
Projekt ve svém zadání navazuje na již realizovanou stavbu „Rekonstrukce koleje č. 1 v km 34,120 – 35,300 trati Vsetín – H.Lideč.“ V tomto úseku projektujeme i kolej 2, která doposud rekonstruovaná nebyla.

Stavba je z hlediska ekonomické efektivity posuzována samostatně, tedy ne v rámci souboru staveb uvažovaných ve studii proveditelnosti, jelikož SP dosud není schválena. Stavba je posuzována jako celek za předpokladu společné realizace R-VS a prostor přednádraží. Podrobně uvedeno v příloze B. Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu.

Rozsah stavby dle kilometráže



Rozsah stavby dle katastrálních území



Projektové řešení je navrženo při dodržení závazných norem a příslušných legislativních předpisů (např. 177/1995 Sb. Vyhláška, kterou se vydává stavební a technický řád drah). Také jsou respektovány potřebné vnitropodnikové směrnice SŽDC, Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, předpisy SŽDC, zaváděcí listy, normy TNŽ apod.

Při rekonstrukcích celostátních tratí zařazených do evropského železničního systému platí Směrnice GŘ SŽDC, s.o. č. 16/2005 – Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky, v platném znění včetně příslušných dodatků.

Zásadním podkladem je rovněž Směrnice GŘ SŽDC s.o. č.11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění včetně příslušných dodatků.

Záměr projektu respektuje v maximální možné míře stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků.

Záměr projektu je v souladu s aktuálními územními plány dotčených obcí, nedochází k využití území pro jiný účel.

Stavba začíná v obci Ústí u Vsetína kabelovými úpravami v km trati 33,733, kolejové úpravy začínají v km 34,1. Konec stavby je v katastru Vsetína, kolejové úpravy končí v km 38,675, kabelové úpravy v km 42,037. Kabelové úpravy na trati Vsetín Velké Karlovice končí v km 3,642.

3 Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:

3.1 Základní charakteristika trati

Celostátní trať č.280 Hranice na Moravě – Vsetín – Horní Lideč státní hranice dle železničního knižního jízdního řádu, která je zařazena do systému TEN-T (hlavní síť TEN-T v nákladní dopravě a globální síť v osobní dopravě) a je součástí evropského nákladního koridoru 9 (rail freight corridor). Trať není součástí železničního tranzitního koridoru ČR. Trať je dvukolejná s pravostranným provozem, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3kV.

Dle TSI INF je trať zařazena do kategorie P5/F1 (viz Prohlášení o dráze pro jízdní řád 2017).

Dovolená traťová třída zatížení je D4 (22,5 t/ 8t).

Maximální provozovaná rychlost na trati je 80km/h

Přímým správcem železniční dopravní infrastruktury je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc.

3.2 Stávající stav

3.2.1 Zabezpečovací zařízení

Železniční stanice Vsetín je od roku 1990 zabezpečena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením AŽD 71 s číslicovou volbou 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. V obvodu žst. jsou situovány dva přejezdy zabezpečené PZS

v km 38,264 přejezd P8060 zabezpečený PZS AŽD 71 kategorie 3ZNI

v km 43,415 přechod pro chodce P8059 zabezpečený PZS AŽD 71 kategorie 3SNI.

Přílehlé traťové úseky ve směru Jablunka a Valašská Polanka jsou zabezpečeny TZZ AB3-82, dle TNŽ 34 2620 3. kategorie, traťový úsek směr Velké Karlovice není vybaven TZZ a trať je provozovaná dle předpisu SŽDC D3.

3.2.2 Sdělovací zařízení

V žst. Vsetín je instalován automatický hlasový a obrazový informační systém pro cestující slouží pro informaci cestujících o příjezdech a odjezdech vlaků.

Sdělovací zařízení je z roku 2009 kromě místní kabelizace, rozvodů podružných hodin a rozhlasu, které jsou z roku 1990.

3.2.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

3.2.3.1 Napájení žst Vsetín

Je provedeno ze stožárové trafostanice, která se nachází v areálu ŽST Vsetín, cca 100 m za budovou DKV Vsetín směrem na Horní Lideč. Trafostanice č. VS 9300 je venkovního provedení, stožárová, na jednom železobetonovém sloupu. Slouží pro napájení rozvodu 3 x 230/400V/50Hz ŽST Vsetín. Napěťová soustava VN: 3 AC 50Hz 22kV/IT. Trafostanice je napájena venkovním vedením z rozvodu ČEZ a.s. 22 kV

3.2.3.2 Napájení zabezpečovacího zařízení NZZ 6 kV v žst. Vsetín

- napěťová soustava vysokého napětí – 3 AC, 50 Hz, 6 kV, IT,
- zděná trafostanice STS 602 je v budově reléového ZZ ŽST Vsetín v km 37,600,
- ovládání 6 kV - místně v STS 602 zaměstnanci SŽDC SEE,
- ústředně SED Přerov.

3.2.3.3 Elektrické předtápění souprav osobních vlaků

Pro předtápění osobních vozů bylo vybudováno v rámci opravných prací v roce 2015 elektrické předtápěcí zařízení (EPZ) včetně kabelových rozvodů vn a nn. Rozvodna vysokého napětí EPZ Vsetín je umístěna v prefabrikovaném železobetonovém domku mezi kolejemi č. 11 a č. 15 v blízkosti budovy DKV. Na hladině 3 kV DC je napájena z TV.

3.2.3.4 Venkovní osvětlení

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je celkové, za pomoci stožárů a osvětlovacích těles.

3.2.3.5 Dosavadní rozsah EOV

EOV je napájen z rozvodny nízkého napětí v objektu RZZ zemními kabely do rozvaděčů REOV 1 a REOV 2 na zhlavích žst. Seznam výhybek s elektrickým ohřevem:

- zhlaví Horní Lideč: výhybky č. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 20,
- zhlaví Valašské Meziříčí: výhybky č. M1, 40, 41, 43 až 53,
- obvod Bečva: výhybky č. 1, 2, 3, 4.

3.2.3.6 Elektrická trakční zařízení

Trakční soustava: stejnosměrná 3 kV

Stávající TV žst Vsetín se nachází v traťovém úseku Horní Lideč – Hranice na Moravě. V dotčeném úseku je stávající trakční vedení z roku 1961 realizované podle tehdejší sestavy „J“, proudovou soustavou 3kV DC. Hlavní koleje jsou zatrolejovány svislým řetězovkovým vedením, plně kompenzovaným, se stálým tahem v troleji i nosném lanu 15 kN. Stav TV je na hranici udržitelnosti a provozuschopnosti. Rekonstrukce je nutná.

Místa napájecích a spínacích stanic:

- napájecí stanice Ústí u Vsetína km 33,824,
- spínací stanice Jablůnka km 37,000,
- napájecí stanice Valašské Meziříčí km 24,938.

3.2.3.7 Dálková řídicí technika

Silnoprúdová technologická zařízení jsou dispečersky dohlížena ze stávajícího ED Přerov, který je ve stavu po rekonstrukci.

3.2.4 Železniční svršek a spodek

Současný dispoziční stav železniční stanice Vsetín prakticky nebyl změněn od doby zdvoukolejnění trati Hranice na Moravě – Horní Lideč v letech 1936 – 1937. Významnější rekonstrukční zásahy byly provedeny pouze v souvislosti s elektrizací tratě v letech 1960 – 1961 a se zřízením automatického reléového zabezpečovacího zařízení tratě – tzv. „autobloku“ v letech 1988 - 1990.

3.2.5 Nástupiště

V souvislosti s realizací autobloku byla v žst. Vsetín zřízena nástupiště SUDOP – T. Zřízení této byt' jedné z nejjednodušších forem zpevnění nástupištních hran ve výšce 200 mm nad TK, bylo podmíněno udělením výjimky z technické normy a technických předpisů. Směrové a dispoziční uspořádání kolejíště ve stanici neumožňuje zřízení mimoúrovňových nástupišť.

3.2.6 Železniční přejezdy

- Železniční úrovnový přejezd místní komunikace (ulice U Křivačkárný) v km 38,264 P8060
- Přečhod pro pěší v km 43,415 P8059 (ulice Štěpánská)
- Železniční přejezd ulice Nemocniční na vlečce společnosti B.F.P. Lesy a statky Tomáše Bati.
- Železniční přejezd mezi areálem nemocnice a ČOV na vlečce B.F.P. Lesy a statky Tomáše Bati.

3.2.7 Mosty, propustky, zdi

Většina stávajících mostů a propustků jsou postaveny v roce 1936. Významné překračované překážky jsou silnice I/57, řeka Senice, ve stanici pak umělý vodní tok náhonu ve správě města a potok Rokytanka ve správě Lesu ČR. Mosty větších rozpětí jsou ocelové s prvkovou mostovkou. Mosty menších rozpětí jsou ze zabetonovaných nosníků. V řešeném úseku je celkem 14ks mostů a propustků.

Opěrné a zárubní zdi jsou zejména v úseku mezi Bečvou případně náhonem a svahem Bečevná. Zdi jsou dle průzkumu ve špatném stavu zejména úsek opěrné zdi u koleje č.2. podél Bečvy. V těchto místech je problematická prostorová průchodnost, zeď podél Bečvy je

opatřena v celé délce konzolou, po které vede hlavní kabelová trasa. Z těchto důvodů je zde navržena zeď nová.

3.2.8 Pozemní stavební objekty a protihluková opatření

V lokalitě železniční stanice se nacházejí provozní budovy OŘ Olomouc (rozvodna, objekt RZZ, sociální zařízení TO, sociální zařízení SNV vč. přípojek inženýrských sítí, přístřešek + prefabrikovaná garáž, oplocení) a dále komplex stávající výpravní budovy.

Další skupina objektů je v majetku ČD, jako např. objekt DKV a další.

Z velkých stavebních objektů jsou prakticky všechny určeny k demolici s výjimkou budovy RZZ a budovy DKV. Ostatní budovy jsou v kolizi s novým kolejištěm nebo nevyhovují pro potřeby nových technologií a budou zbourány, aby uvolnily místo novým budovám.

Stávající protihluková opatření jsou vybudována podél ulice nemocniční, chrání objekt nemocnice a budou ponechány bez úpravy. V souladu s hlukovou studií se pouze zbourá část zdi před polyklinikou.

3.3 Výsledky průzkumů

Pro účely přípravné dokumentace byly provedeny průzkumy pražcového podloží, průzkumy objektů železničního spodku tj. mostů a zdí, průzkum pozemních objektů. V rámci průzkumů byla také provedena rešerše pro pyrotechnický průzkum, dále byl proveden korozní průzkum a průzkum kontaminace pražcového podloží.

V navržené trase, podle dostupných informací, nedojde ke středu zájmů v důsledku omezení využití ložisek nerostných surovin. V navržené trase se ani nevyskytují poddolovaná území. Střety zájmů může vyvolat ovlivnění režimu mělkých podzemních vod.

3.4 Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

S ohledem na naprosto nevyhovující stav stanice je navržena její kompletní rekonstrukce včetně zcela nového řešení kolejiště stanice.

Hlavní cíle rekonstrukce železniční stanice Vsetín spočívají ve zvýšení bezpečnosti cestujících veřejnosti, včetně zajištění bezbariérového přístupu, ve zvýšení traťové rychlosti projíždějících vlaků, ve zvýšení bezpečnosti železničního provozu, v zajištění spolehlivého železničního provozu, v zajištění odpovídajících pracovních podmínek pro zaměstnance provozovatele dráhy, v zajištění požadavků interoperability a splnění požadavků platné legislativy.

Realizací stavby v žst. Vsetín dojde k redukci kolejiště, k novému dispozičnímu uspořádání a ke směrové úpravě vedení kolejí tak, aby mohly být zřízeny nástupiště s nástupní hranou ve výši 550 mm nad TK s mimoúrovňovým přístupem pro cestující. Rychlost v hlavních kolejích je 95km/h

Realizací stavby – vybudováním nového podchodu pro pěší – současně dojde ke zlepšení bezpečného komunikačního propojení dvou částí města.

Podchod pro pěší bude sloužit pro dva účely.

- 1) umožní mimoúrovňový přístup cestujících na ostrovní mimoúrovňové vlakové nástupiště.
- 2) umožní propojení dvou částí města. Podchod pod stanicí bude členěn na část v obvodu dráhy, která bude stavbou dráhy, a část, která bude plnit jiné požadavky. Část mezi DT a Obchodní Galeríí financuje město. V části mezi DT, nástupiště a městskou částí Lapač je investorem SŽDC.

Cílem stavby je i zřízení nového odbavovacího terminálu jak pro drážní, tak pro autobusovou dopravu. Zároveň bude umožněno přesunutí autobusového nádraží do polohy bližší k dráze (viz předchozí popis). V této souvislosti je uvažováno s demolicí souboru budov, které v současnosti vytvářejí komplex „výpravní budovy“. Dopravní terminál (dále DT) bude sloužit dvěma účelům.

- 1) Pro potřeby železniční dopravní infrastruktury, to je pro organizaci a zabezpečení drážní dopravy a pro odbavení cestujících na železnici.
- 2) Dále DT umožní odbavení cestujících pro autobusovou dopravu a dle požadavků dopravců autobusové dopravy, také jiné potřebné služby spojené s tímto typem dopravy.

V rámci memoranda o spolupráci (příloha K) dojde k výstavbě parkovacího domu, který bude sloužit pro potřeby cestujících železniční i autobusové dopravy a zároveň bude řešit parkování v centru města. Budoucím majitelem parkovacího domu je město Vsetín.

Dalším bodem memoranda je spolupráce na propojení silnice I/57 respektive I/69 a ulice Na Lapači, což je přístup pro koleje všeobecné nákladky a vykládky. Tímto propojením se uleví centru města a zejména místní části Dolansko od nákladní automobilové dopravy.

Realizací stavby dojde

- K zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy, zkrácením jízdních dob. Rychlost v hlavních kolejích 95km/h.
- k zvýšení kvality provozování trati (modernizace prvků železniční infrastruktury, zlepšení neuspokojivého stavu zařízení drážní cesty i z hlediska snížení nákladů na údržbu realizací nové infrastruktury)
- k zvýšení komfortu cestujících (nová nástupiště s nástupní hranou 550mm nad TK, zřízení mimoúrovňových přístupů na nástupiště)
- zkrácení přestupních dob (společný terminál pro vlakovou a autobusovou dopravu, společné 1.nástupiště, přesun autobusového nádraží blíže vlakovému nádraží.
- k zvýšení bezpečnosti cestujících a chodců (nové podchody, ve stanici na nástupiště a v ulici u Křivačkářny, zrušení přejezdu U Křivačkářny a přechodu Štěpánská ulice, propojení městských částí Rokytnice a Centrum mimoúrovňově)
- k zvýšení bezpečnosti zaměstnanců obsluhy trati SŽDC s.o. (prostorová průchodnost trati zejména v úseku Vsetín-odbočka Bečva)
- k zvýšení parkovacích kapacit v centru města
- ke zlepšení přístupu k jižní straně nádraží tj. ke kolejím všeobecné nákladky a vykládky. Tato doprava tak přestane zatěžovat centrum města.

4 Požadavky na technické řešení:

Požadavky na technické řešení jsou specifikovány:

- a) Zadávacími podmínkami na zpracování Přípravné dokumentace a Záměru projektu
- b) Legislativou ČR, závaznými předpisy a technickými normami
- c) Závaznými obecně platnými evropskými dokumenty, zejména TSI
- d) Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)
- e) Projednáním na výrobních poradách k zpracování přípravné dokumentace
- f) Memorandem o vzájemné spolupráci mezi Městem Vsetín – SŽDC s.o. a ČD a.s. dále jen MoS (viz příloha K)

4.1 Ad a - zadávací podmínky

Zadávací podmínky jsou dány zejména SoD číslo dle objednatele E617-S-14032/2016 a jejími přílohami což jsou zejména

Příloha č.1 – specifikace díla

Příloha č.2 – obchodní podmínky OP/ZP-PD/05/16

Příloha č.3 – Technické podmínky

- a) Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah (TKP staveb)
- b) Všeobecné technické podmínky – přípravná dokumentace stavby VTP/PD/04/16
- c) Zvláštní technické podmínky – které do značné míry vycházejí z neschválené **SP Hranice na Moravě – Horní Lideč Státní Hranice.**

4.2 Ad b – Legislativou ČR, závaznými předpisy a technickými normami

V rámci zadávacích podmínek k zpracování PD a ZP byly stanoveny předpisy platné pro zpracování dokumentace, jedná se o obecně závazné dokumenty (zákony a vyhlášky) České republiky, technické normy (EN, ČSN, TNŽ, ISO, atp.), interní předpisy, směrnice a vzorové listy SŽDC.

4.3 Ad c - Závaznými obecně platnými evropskými dokumenty, zejména TSI

V rámci zadávacích podmínek smlouvy o dílo jsou definovány TSI závazné pro zpracování dokumentace:

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve znění pozdějších předpisů.
- Rozhodnutí Komise 2008/163/ES ze dne 20. 12. 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému "Bezpečnost v železničních tunelech" v trans-evropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému v platném znění.
- Rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21. 12. 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v trans-evropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému v platném znění.
- Rozhodnutí Komise 2010/713/EU ze dne 9. listopadu 2010 o modulech pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověřování, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu přijatých na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES.
- Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému v platném znění.
- Rozhodnutí Komise 2011/274/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Energie“ transevropského konvenčního železničního systému v platném znění.
- Rozhodnutí Komise 2011/275/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“ transevropského konvenčního železničního systému.
- Rozhodnutí Komise 2012/88/EU ze dne 25. ledna 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému v platném znění.

4.4 Ad d - Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)

4.4.1 Základní technické řešení obsahující stručný výčet prvků ITS, stručně popisující použitou technologii, místo instalace a zahrnující definovaná komunikační rozhraní

ERTMS - část GSM-R

V rámci daného úseku respektive železniční stanice se rádiový systém GSM-R nebuduje. Není požadována ani příprava pro budoucí realizaci.

ERTMS - část ETCS L2

Systém ETCS byl speciálně vyvinut jako jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení, které dokáže zajistit provoz bez překážek v oblasti zabezpečovacích systémů mezi odlišnými infrastrukturami jednotlivých národních železnic, a který jako jediné vlakové zabezpečovací zařízení splňuje podmínky interoperability třídy A pro evropský konvenční železniční systém podle Směrnice 2008/57/ES respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystém CCS – řízení a zabezpečení.

V rámci stavby musí tedy vzniknout systém, který zajistí přenos potřebných informací i pro systém výše uvedené stavby. Po stavbě Rekonstrukce žst. Vsetín nesmí dojít k opětovné výstavbě skříní pro zajištění přenosu informací pro systém ETCS. Systém ETCS bude na této trati realizován po roce 2020 s povinným vybavením do roku 2030.

DOZ

Stavba svým charakterem navazuje na systémy dispečerského řízení, které budou zřízeny v souvisejících stavbách DOZ a tím se rozšiřuje jejich využití. Využívá jednotlivých telematických aplikací, ze kterých přebírá jednotlivé definice vlaku, jak co se týká jeho složení tak i převáženého nákladu pro možnost dalšího zpracování. Jako základní komunikační prostředek využívá rozhraní GSM-R jak po fonické stránce zajišťující komunikaci mezi dispečerem a vlakem. Zároveň se bude využívat přenosové sítě, která bude vytvořena, případně upravena v rámci stavby DOZ.

Stručný popis zajištění provozu

V rámci této stavby se realizuje zařízení, které bude okamžitě po aktivaci napojeno souběžnou stavbou do systému DOZ. Tím lze řízení rozdělit do:

Dispečerský aparát v dispečerských sálech CDP Přerov, ze kterého bude zařízení plně řízeno. Dispečerská pracoviště jsou vzájemně zálohována a jedná se o základní způsob řízení..

V rámci stavby dojde k vybudování pracoviště PPV, ze kterého bude zařízení řízeno v případě, že dojde k požadavku na místní řízení rozhodnutím dispečera v CDP Přerov, nebo dojde k výpadku řízení tohoto centra. V případě, že dojde k výpadku jednotlivých systémů, je pro možnost nouzového režimu využít i desku nouzových obsluh.

AVV

Systém AVV nebude v rámci této stavby zřizován a jeho případné nasazení může být provedeno dopravcem, nikolic správcem infrastruktury, který bude upřednostňovat systém komapatabilní se systémem ETCS L2

Informační systémy pro cestující

Navrhuje se informační systém s odjezdovými a příjezdovými panely ve VB, s odjezdovými panely (monitory) u všech přístupů a nástupištními panely na nových nástupišťích. Nový IS bude vybudován i v podchodu pro cestující v podobě podchodových tabulí a LCD odjezdových monitorů.

Informační systém pro cestující bude ovládán místě z klientské stanice v žst. Vsetín pomocí přenosového systému. Místně bude informační zařízení ovládáno z dopravní kanceláře pomocí klientské stanice.

4.4.2 Vazba projektu na nadřazené systémy ITS

ERTMS – část GSM-R

Rádiový systém GSM-R je podřazen Centrálnímu pracovišti pro správu GSM-R v Praze a v Přerově. V daném úseku se nebuduje rádiový systém GSM-R. Není požadována ani příprava pro budoucí realizaci.

Informační systémy pro cestující

Stavové informace z informačního systému jsou začleněny do systému dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS ŽDC).

4.4.3 Stručný popis zajištění provozu včetně organizačních vazeb

ERTMS – část GSM-R

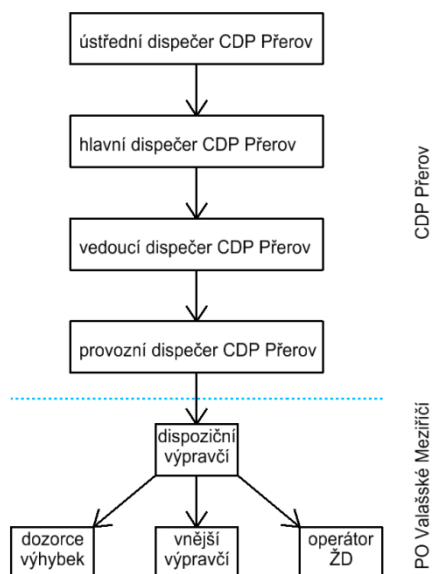
Nebuduje se, není požadován.

Informační systémy pro cestující

Informační systémy pro cestující patří do správy TÚDC.

Dispečerský systém řízení železničního provozu

V železniční stanici Vsetín a přilehlých mezistaničních úsecích řídí a organizuje drážní dopravu CDP Přerov ve spolupráci s OŘ Olomouc, PO Valašské Meziříčí. Vedoucím směny na CDP Přerov je ústřední dispečer, podřízeni mu jsou hlavní, vedoucí a provozní dispečer. Provozní dispečer je v sekci dispečerského řízení zároveň nadřazeným dispozičnímu výpravčímu OŘ Olomouc, PO Valašské Meziříčí. Dispoziční výpravčí, který plní své povinnosti v přiděleném obvodu ŽST Vsetín dle platné ZDD, jsou podřízeni další zaměstnanci - vnější výpravčí, dozorce výhybek a operátor železniční dopravy.



4.4.4 Zhodnocení, zda se jedná o novou výstavbu nebo o doplnění prvků ITS

ERTMS – část GSM-R

Nebuduje se, není požadován.

Informaèní systémy pro cestující

V žst. Vsetín se jedná o novou výstavbu informaèního systému pro cestující.

4.4.5 Využití infrastruktury nebo sdílení některých aplikací ITS

ERTMS – část GSM-R

Nebuduje se, není požadován.

Informaèní systémy pro cestující

Informaèní systém pro cestující využívá přenosovou síť SŽDC a její přenosovou kapacitu.

4.4.6 Požadavky na přenosovou síť včetně uvedení základní specifikace její kapacity.

Přenosový systém a technologická datová síť

Datové propojení sdělovacího zařízení a diagnostiky bude řešeno 1Gb ethernetem s prioritizací paketů a řízením datového toku (QoS), s podporou autentizaèního protokolu 802.1x a SNMPv3.

V žst. Vsetín bude instalován IP MPLS uzel přenosového zařízení s napojením na uzel v ŽST Valašské Meziříèí. Připojení do ŽST Valašské Meziříèí bude realizováno (vzhledem k absenci optického propojení) pomocí metalických modemů po stávajícím dálkovém kabelu. Jedná se pouze o provizorní připojení s omezenými možnostmi přenosu dat a to vzhledem k neexistující konektivitě mimo ŽST Vsetín (chybí optická kabelizace mimo ŽST). Datová síť na zastávkách a dalších objektech bude realizována 1Gb ethernetovským switchem .

ERTMS – část GSM-R

Nebuduje se, není požadován.

Informaèní zařízení pro cestující

Informaèní zařízení pro cestující využívá přenosovou síť SŽDC a její přenosovou kapacitu. Jedná se o Ethernet s přenosovou rychlostí až 1Gbit/s mezi datovými uzly a dále mezi datovým switchem a PC informaèního systému s přenosovou rychlostí minimálně 100Mbit/s , případně 1Gbit/s.

4.5 Ad e - Projednáním na výrobních poradách k zpracování přípravné dokumentace

Zpracování dokumentace bylo v souladu se zadávacími podmínkami průběžně projednáno na výrobních poradách se zástupci **SŽDC GŘ** (O6, O11, O12, O13, O14, O15, O16, O26, O30), se zástupci **OJ SŽDC** (Stavební správy Východ, Oblastní ředitelství Olomouc, Správy železniční geodézie Olomouc, Správy železniční energetiky Olomouc a Technickou ústřednou dopravní cesty), se zástupci **ČD a.s.** (O3, RSM), se zástupci objednatele dopravy **KIDSOK** a dotčenými orgány a osobami (příslušné dotčené orgány, obce, města, účastníci územního a stavebního řízení).

V rámci projednání se konala Vstupní všeprofesní porada a v každé profesi se konaly min 2 výrobní porady.

4.6 Ad f – Memorandum o spolupráci

Memorandum o spolupráci při přípravě a realizaci „Dopravního terminálu, ploch P+R, a souvisejících investic ve městě Vsetín“ je uzavřeno mezi SŽDC s.o., městem Vsetín a ČD a.s. dne 14.11.2017. Z pohledu záměru projektu jsou zásadní dvě věci a to zařazení Parkovacího domu a propojení I/69-ulice Na Lapači do nákladů stavby. Doloženo v příloze K.

4.7 Změny oproti zadávacím podmínkám

Změny oproti SP jsou popsány stručně. Detailně je nový stav popsán v dalším textu.

4.7.1 D.D.1.1 – staniční zabezpečovací zařízení

Zásadní změna v této kapitole je omezení zabezpečovacího zařízení (ZZ) pouze na staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) Vsetín. Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ), do Jablůnky a do Valašské Polanky, které bylo uvedeno v zadávacích podmínkách, nebude realizováno. Důvodem je zejména finanční náročnost, prostředky vynaložené na TZZ by byly v dalších stavbách na tomto rameni zmařeny, proto byla tato redukce schválena na poradě konané na SUDOPU Praha 24.3.2017. ZZ se tak omezí pouze na samotnou stanici Vsetín včetně odbočky Bečva. Rozsah kabelizace tak odpovídá zhruba rozsahu kolejových úprav s krátkými výběhy na obě strany.

4.7.2 D.D.1.3 - Přejezdové zabezpečovací zařízení:

V řešeném úseku jsou v současnosti dva zabezpečené přejezdy a to přechod na ulici Štěpánská P8059 a přejezd na ulici U Křivačkářny P8060, oba dva se v rámci stavby ruší. V současnosti je nezabezpečený přejezd na ulici Nemocniční pro vlečku společnosti B.F.P, Lesy a statky Tomáše Bati, spol. s.r.o. Vlečka bude nadále používána a posune se v rámci nového kolejového řešení o cca 20m směrem na jih, měřeno na ulici Nemocniční. Přejezd bude i nadále nezabezpečený. Tato kapitola je jako celek v souladu se zadáním bez významných změn.

4.7.3 D.D.2 – Železniční sdělovací zařízení

Objektová skladba viz. Příloha. Tato kapitola je v souladu se zadávacími podmínkami. Podrobně uvedeno v zápisu z porady 4.5.2017

4.7.4 D.D.3 – Silnoproudá technologie včetně DŘT

Objektová skladba viz. Příloha. Tato kapitola je v souladu se zadávacími podmínkami. Podrobně uvedeno v zápisu z porady 16.3.2017

4.7.5 D.D.4 – Ostatní technologická zařízení

Obsahuje pouze technologii výtahů a eskalátorů, které budou osazeny do budovy dopravního terminálu. Technologie výtahů je podřízena technickému řešení podchodu a dopravního terminálu.

4.7.6 D.E.1.1.1 a D.E.1.1.2 – Železniční svršek a spodek

Je dělen do 4 objektů. 2 tvoří žst Vsetín a úsek Žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. svršek. Začátek úseku je v obci Ústí u Vsetína km 34.1. Konec kolejových úprav je v žst Vsetín v km 38.67. V rámci stanice se zcela mění kolejiště viz příložená situace. V rámci kolejových úprav se upravuje napojení na trať Vsetín Velké Karlovice. Primárním úkolem této profese bylo v rámci zadání rozhodnout o kolejové variantě. V rámci studie byla zvažována varianta s nultou kolejí tzn. umístit předjízdnu kolej mezi koleje 1 a 2 a varianta s předjízdnu kolejí v sudé skupině pod číslem 4. Na poradě 2.3.2017 byla vybrána rekonstrukce s předjízdnu kolejí v sudé skupině. Dalším podmiňujícím faktorem bylo řešení ZZ. Oproti SP se prodloužilo Hranické zhlaví stanice, a kolejová spojka 27-30 se vsunula do stanice. Toto řešení se odsouhlasilo na poradě 24.3. konaném v Praze. Oproti studii proveditelnosti se rozšířilo kolejiště pro potřeby OŘ Olomouc. Vznikly 3 koleje 302.304.306 obestavěné halou MVTV a manipulační kolej 308. Toto řešení je nad rámec zadání studie proveditelnosti, vzešel z požadavků vznesených na výrobní poradě 1.2.2017, tento požadavek byl akceptován HISem stavby Ing. Chalupou. Základní technické požadavky byly formulovány dopisem z OŘ Olomouc jako reakce na vstupní poradu.

Kolejové řešení prošlo řadou dílčích úprav respektující zejména požadavky dopravní technologie, dispoziční možnosti stanice, šířky 1.nástupiště atd. a bylo odsouhlaseno jako celek na poradě 24.4.2017.

4.7.7 D.E.1.2 – Nástupiště

V rámci stanice vznikají 4 nástupní hrany. 2 u 1.nástupiště, u kolejí 4 a 6 a dvě hrany u ostrovního nástupiště mezi kolejemi 1 a 3. Nástupní hrana jednotně 550mm nad TK. Délka nástupní hrany u kolejí 1 a 2 je 350m. U koleje 4 a 4a je nástupiště celkové délky 350m. Délka pro nástupiště na Karlovice u k.č.6 je 115m.

Oproti zadání řešíme v projektu délky nástupišť podél hlavních kolejí 1,2 rovnou v délce 350m. Tento požadavek vyplynul z výrobních porad.

4.7.8 D.E.1.3 – Přejezdy

Stávající přejezdy se ruší, jak bylo popsáno v technologické části. Jeden přejezd zůstává v místě křížení vlečky Baťových lesů a ulice Nemocniční, jeho poloha se pouze posouvá, dále se upravuje přejezd na vlečce B.F.P, který slouží pro potřeby personálu nemocnice jako přístup k ČOV nemocnice, Přejezd je rovněž nezabezpečený. To je v souladu se zadáním.

4.7.9 D.E.1.4 – Mosty

Rozsah mostních objektů se oproti SP a ZTP změnil. Nadchod na ulici Štěpánská se zaměnil za podchod v ulici u Křivačárny dle požadavků města. Další objekt, který je nad rámec zadání je silniční most na přístupové komunikaci k manipulačním plochám dopravců, který překonává městský náhon. Vedení přístupové komunikace bylo schváleno na jednání s městem 30.3.2017. Přestavba mostu je nutná vzhledem k jeho nedostatečné zatížitelnosti a šířkové neprůchodnosti pro požadovaná vozidla. Dalším mostem, který je nutno upravit pro účely stavební dopravy je silniční most přes Senici v obci Ústí u Vsetína, u kterého je nutné zvýšit zatížitelnost. Dále se v rámci koncepce rozhodlo, že objekt podchodu k nástupišťům a objekt podchodu mezi terminálem a galerií bude rozdělen do dvou stavebních objektů,

příčemž celý podchod pod kolejištěm včetně východu připadne do investice SŽDC, část mezi terminálem a galerií bude investovat město Vsetín.

V úseku Vsetín – Vsetín Bečva vznikly objekty opěrných a zárubních zdí, jelikož průzkumem se prokázal nevyhovující stav stávajících opěrných zdí u koleje č.2 a vzhledem ke stavebním postupům a vedením kabelových tras se rozhodlo o výstavbě zárubních zdí a zajištění sesuvného svahu u koleje č.1. Projednání zárubní zdi a zajištění svahu se řešilo na poradách 12.7 (koleje) 2.8 (zab.zař., sděl. Zař) a 17.8. (Porada na OŘ Olomouc)

4.7.10 D.E.1.8 - Pozemní komunikace

Propojení Štěpánská Křivačkárna zůstává stejné jako v SP s tím rozdílem že se trasování upravilo dle požadavků města viz porada 30.3.2017. Do propojení se včlenila cyklostezka, která je však obsažena v samostatném SO, aby bylo možné tento objekt vyčlenit majetkově, případně jej zcela vypustit ze stavby. Stejně bude postupováno u silničního mostu přes Rokytenku, který bude také rozdělen na dva objekty, přičemž jeden převádí silnici a chodník a druhý cyklostezku.

Manipulační plochy pro dopravce byly upraveny. Přístup k těmto plochám je z ulice U Lapače. Dispozice manipulačních ploch je přizpůsobena požadavkům dopravců viz zápis 14.2.2017. Manipulační plochy budou mezi kolejemi 13 a 11. Vlečka delta Vsetín byla rozhodnutím drážního úřadu zrušena. Manipulační plocha vyvolá demolici objektu ČD na 3346.

Plochy v areálu OŘ – samostatný areál OŘ vznikl jako požadavek zástupců OŘ na vstupní poradě, který posléze potvrdil HIS stavby Ing. Chalupa. Areál vzniká v prostoru stávající budovy RZZ. Plochy jsou doloženy v situacích a současná podoba je výsledkem projednání na poradách kolejového a silničního řešení 2.3.2017 ,27.4.2017 a 12.7.2017.

Výraznou změnou, která vznikla až v závěru projekčních prací, je zařazení komunikace propojující silnici I/69 a ulici Na Lapači do nákladů stavby. Tuto část zpracovala pro Město Vsetín firma HBH a projektant rekonstrukce žst. Vsetín ji do záměru projektu převzal pouze nákladově. Tento požadavek vznikl jako součást MoS – které bylo podepsáno 11/2017

4.7.11 D.E.1.10 – Protihlukové objekty

Jsou zpracovány v rozsahu daném hlukovou studií. Jedná se o 5 objektů s maximální délkou 230m a výškou nad TK max 4.0m. Navíc vznikl na základě hlukové studie objekt IPO na ulici Smetanova. Objekty sloužící k ochraně před hlukem jsou obecně nutné pro kladné projednání s orgány státní správy konkrétně s KHS Zlín.

4.7.12 D.E.2.1 – Pozemní objekty

Žst. Vsetín, dopravní terminál – nová budova pro sloučený provoz autobusové i vlakové dopravy. Na počátku projekčních prací projektant obdržel návrh zpracovaný firmou Pelčák a partner pro město Vsetín. Vzhledem k požadovaným intenzitám cestujících byl tento návrh nedostatečný, zejména v objemu čekacích ploch. Projektant tedy zvolil řešení 3. podlažní budovy při zachování půdorysu, který nám poskytla studie přednádraží. V současné době je uzavřena a odsouhlasena dispozice všech 3 podlaží. Budova byla kladně projednána na poradě 25.4.2017 a 7.6.2017.

Žst. Vsetín, výpravní budova – nová budova pro venkovního v budoucnu pohotovostního výpraviho. Budova navazuje na 1. nástupiště. Tento objekt vznikl na popud jednotlivých složek investora už na vstupní poradě 1.2.2017. Hlavní nevýhodou dopravního terminálu s pohledu provozu SŽDC je jeho oddělení od prvního nástupiště komunikací pro pojezd a stání autobusů. Vzniká tak nová jednopodlažní budova umístěná za zarážedly kusých kolejí 6 a 8. U budovy vzniknou v plochách nástupiště dvě parkovací stání pro potřeby pracovníků SŽDC, tyto plochy budou jednoznačně vymezeny a odděleny od plochy nástupiště.

Žst. Vsetín, hala MVTV – slouží pro potřeby OŘ Olomouc. Objekt je nad rámec zadání studie proveditelnosti, vzešel z požadavků vznesených na výrobní poradě 1.2.2017, tento požadavek byl akceptován HlSem stavby Ing. Chalupou. Základní technické požadavky byly formulovány dopisem z OŘ Olomouc jako reakce na vstupní poradu. Hala MVTV je jednopodlažní skelet se sedlovou střechou, obestavěný kolem kolejí 302.304.306.308.

Koncepce byla odsouhlasena na poradě 25.4.2017 a definitivně potvrzena na poradě 7.6.2017.

Žst. Vsetín, stavební úpravy budovy RZZ – úpravy stávající budovy vyplývající z potřeb technologie je ve shodě se zadáním

Žst. Vsetín, technologický objekt – Jde o nový objekt pro potřeby elektro je zde umístěna veškerá elektro technologie. Trafo pro napájení stanice, rozvodna 6kV, rozvodna NN, záložní zdroj, EPS atd. Dispozice a technologie byla odsouhlasena na poradě elektro 16.3.2017, stavební řešení pak na poradě 7.6.2017.

Žst. Vsetín, tankovací stanice – objekt nahrazuje stávající tankovací stanici, která bude v nové konfiguraci nepřístupná a je tedy nutné ji nahradit. Po dohodě se zástupci DKV, byla nová tankovací stanice umístěna u koleje 201 viz situace. Technické řešení bylo odsouhlaseno na poradě 25.4.2017. Objekt je v souladu s SP, v tomto stupni se dořešilo jeho umístění a technické řešení.

Parkovací dům – je soubor stavebních objektů, který byl zařazen do stavby v rámci MoS. Budova je v těsné blízkosti Dopravního Terminálu na ulici Nádražní a jeho kapacita je 300 parkovacích míst.

4.7.13 D.E.2.2 – Zastřešení nástupišť

Intenzity cestujících, ze kterých se v projektu vychází, byly projednány na poradě 24.3.2017. Intenzity vycházejí z reálných intenzit v roce 2016 a jsou extrapolovány dle SP do roku 2057. Jelikož terminál a 1. nástupiště slouží jak pro vlakovou dopravu, tak pro autobusovou dopravu, je nutné zohlednit intenzity cestujících obou druhů dopravy. Intenzity autobusové dopravy byly odvozeny z maximální kapacity autobusového nádraží, zpracovaného v rámci studie přednádraží. V průběhu projektování bylo zcela upuštěno od varianty přístřešků na nástupišťích a zastřešení nástupišť je teď celistvé na obou nástupišťích. V rámci stavby SŽDC řešíme i zastřešení části nástupiště pro autobusovou dopravu. Rozsah zastřešení byl schválen na poradě 25.4.2017

4.7.14 D.E.2.5 – Demolice

V rámci demolice se zpracovávají veškeré pozemní objekty mající samostatné parcelní číslo, a které jsou v kolizi s novými stavebními objekty. Ostatní demolované prvky jsou součástí objektu, který demolici vyvolává.

4.7.15 D.E.3.1 – trakční vedení

žst. Vsetín, trakční vedení – trakční vedení se upravuje v celém řešeném úseku je podřízeno zejména kolejovému řešení. Rozsah zůstává dle zadání.

4.7.16 D.E.3.6 - Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

V rámci řešení této kapitoly se přivádí nn ke všem pozemním objektům a řeší se osvětlení stanice nástupišť, podchodů atd. tato kapitola se upravuje na základě všech změn ve všech ostatních profesích, V principu odpovídá zadání stavby.

4.7.17 D.E.3.9 - Přeložky a úpravy silnoproudých a sdělovacích zařízení mimodrážních

4.7.18 D.E.1.5 - Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)

V rámci těchto kapitol se řeší veškeré přeložky elektro a sdělovacích kabelů, které budou v kolizi se stavbou. Jednotlivé přeložky sítí viz výkresová část a popis jednotlivých objektů.

5 Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:

Seznam provozních souborů a stavebních objektů v rámci R-VS

D.D		TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.D.1		ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.D.1.1		Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
	PS 01-28-01	ŽST Vsetín, SZZ
D.D.2		ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ
D.D.2.1		Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systému
	PS01-14-01	ŽST Vsetín, místní kabelizace
	PS02-14-01	Vsetín Bečva – Vsetín, DOK a TK
	PS02-14-02	Vsetín Bečva - Vsetín, úpravy a ochrana kabelizace SŽDC
	PS50-14-01	Jablůnka - Valašská Polanka, přenosový systém a TDS
D.D.2.2		Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)
	PS01-14-03	ŽST Vsetín, telefonní zapojovač
	PS01-14-05	ŽST Vsetín, EZS
	PS01-14-08	ŽST Vsetín, sdělovací zařízení
	PS 01-14-09	ŽST Vsetín, EPS
D.D.2.3		Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)...
	PS01-14-02	ŽST Vsetín, rozhlasové zařízení
	PS01-14-04	ŽST Vsetín, kamerový systém
	PS01-14-06	ŽST Vsetín, informační zařízení pro cestující
	PS02-14-03	ZAST. Ústí u Vsetína zastávka, rozhlasové zařízení
	PS02-14-04	ZAST. Ústí u Vsetína zastávka, informační zařízení
D.D.2.4		Radiové spojení (TRS, SOE, GSM-r)
	PS01-14-07	ŽST Vsetín, úpravy rádiového systému TRS, MRS
D.D.2.5		Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
	PS50-14-02	Jablůnka - Valašská Polanka, DDTS ŽDC
	PS50-14-03	CDP Přerov, doplnění DDTS ŽDC
D.D.3		SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT
D.D.3.1		Dispečerská řídicí technika (DŘT)
	PS 01-05-01	Žst. Vsetín, technologická budova, DŘT
	PS 01-05-02	Žst. Vsetín, budova RZZ, DŘT
	PS 50-05-01	ED Přerov, doplnění DŘT
D.D.3.5		Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)
	PS 01-13-01	Žst. Vsetín, trafostanice 22/0,4kV
	PS 01-13-02	Žst. Vsetín, demontáž stávající trafostanice 22/0,4kV
	PS 01-07-01	Žst. Vsetín, ZZEE
D.D.3.6		Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 Kv, 50Hz pro napájení zab. zařízení
	PS 01-08-01	Žst. Vsetín, STS 6kV
D.D.3.7		Provozní rozvod silnoprůdu
	PS 01-07-02	Žst. Vsetín, rozvodna nn v TO
	PS 01-07-03	Žst. Vsetín, rozvodna nn ve VB
	PS 01-07-04	Žst. Vsetín, rozvodna nn v dopravním terminálu

	PS 01-07-05	Žst. Vsetín, úprava rozvodny nn v RZZ
	PS 01-07-06	Žst. Vsetín, úprava EPZ
D.D.4		OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ
D.D.4.1		Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory
	PS 01-29-01	Žst. Vsetín, technologie výtahů
	PS 01-29-02	Žst. Vsetín, technologie eskalátorů
D.E.		STAVEBNÍ ČÁST
D.E. 1		INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
D.E.1.1		Železniční svršek a spodek
D.E.1.1.1		Železniční svršek
	SO 01-17-01	Žst. Vsetín, žel. svršek
	SO 01-17-02	Vlečka B.F.P., žel. svršek
	SO 01-17-03	Vlečka PROMET FOUNDRY a.s., žel. svršek
	SO 01-17-09	Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín, žel. svršek
	SO 02-17-01	Žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. svršek
	SO 50-17-01	Žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, výstroj trati
D.E.1.1.2		Železniční spodek
	SO 01-16-01	Žst. Vsetín, žel. spodek
	SO 01-16-02	Vlečka B.F.P., žel. spodek
	SO 01-16-03	Vlečka PROMET FOUNDRY a.s., žel. spodek
	SO 01-16-09	Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín, žel. spodek
	SO 02-16-01	Žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. spodek
	SO 50-16-01	kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba
D.E.1.2		Nástupiště
	SO 01-16-04	Žst. Vsetín, nástupiště
	SO 01-16-05	Žst. Vsetín, služební přístup na nástupiště
D.E.1.3		Železniční přejezdy
	SO 01-17-04	Žst. Vsetín, žel. přejezd v ul. Nemocniční
	SO 01-17-05	Žst. Vsetín, žel. přejezd P10385
	SO 01-17-06	Žst. Vsetín, žel. přejezd P8060 ev. km 38,264 - zrušení
	SO 01-17-07	Žst. Vsetín, žel. přejezd P8059 ev. km 43,415 - zrušení
D.E.1.4		Mosty, propustky, zdi
D.E.1.4.1		Železniční mosty a propustky
	SO 04-19-01	Valašská Polanka – žst. Vsetín Bečva, žel. most v ev. km 34,776
	SO 04-19-02	Valašská Polanka – žst. Vsetín Bečva, žel. most v ev. km 34,993
	SO 03-19-01	žst. Vsetín Bečva, žel. most v ev. km 35,370
	SO 02-19-01	žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. propustek v ev. km 35,743
	SO 02-19-02	žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. propustek v ev. km 36,000
	SO 02-19-03	žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. propustek v ev. km 36,453
	SO 02-19-04	žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. propustek v ev. km 36,730
	SO 02-19-05	žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. propustek v ev. km 36,862
	SO 01-19-01	žst. Vsetín, žel. most v ev. km 37,349
	SO 01-19-02	žst. Vsetín, žel. propustek v ev. km 37,732
	SO 01-19-03	žst. Vsetín, podchod k nástupišti
	SO 01-19-04	žst. Vsetín, žel. most v ev. km 38,242
	SO 01-19-05	žst. Vsetín, podchod pro pěší na ul. u Křivačkárný
	SO 01-19-06	žst. Vsetín, žel. most v ev. km 38,302

D.E.1.4.2		Zdi
	SO 02-19-11	žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, opěrná zeď vpravo v km 35,480÷36,715
	SO 02-19-12	žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, zárubní zeď 37,031-37,320
	SO 02-19-13	žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, zajištění svahu Bečevná km 35,60-37,03
	SO 01-19-11	žst. Vsetín, opěrná zeď vpravo v km 37,075÷37,280
D.E.1.4.3		Návěstní lávky a krakorce
	SO 02-19-21	žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, návěstní krakorec v km 35,715
	SO 01-19-21	žst. Vsetín, návěstní krakorec
D.E.1.4.4		Silniční mosty a propustky
	SO 01-19-31	žst. Vsetín, úprava protidotykových štítů silničních nadjezdů
	SO 01-19-32	žst. Vsetín, podchod ke galerii
	SO 01-19-33	žst. Vsetín, silniční most na ul. u Křivačkářny
	SO 01-19-34	žst. Vsetín, lávka na ul. u Křivačkářny
	SO 01-19-35	žst. Vsetín, silniční most na ul. na Lapači
	SO 01-19-36	Úpravy mostu přes Senici ÚS-M-02
D.E.1.5		Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)
	SO 50-10-01.1	Žst. Vsetín, úprava optické kabelizace CETIN a.s.
	SO 50-10-01.2	Žst. Vsetín, úprava metalické kabelizace CETIN a.s.
D.E.1.6		Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)
	SO 50-22-01	Přeložky a ochrana plynovodů
	SO 50-27-01	Přeložky a ochrana vodovodů a kanalizací Vak Vsetín
	SO 50-21-01	Přeložky a ochrana teplovodu Teplo Vsetín
	SO 01-27-01	žst. Vsetín, kanalizace
	SO 01-27-01.1	kanalizace k podchodu ul. U Křivačkářny
	SO 01-27-01.2	kanalizace podchod k nástupištím
	SO 01-27-01.3	přípojka kanalizace dopravní terminál
	SO 01-27-01.4	přípojka kanalizace výpravní budova
	SO 01-27-01.5	přípojka kanalizace hala MVTV
*	SO 01-27-01.7	kanalizace tankovací stanice
	SO 01-27-01.8	uprava přípojky kanalizace DKV (depo kolejových vozidel)
	SO 01-27-01.9	dešťová kanalizace kolejiště, nástupišť a zastřešení
	SO 01-27-01.10	odvodnění komunikací
	SO 01-27-02	žst. Vsetín, vodovod
	SO 01-27-02.1	přípojka vodovodu dopravní terminál
	SO 01-27-02.2	přípojka vodovodu výpravní budova
	SO 01-27-02.3	přípojka vodovodu hala MVTV
	SO 01-27-02.5	přípojka vody tankovací stanice
	SO 01-27-02.7	stojany pro doplňování vlakových souprav vodou
	SO 01-22-01	žst. Vsetín, přípojky plynu
	SO 01-22-01.1	přípojka plynu dopravní terminál
	SO 01-22-01.2	přípojka plynu výpravní budova
	SO 01-22-01.3	přípojka plynu hala MVTV

D.E.1.8		Pozemní komunikace
	SO 01-18-01	Přeložka ul. U Křivačkárný
	SO 01-18-02	Cyklostezka
	SO 01-18-03	Nákladiště, zpevněné plochy
	SO 01-18-04	Přístupová komunikace
	SO 01-18-05	Zpevněné plochy v areálu OŘ OI
	SO 01-18-06	Úprava vjezdu do DKV
D.E.1.9		Kabelovody, kolektory
	SO 01-15-10	Žst. Vsetín, kabelovod
D.E.1.10		Protihlukové objekty
	SO 01-34-01	Žst. Vsetín, PHS v km 34,669 - 34,880
	SO 01-34-02	Žst. Vsetín, PHS v km 34,674 - 34,889
	SO 01-34-03	Žst. Vsetín, PHS v km 36,739 - 36,828
	SO 01-34-04	Žst. Vsetín, PHS v km 38,568 - 38,673
	SO 01-34-05	Žst. Vsetín, PHS v km 37,974 - 38,064
D.E. 2		POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY
D.E.2.1		Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)
	SO 01-15-01	Žst. Vsetín, dopravní terminál
	SO 01-15-02	Žst. Vsetín, provozně - technologický objekt (VB)
	SO 01-15-03	Žst. Vsetín, hala MVTV
	SO 01-15-04	Žst. Vsetín, stavební úpravy budovy RZZ
	SO 01-15-05	Žst. Vsetín, technologický objekt
	SO 01-15-06	Žst. Vsetín, tankovací stanice
	SO 01-15-07	Žst. Vsetín, oplocení areálu OŘ OL
	SO 01-15-08	Žst. Vsetín, úprava oplocení areálu nemocnice
	SO 01-15-09	Žst. Vsetín, příprava pro osazení kontejneru ZZ
	SO 01-15-15	Žst. Vsetín, úprava oplocení ulice u Lapače p.č.494/1 a 494/2
	SO 01-15-16	Žst. Vsetín, technologický objekt EPZ
D.E.2.2		Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích
	SO 01-15-11	Žst. Vsetín, zastřešení nástupišť
	SO 01-15-12	Žst. Vsetín, mobiliář
D.E.2.3		Individuální protihluková opatření
	SO 01-34-06	ŽST. Vsetín, IPO
D.E.2.4		Orientační systém
	SO 01-15-13	Žst. Vsetín, orientační systém
D.E.2.5		Demolice
	SO 01-15-14	Žst. Vsetín, demolice
D.E. 3		TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ
D.E.3.1		Trakční vedení
	SO 01-01-01	žst. Vsetín, trakční vedení
	SO 01-01-03	žst. Vsetín, připojení EPZ na TV
	SO 02-01-01	žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, trakční vedení
	SO 03-01-01	žst. Vsetín Bečva, trakční vedení
	SO 04-01-01	Valašská Polanka – žst. Vsetín Bečva, trakční vedení
	SO 06-01-01	žst Jablůnka - žst Vsetín, trakční vedení
D.E.3.4		Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)
	SO 01-06-01	Žst. Vsetín, EOv

	SO 03-06-01	Odb. Bečva, EOY
D.E.3.5		Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)
	SO 01-06-09	Žst. Vsetín, kabelové rozvody pro EPZ
D.E.3.6		Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
	SO 01-06-02	Žst. Vsetín, venkovní osvětlení
	SO 01-06-03	Žst. Vsetín, osvětlení nástupiště
	SO 01-06-04	Žst. Vsetín, osvětlení podchodu k nástupišti
	SO 01-06-05	Žst. Vsetín, DOÚO
	SO 01-06-06	Žst. Vsetín, rozvody nn
	SO 01-06-07	Žst. Vsetín, přeložky silnoproudých rozvodů nn
	SO 01-06-08	Žst. Vsetín, osvětlení podchodu ul u Křivačkáry
	SO 01-04-01	Žst. Vsetín, kabelový rozvod 6kV
	SO 01-04-02	Žst. Vsetín, přeložky kabelového rozvodu 6kV
	SO 03-06-02	Odb. Bečva, rekonstrukce přípojky nn
	SO 03-06-03	Odb. Bečva, venkovní osvětlení
	SO 03-06-04	Obv. Bečva, úprava DOÚO
	SO 01-12-01	Žst. Vsetín, rekonstrukce přípojky vn - část SŽDC
D.E.3.7		Ukolejnění kovových konstrukcí
	SO 01-01-02	žst. Vsetín, ukolejnění
	SO 02-01-02	žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, ukolejnění
	SO 03-01-02	žst. Vsetín Bečva, ukolejnění
	SO 04-01-02	Valašská Polanka – žst. Vsetín Bečva, ukolejnění
	SO 06-01-02	žst Jablunka - žst Vsetín, ukolejnění
D.E.3.8		Vnější uzemnění
	SO 01-06-10	Žst. Vsetín - uzemnění TO
	SO 01-06-11	Žst. Vsetín - uzemnění rozvodny nn a objektu VB
	SO 01-06-12	Žst. Vsetín - uzemnění rozvodny nn a objektu DT
	SO 01-06-13	Žst. Vsetín - uzemnění EPZ
D.E.3.9		Přeložky a úpravy silnoproudých a sdělovacích zařízení mimodrážních
D.E.3.9.1		Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních
	SO 01-50-01	Žst. Vsetín, rekonstrukce přípojky vn - část ČEZ
	SO 01-50-03	Žst. Vsetín, přeložky kabelů a vedení vn ČEZ
	SO 01-50-04	Žst. Vsetín, přeložky kabelů a vedení nn ČEZ
	SO 01-06-14	Žst. Vsetín - přeložky vedení VO

Seznam stavebních objektů a provozních souborů parkovacího domu

SO 730	Parkovací dům, příprava území
SO 731	Parkovací dům spodní stavba
SO 732	Parkovací dům horní stavba
SO 733	Objekt pro retenci
SO 734	Přípojka vody
SO 735	Přípojka jednotné kanalizace
SO 736	Přípojka NN
SO 737	Přípojka sdělovacích rozvodů
SO 738	Dlážděné plochy
PS 739	Automatické parkovací systémy

Propojení I/69 a ulice Na Lapači

001	Demolice mostu přes Rokytenu
020	Příprava staveniště
101	Přeložka MK ulice Na Lapači
102	Přeložka MK ulice Okružní
103	Přeložka MK ulice Na Dolansku
104	Přeložka cyklostezky podél Rokytnice
105	Chodníky
106	Parkovací stání
107	Sjezdy k nemovitostem Ochrana STL plynovodu
108	Provizorní komunikace
201	Most přes Rokytenu na přeložce MK ulice Na Lapači
202	Lávka pro pěší a cyklisty přes Rokytenu na propojení ulic Na Dolansku – Na Lapači
301	Silniční kanalizace
331	Přeložky kanalizace
341	Přeložka vodovodu DN 300
342	Přeložka vodovodu DN 100
410	Přeložky vedení VN ČEZ
430	Přeložky vedení NN ČEZ
431	Přeložky veřejného osvětlení
460	Přeložky sdělovacího vedení CETIN
520	Ochrana STL plynovodu
670	Přeložka sdělovacího vedení ČD Telematika
1	Protihluková opatření
801	Sadové úpravy
831	Rekultivace nevyužívaných částí MK
861	Oplocení parcely 419/23
862	Oplocení parcely 419/2
863	Oplocení parcely 419/25

5.1 Stavba R-VS

5.1.1 Technologická část

D.D.1.ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

D.D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 01-28-01 ŽST Vsetín, SZZ

V ŽST Vsetín je navrženo odstranění stávajícího reléového SZZ a nahrazení novým elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, které umožní ústřední stavění vlakových cest ze všech/na všechny dopravní koleje a ústřední stavění vybraných posunových cest.

Nové SZZ ŽST Vsetín bude rozděleno na obvod Vsetín se soustředěním vnitřní technologie do prostor stávající RZZ Vsetín, kde bude zřízena i řídicí část a na obvod Bečva, kde bude zařízení umístěno do nového RD v místě odbočných výhybek, jehož řídicí část bude umístěna v obvodu Vsetín.

V obvodu ŽST budou zřízeny nové kolejové obvody. Výhybky v hlavních kolejích a výhybky UIC budou vybaveny žlabovými přestavníky doplněné snímači polohy dle typu konfigurace výhybky. Ostatní výhybky budou zřízeny s rozřezanými elektromotorickými přestavníky.

V rámci stavby bude zřízen národní vlakový zabezpečovač třídy B, jímž budou vybaveny koleje č. 1 a 2 v celé délce a v předjízdňných kolejích č. 3 a 4, na kterých budou zřízeny kolejové obvody pro jeho přenos.

Kolejové obvody budou doplněny počítači náprav, které v případě potřeby budou doplněny směrovými výstupy. Úseky počítačů náprav budou zřízeny ve všech kolejích, kde se nepředpokládá přenos LVZ a v kolejích, kde je požadováno potlačení funkcionality EZŠ.

V rámci stavby je uvažováno s budoucím přechodem na jednotnou napájecí soustavu 25kV AC. Vzhledem k tomu, bude kabelizace zřízena dle podmínek pro střídavou trakci a dojde k pokládce stíněné kabelizace TCEKPFLEZE.

Navrhovaná řešení zabezpečovacího zařízení budou vyhovovat pro možnost následné realizace systémů ETCS L2 a DOZ z CDP Přerov. Vzhledem k tomu je uvažováno s rozsahem zabezpečení a polohou jednotlivých návěstidel.

V obvodu ŽST budou zřízeny světelné označníky v hlavních kolejích.

D.D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Nové sdělovací zařízení umožňuje budoucí dálkové ovládání z CDP Přerov. Zároveň je však respektováno místní ovládání z ŽST Vsetín a to vzhledem k časovému harmonogramu dalších navazujících staveb, tak aby byl vybudován ucelený úsek pro ovládání z CDP Přerov. Je tak možné, že u vybraných sdělovacích zařízení bude muset v navazujících stavbách, která budou realizovat připojení do CDP Přerov, dojít k upgradu zařízení případně k jeho doplnění.

Obecně ke sdělovacímu zařízení:

Sdělovací místnosti v ŽST budou vybaveny klimatizační jednotkou;

Veškeré přenosy a sběr dat budou navrženy v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE.

Veškerá hlasová komunikace (telefonní zapojovač), rádiová komunikace (TRS, MRS) bude nahrávána na záznamové zařízení ReDat3 v ŽST Vsetín, které bude v rámci této stavby doplněno o licence pro centrální nahrávání do Kontrolně analytického centra (KAC).

Nově vybudované zařízení (kamery, záznamové zařízení), ale i stávající terminály budou v rámci této stavby začleněny do KAC.

Přenos stavových informací a dat do nadřazených celků (KAC, DDTS ŽDC a další) a případné jejich ovládání bude po realizaci této stavby značně omezen. Omezení je způsobeno neexistencí optického propojení z ŽST Vsetín.

D.D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systému

PS 01-14-01 ŽST Vsetín, místní kabelizace

V rámci místní kabelizace se navrhuje propojit stávající a nově budované objekty a zařízení metalickou a optickou kabelizací. Navržena bude místní kabelizace k vjezdovým návěstidlům, přejezdům a ostatním prvkům umístěným v kolejišti. Místní kabely budou navrženy v provedení TCEKPFLEZE. Sdělovací metalická kabelizace bude ukončena na rozpojovacích svorkovnicích, které budou instalovány v nosnících, které budou upevněny v nových 19“ skříních. V rámci místní kabelizace budou také osazeny objekty VTO u vjezdových návěstidel, PSt a EZ. Použité VTO budou jednookruhové, stažené do telefonního zapojovače v ŽST Vsetín.

V rámci místní kabelizace se dále navrhuje mezi jednotlivými objekty v ŽST Vsetín položit ochranné trubky HDPE ø 40 mm pro následnou instalaci místních optických kabelů.

Kabelizace bude navržena s ohledem na případný budoucí přechod na střídavou napájecí soustavu 25 kV 50 Hz.

PS 02-14-01 Vsetín Bečva - Vsetín, TK a HDPE

Vzhledem k tomu, že se jedná o samostatnou rekonstrukci ŽST bude rozsah dálkové kabelizace v rámci této stavby realizován následovně:

- V úseku RZZ žst. Vsetín – objekt RZZ odbočka Bečva: traťový kabel TCEPKPFLEZE 25XN0,8, 3x HDPE, DOK 72 vláken SM a DOK 36 vláken SM.
- V úseku RZZ žst. Vsetín – zemní kabelová komora v žkm 38,711 (pro směr Valašské Meziříčí): traťový kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8 a 2x HDPE.
- V úseku objekt RZZ odbočka Bečva – venkovní skříň zast. Ústí u Vsetína: traťový kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8, 2x HDPE a DOK 72 vláken SM.
- V úseku objekt RZZ odbočka Bečva – venkovní skříň zast. Ústí u Vsetína zastávka: traťový kabel TCEPKPFLEZE 10XN0,8, 2x HDPE a DOK 36 vláken SM.

PS 02-14-02 Vsetín Bečva - Vsetín, úpravy a ochrana kabelizace SŽDC

V rámci tohoto PS se navrhuje při realizaci stavebních prací ochránit stávající TK, DK vybudované v rámci předchozích staveb.

Pokud to bude technicky možné a délka kabelů bude dostačující, navrhuje se stávající kabelizaci ochránit zahloubením nebo stranovou přeložkou.

Na tradičních kabelech se navrhuje před zahájením prací provést zkrácené závěrečné měření v jednom směru za provozu a po ukončení manipulace nebo vložení kabelové vložky se navrhuje provést zkrácené závěrečné měření v obou směrech za provozu.

PS 50-14-01 Jablunka – Valašská Polanka, přenosový systém a TDS

Pro přenos datových okruhů, telefonních okruhů, videosignálů a pro propojení TZ v řešených železničních zastávkách a stanicích se navrhuje přenosové zařízení pomocí směrovačů, a datových přepínačů. V železniční stanici Vsetín se navrhuje výstavba IP MPLS přenosového zařízení společně s novými datový přepínač L3, na které lze připojit:

- Zařízení EZS, hlasové a vizuální informační zařízení, rozhlasové zařízení a EOVS včetně osvětlení zastávek a stanic;
- Integrované telekomunikační zařízení systému IP;
- Kamerové systémy;
- Místní rádiové sítě v IP provedení;
- Dálková diagnostika technologických systémů DDTS ŽDC;
- Dispečerská řídicí technika (DŘT).

Nový přenosový systém TDS bude na požadavek ze zadání připojen do ŽST. Valašské Meziříčí. Jedná se pouze o provizorní připojení s omezenými možnostmi přenosu dat a to vzhledem k neexistující konektivě mimo ŽST Vsetín (chybí optická kabelizace mimo ŽST) Kromě páteřní přenosové sítě řeší tento PS také výstavbu místních přenosových sítí (LTDS) pro napojení energetických rozvaděčů (REOV, ROV) do technologické datové sítě (TDS) v ŽST Vsetín.

V rámci stavby bude nakonfigurován přenos na Elektrodispečink Praha (ED SŽDC Přerov) pro potřeby DŘT a dále na CDP Přerov pro potřeby DDTS ŽDC, kamerových a hlasových systémů s vazbou na KAC a pro komunikaci výtahů s centrální GSM bránou.

Napájení a umístění přenosového systému: Ve sdělovacích místnostech se navrhuje vybudovat nový centrální napájecí zdroj složený z usměrňovače 48V a ze střídače 48V/230V s funkcí by-pass.

D.D.2.2. Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)

PS 01-14-03 ŽST Vsetín, telefonní zapojovač

Předmětem tohoto provozního souboru je výstavba nového telefonního zapojovače, do kterého budou zaústěny nové a stávající MB okruhy.

Ovládací pracoviště – terminál s dotykovou obrazovkou bude umístěn v dopravní kanceláři na stolech výpravčích (dispečerů). Jedná se celkem o jeden terminál. Druhý terminál s dotykovou obrazovkou bude umístěn na stole venkovního výpravčího ve výpravní budově.

Do zapojovače budou zapojeny následující okruhy:

- VP vjezdová návěstidla (MB);
- VT traťové okruhy ze všech směrů (MB);
- JN přejezdy v žel. stanici, okruhy od elmag. zámků... (MB).
- Z dotykových terminálů bude možné ovládat:
- Vlastní okruhy MB zapojeny do IP pomocí převodníků MB/IP;
- Terminál do GSM-R sítě (v budoucnu);
- Terminál do MRS sítě;
- Vstup do služební telefonní sítě včetně vytáčených dispečerských okruhů;
- Rozhlasové zařízení.

PS 01-14-05 ŽST Vsetín, EZS

V rámci tohoto PS je navrženo chránit vybrané technologické objekty (výpravní budova, dopravní terminál, technologický objekt, provozní budova RZZ, hala MVTV) v ŽST Vsetín, systémem EZS. Zajištění objektů bude provedeno jako dvojstupňové (plášťová ochrana, prostorová ochrana). Pro plášťovou ochranu se navrhuje zajistit vstupní dveře do hlídaného prostoru objektu dveřními magnetickými kontakty v lehkém nebo v těžkém provedení. Prostorové zajištění střežených objektů budou zajišťovat prostorová duální čidla.

Vstup do objektů bude zajištěn pomocí standardních čteček služebních karet SŽDC.

Přenos informací z ústředny bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC Pro monitorování stavu ústředny EZS bude sloužit dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

PS 01-14-08 ŽST Vsetín, sdělovací zařízení

Hlavní náplní těchto PS je výstavba nových hodinových, telefonních a datových rozvodů (strukturované kabeláže) v rámci železniční stanice a ve vybraných objektech (výpravní budova a technologické objekty). Jedná se zejména o:

- Vnitřní instalaci v jednotlivých objektech VB, TB v železniční stanici;
- Hodinová zařízení včetně kabelových rozvodů (hlavní a podružné hodiny);
- Přemístění a provizorní stavy stávajícího sdělovacího zařízení;
- Demontáž stávajícího sdělovacího zařízení.

Součástí instalace bude i rozvod pro hodinové zařízení. Jednotlivé hodiny musí umožnit řízení DCF signálem.

Jednotlivá sdělovací zařízení umístěná ve stávajících objektech VB budou přemístěna do nových technologických objektů, případně zastaralá a nevyhovující zařízení budou demontována.

Provizorní stavy, přemístění a demontáže sdělovacího zařízení

Vzhledem k postupům výstavby dojde v rámci tohoto PS k provizorním stavům. Proto bude nutné vybraná sdělovací zařízení přemístit do provizorních prostor a po dokončení stavebních prací definitivně přemístit.

PS 01-14-09 ŽST Vsetín, EPS

V rámci tohoto PS je navrženo na základě Požárně bezpečnostního řešení (PBR) chránit místnosti dopravního terminálu a stávající provozního objektu RZZ v ŽST Vsetín.

Přenos informací z ústředny bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC. Systém ASHS nebude v železničních stanicích a zastávkách vybudován.

D.D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)...

PS 01-14-02 ŽST Vsetín, rozhlasové zařízení

PS 02-14-03 ZAST. Ústí u Vsetína zastávka, rozhlasové zařízení

V ŽST. Vsetín a na zastávce Ústí u Vsetína zastávka bude vybudováno nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Rozhlasová ústředna musí umožňovat zpětnou kontrolu provedeného hlášení včetně monitorování výstupu zesilovače a kontrolu linky k reproduktorům.

Umístění rozhlasového zařízení bude ve sdělovací místnosti v objektu dopravního terminálu (ŽST Vsetín) a ve venkovní klimatizované skříni (ZAST. Ústí u Vsetína zastávka). Reproductory budou umístěny na samostatných stožárkách, případně společně s osvětlením nebo na konstrukci zastřešení.

Nové rozhlasové ústředny budou ovládány automaticky pomocí informačního zařízení z dopravní kanceláře v ŽST Vsetín, CDP Přerov a z budoucího pracoviště PPV Vsetín. Živá hlášení bude využit telefonní zapojovač (TZ) a jeho SW pro telefonní řízení spojení a hlášení bude z ovládacího pracoviště TZ.

Rozhlasové zařízení pro posun bude demontováno.

PS 01-14-04 ŽST Vsetín, kamerový systém

V ŽST Vsetín se navrhuje vizuální kontrola pomocí IP kamerového systému. Ve stanicích se navrhuje kamery umístit tak, aby sledovaly nástupištní hrany a prostor podchodů. Kamery se navrhuje barevné s možností přechodu v nočních hodinách na černobílý provoz (funkce den/noc). Kamerovým systémem se navrhuje sledovat:

- Hrany nástupišť,
- Podchod pro cestující
- Výtahy na nástupiště včetně samotných výtahů;
- Technologické objekty (dopravní terminál, výpravní budovu)
- Tankovací stanice, halu MVTV, budovy RZZ – tyto objekty budou sledovány jako celek pro celý areál OŘ

IP Kamery budou pomocí datové sítě připojeny na dohledový a záznamový server, který umožní záznam na diskové pole.

Dohledové pracoviště bude umístěno v provozní budově RZZ v dopravní kanceláři (výpravčí/operátorka) a ve výpravní budově (venkovní výpravčí). Dohledové pracoviště se bude skládat z pracovní stanice, LCD monitorů a ovládacího pracoviště. Uložiště kamerového systému (server KS) se navrhuje umístit ve sdělovací místnosti v dopravním terminálu.

Přenos informací z kamerového systému bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC.

Nově vybudovaný kamerový systém bude v rámci této stavby začleněn do Kontrolně analytického centra (KAC).

PS 01-14-06 ŽST Vsetín, informační zařízení

PS 02-14-04 ZAST. Ústí u Vsetína zastávka, informační zařízení

V železniční stanici a zastávce Ústí u Vsetína zastávka bude navržen nový informační hlasový a vizuální systém v celé železniční stanici. Systém je tvořen akustickou částí pro hlášení vlakových spojů a vizuální částí poskytující informace prostřednictvím digitálních informačních panelů a monitorů. Navrhuje se informační systém s odjezdovými a příjezdovými panely ve VB, s odjezdovými panely (monitory) u všech přístupů a nástupištními panely na nových nástupištech. Nový IS bude vybudován i v podchodu pro cestující v podobě podchodových tabulí a LCD odjezdových monitorů.

Řídící server informačního systému včetně příslušných převodníků se navrhuje umístit do sdělovací místnosti v dopravním terminálu (ŽST Vsetín) a do venkovních klimatizovaných skříní v antivandalním provedení (ZAST. Ústí u Vsetína zastávka). Ovládání celého systému bude prováděno pomocí ovládacího pracoviště, které bude umístěno na stole operátorky v ŽST Vsetín. Pro přehlednost dopravní situace v ŽST Vsetín bude klientským pracovištěm vybaven i venkovní výpravčí (bez možnosti zásahu). V budoucnu bude možné ovládat IS i z pracoviště v CDP Přerov.

Součástí informačního zařízení pro cestující pro SŽDC nebude propojení mezi vlakovým a autobusovým informačním systémem. Z pohledu stavby „Rekonstrukce ...“ bude pouze ponechána prostorová rezerva pro realizaci autobusového informačního systému.

D.D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)

PS 01-14-07 ŽST Vsetín, úpravy rádiového systému TRS, MRS

Místní rádiové sítě

V rámci tohoto provozního souboru se navrhuje stávající analogové místní rádiové sítě MRS v pásmu 150 MHz v ŽST. Vsetín doplnit o IP rozhraní a začlenit MRS do budoucího dálkového ovládání na bázi IP technologie s možností ovládání z terminálu IPDT (ŽST Vsetín a následně z CDP Přerov).

Budou vyměněny koaxiální svody, přepět'ové ochrany a anténní jednotky.

Traťový rádiový systém

Na traťovém rádiovém systému TRS budou provedeny úpravy v závislosti na řízení ŽST. Vsetín. Rádiový systém TRS bude doplněn o TRS adaptér pro začlenění do terminálu IPDT s možností jeho ovládání. Stávající ZO47 zůstane zachována. V ŽST. Vsetín bude řešena funkcionality VNPN s připojením/vazbou na rádiový systém TRS a zabezpečovací zařízení.

D.D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 50-14-02 Jablůnka – Valašská Polanka, DDTS ŽDC

PS 50-14-03 CDP Přerov, doplnění DDTS ŽDC

Ve stávajícím stavu není v ŽST Vsetín vybudován systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC).

V CDP Přerov jsou umístěny stávající integrační server (InS) a terminálový server (TeS).

Předmětem provozních souborů DDTS ŽDC je zapojení určených technických zařízení do systému dálkové diagnostiky železniční infrastruktury. Systém bude umožňovat jeho následné rozšíření a doplnění v souladu s pokračujícími a navazujícími stavbami.

V rámci těchto provozních souborů DDTS ŽDC bude v Vsetín vybudován systém DDTS ŽDC a doplněn integrační server (InS) a terminálový server (TeS) v objektu CDP Přerov a ED SŽDC Přerov. Rozvaděč RDD umístěný v ŽST Vsetín bude připojen na integrační koncentrátor (InK), který bude umístěn ve sdělovací místnosti v provozní budově RZZ. Vzhledem k neexistujícímu kabelovému propojení se navrhuje v ŽST Vsetín do doby

než bude zrealizováno optické propojení vybudovat v ŽST integrační koncentrátor ve funkci integračního serveru. InK bude umístěn v objektu RZZ ve sdělovací místnosti. Klientské pracoviště bude řešeno v IPDT výpravčího a klientskou stanicí DDTS ŽDC.

Technologické systémy v železniční stanici (Osvětlení, EOv, EZS/ASHS, rozhlasové a informační zařízení, jednotlivá měření, měření elektrické energie, technologie výtahů a čerpadel a další budou připojeny pomocí InK do datové technologické sítě (TDS) a následně na InS v ED SŽDC Přerov a CDP Přerov. Data z jednotlivých InK budou směřována na InS podle geografického umístění místně příslušného OŘ.

Dále dojde v rámci tohoto PS k doplnění integračního serveru InS a jeho klientských pracovišť na CDP Praha a také klientů na ED SŽDC Přerov a to jak po stránce HW, tak i po stránce SW.

D.D.3. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

D.D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 01-05-01 Žst. Vsetín, technologická budova, DŘT

V rámci tohoto provozního souboru se navrhuje vybudovat novou podřízenou stanici dispečerské řídicí techniky v novém technologickém objektu.

V rozvodně NN bude v 19“ skříni (600x600x2000mm) umístěna hlavní telemetrická jednotka. K hlavní telemetrické jednotce bude připojena rozvodna 22kV, rozvodna 6kV, rozvaděč RVS, rozvodna NN, rozvodna EPZ, DOÚO a dieselagregát. Dieselagregát bude připojen s hlavní telemetrickou jednotkou datovými metalickými kabely. Rozvodna EPZ (přívodní pole) bude připojena přes binární vstupy/výstupy přes přechodové členy. Do technologie DŘT budou připojeny indikace ze systému EZS a EPS (vstup do objektu, alarm, porucha).

PS 01-05-02 Žst. Vsetín, budova RZZ, DŘT

Budova RZZ v Žst. Vsetín je stavebně upravovaný objekt. V rámci této stavby se navrhuje vybudovat novou podřízenou stanici dispečerské řídicí techniky v prostorách budovy RZZ. V místnosti rozvodny NN bude v 19“ nástěnné skříni umístěna hlavní telemetrická jednotka. K hlavní telemetrické jednotce bude připojena rozvodna NN a napájecí zdroj ÚNZ pro zařízení zab. zař.

PS 50-05-01 ED Přerov, doplnění DŘT

Na řídicím stanovišti, které je v současné době umístěno v objektu ED SŽDC SEE Přerov, je v současné době instalován počítačový systém s dispečerskými pracovišti.

V ED Přerov dojde k úpravám programového vybavení. Bude provedena parametrizace řídicí jednotky včetně nastavení a oživení komunikace s podřízenými stanicemi. Dále bude provedeno rozšíření datových struktur stávajícího programového vybavení (doplnění grafických schémat, poruchových hlášení, povelových tabulek, komunikačních parametrů, zrušení stávající komunikační cesty atd.).

D.D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

PS 01-13-01 Žst. Vsetín, trafostanice 22/0,4 kV

V současném stavu je žst. Vsetín napájena ze sloupové trafostanice SŽDC, instalovaný transformátor 400 kVA, sjednaný odběr 224 kW, dosahované 1/4hod. max. 195 kW.

V žst. Vsetín dojde k navýšení elektricky ohříváných výhybek (EOV). Celkový požadovaný výkon pro EOv bude cca 200 kW. Jedná se o sezónní odběr, pouze v zimním období. Předběžně uvažovaný odběr pro ostatní provoz žst. Vsetín bude cca 350 kW.

Uvažuje se s vybudováním nového technologického objektu (TO) SŽDC, v němž budou soustředěny trafostanice, rozvodna VN 22 kV a 6 kV, rozvodna NN, silnoprůdová a energetická technologie SŽDC.

V novém TO budou dvě samostatná trafo 250+400 kVA pro dva samostatné odběry – EOv a žst.. V rozvodně VN budou dvě samostatné sestavy rozvaděčů VN 22 kV, přírodní pole, pole měření, odvodní pole na transformátor.

PS 01-13-02 Žst. Vsetín, demontáž stávající trafostanice 22/0,4 kV

V rámci tohoto PS dojde k demontáži stávající venkovní trafostanice 22/0,4 kV žst. Vsetín.

PS 01-07-01 Žst. Vsetín, ZZEE

V novém technologickém objektu bude samostatná místnost pro umístění místního záložního zdroje – dieselagregátu. Velikost bude stanovena na základě vyhodnocení požadavků na zálohovaný odběr. ZZEE bude sloužit pro záložní napájení zařízení 1.kategorie - osvětlení atd., tedy el. zařízení mimo zab.zař. – které je napájeno z 6kV rozvodu. Ručně bude možné přepojit odběr ze ZZEE tak, aby bylo možné napájet i zařízení zab.zař.

D.D.3.6 Silnoprůdová technologie elektrických stanic 6 kV, 50Hz pro napájení zab.

Zařízení

PS 01-08-01 Žst. Vsetín, STS 6kV

Stávající rozvodna 6 kV, která je umístěna v budově RZZ, bude využita po dobu výstavby pro provoz do doby vybudování a zprovoznění nové rozvodny 6 kV v novém technologickém objektu. Potom bude stávající technologie demontována a místnost využita pro provozní, dílenské a skladové prostory SEE.

V novém technologickém objektu bude v rámci tohoto PS umístěno: 1x stání transformátoru 6/0,4 kV rozvodna VN 6 kV (ve společné místnosti s rozvodnou VN 22 kV)

Kompenzace kabelu 6 kV je provedena z obou směrů ve stávajících přilehlých rozvodnách a proto není ve Vsetíně třeba a nebude realizováno.

D.D.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu

PS 01-07-02 Žst. Vsetín, rozvodna nn v TO

V rámci tohoto PS bude vybudována hlavní rozvodna nn pro žst. Vsetín. Součástí bude současně místnost pro kompenzační (C+L) a případně filtrační zařízení rozvodů NN, případně místnosti a prostory pro další potřebná technologická zařízení.

PS 01-07-03 Žst. Vsetín, rozvodna nn ve VB

Bude zde umístěna samostatná rozvodna NN, která bude vybavena novou technologií.

PS 01-07-04 Žst. Vsetín, rozvodna nn v dopravním terminálu

Bude zde umístěna samostatná rozvodna NN, která bude vybavena novou technologií.

PS 01-07-05 Žst. Vsetín, úprava rozvodny nn v RZZ

V budově RZZ je v současnosti rozvodna NN, ze které jsou realizovány stávající rozvody v objektu. Stávající rozvodna NN bude rekonstruována. Stávající odběry zůstanou zachovány. Pro nové odběry bude osazena nová technologie.

PS 01-07-06 Žst. Vsetín, rozvodna EPZ

Rozvodna EPZ je umístěna v prostoru kolejiště v betonové prefabrikované buňce. Je osazena novou funkční technologií. V rámci kolejových úprav je nutno celou rozvodnu EPZ zrušit a její technologii přemístit. Nová rozvodna EPZ bude umístěna v samostatném pozemním objektu SO01-15-16. Stávající rozvodna bude zrušena, její technologie bude přemístěna do této nové rozvodny EPZ.

Bude vytvořena rezerva pro prostorovou rezervu pro budoucí technologii při případném přechodu na soustavu 25kV AC (vn transformátor a vstupní část vn, kde bude jištění, spínání, měření atd.) Uvažovat s rezervní chráničkou pro případnou výměnu přívodního vn kabelu (mezi TV a EPZ) při přechodu na soustavu 25kV AC.

D.D.4. Ostatní technologická zařízení

PS 01-29-01 Žst. Vsetín, technologie výtahů

V žst. Vsetín budou umístěny tři samoobslužné osobní výtahy umístění v železobetonové šachtě, případně v prosklené šachtě v případě dopravního terminálu. Šachty jsou nákladově součástí souvisejících stavebních objektů (SO 01-19-03 Žst. Vsetín, podchod k nástupišti a SO 01-15-01 Žst. Vsetín, dopravní terminál). Rozměry kabiny budou 1400x1850x2300mm v dopravním terminálu a 1600x2100x2300mm na nástupišťích. Dveře kabiny budou mít světlou šířku 1,0m. Kapacita výtahové kabiny je 15 osob, nosnost výtahu pak 1150kg.

PS 01-29-02 Žst. Vsetín, technologie eskalátorů

Pro dostatečné pokrytí špičkového pohybu cestujících mezi dopravním terminálem a nástupišti jsou v budově dopravního terminálu vedle schodišťových ramen navrženy 2 ks eskalátorů s rameny umístěnými nad sebou a to z 1.pp do 1.np a z 1.np do 2.np. Jedná se o společné komunikační jádro, v blízkosti eskalátorů a schodiště se nachází taktéž těleso výtahu. Eskalátory jsou navrženy v jednotném sklonu 30°, světlá šířka je 800mm, výška zábradlí 1,1m.

5.1.2 Stavební část

D.E.1. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

D.E.1.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 01-17-01 Žst. Vsetín, žel. svršek

Ve stanici je v současnosti celkem 9 dopravních kolejí (č. 1, 2, 3, 4, 4a, 5, 6, 6b, 7), 15 manipulačních kolejí (č. 6a, 8, 8b, 8c, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 15a, 16, 21, 23). Do stanice je zapojeno DKV Olomouc, PP Vsetín, vlečka B.F.P., Lesy a statky T. Bati, vlečka SmDZ a vlečka PROMET FOUNDRY. Ve stanici je 8 úrovnových nástupišť, s výškou nástupní hrany 200 mm nad TK. Staniční obvod je situován částečně ve směrovém oblouku. Podélný sklon hlavních kolejí se pohybuje v rozmezí -1,56 ‰ - -9,61 ‰. Žel. svršek v dopravních kolejích je tvaru S49, příp. R65 převážně na dřevěných pražcích. V ostatních manipulačních kolejích je převážně tvořen kolejnicemi T nebo A na dřevěných nebo betonových pražcích SB3. Stávající výhybky staničního obvodu jsou převážně poměrové tvaru S49 na dřevěných pražcích.

Rychlost na vjezdu od Hranic na Moravě z traťové koleje č. 1 je přímým směrem na hlavní staniční koleji č. 1 rychlostí 80 km.h⁻¹. Rychlost na vjezdu od Horního Lidče z traťové koleje č. 2 je snížena ve vjezdovém směrovém oblouku 70 km.h⁻¹, za tímto obloukem je rychlost v hlavní staniční koleji č. 2 je 80 km.h⁻¹. V kolejišti není žádné funkční stávající odvodnění žel. spodku.

Obsahem tohoto SO je kompletní rekonstrukce kolejiště v žst. Vsetín. Rekonstruována budou obě zhlaví stanice v rozsahu nutném pro novou konfiguraci kolejiště a budou sneseny postradatelné koleje a zařízení. Vzhledem k existenci depa kolejových vozidel v této žel. stanici je v liché kolejové skupině navrženo jeho zapojení. V sudé kolejové skupině je navržena výstavba nových kolejí pro správce infrastruktury. Dle požadavku dopravní technologie je ve stanici nově navrženo 8 dopravních a 4 manipulační koleje určené pro odstavování souprav dopravců, případně VNVK. Začátek rekonstrukce žel. svršku navazuje na SO 02-17-01 této stavby v km 36,850. Konec rekonstrukce žel. svršku je navržen v km 43,100. Na koncích nově vzniklých manipulačních kolejí budou zřízena zarážedla kolejnicového typu.

Návrhové parametry GPK budou navrženy dle kategorie dráhy celostátní. GPK je navrženo na rychlostní profily $v_{100} = 90$ km/h, v_{130} , v_{150} a $v_k = 95$ km/h. Ve všech rekonstruovaných dopravních kolejích budou navrženy směrové oblouky s poloměry $R \geq 300$ m. Navržená osová vzdálenost mezi rekonstruovanými kolejemi je min. 4,75 m.

S ohledem na konfiguraci stávajícího terénu a plánované stavby terminálu v prostoru přednádraží bude nová niveleta kolejí ve stanici snížena tak, aby bylo možné propojení obou staveb. Naopak na obou zhlavích stanice se nachází stávající mosty přes náhon, u nichž bude nutné zvýšit niveletu koleje o cca 0,5 m. Max. navržený sklon kolejí je navržen 9,840 ‰.

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5t pro třídu zatížitelnosti D4, průchodnosti průřezného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy. Koleje budou svařeny v bezстыkovou kolej, a to včetně nových výhybek.

Železniční svršek hlavních kolejí je navržen tvaru 60 E2, ostatních kolejí 49 E1. V rámci SO železničního svršku bude vloženo 32 nových výhybek, z toho tv. UIC60 2. generace s pružným podkladnicovým upevněním na betonových pražcích (13 ks), tv. S49 2. generace s pružným podkladnicovým upevněním na betonových pražcích (12 ks) a tv. S49 1. generace s tuhým podkladnicovým upevněním na dřevěných pražcích v manipulačních kolejích s nízkým využitím (7 ks).

SO 01-17-02 Vlečka B.F.P., žel. svršek

Do stanice je zapojena vlečka B.F.P., Lesy a statky T. Bati jako kolej č. 102. Kolej je tv. S49 na dřevěných pražcích. Na koleji se nachází 2 úroňové žel. přejezdy (ul. Nemocniční, ČOV) a 2 přechody pro pěší.

Vlečková kolej je do stanice nově zapojena přes výhybku č. 23 ležící v koleji č. 8. Žel. svršek tv. 49E1 na dřevěných pražcích s podkladnicovým tuhým upevněním a rozdělením „d“, kolejové lože tl. 200 mm od ložné plochy pražce.

SO 01-17-03 Vlečka PROMET FOUNDRY a.s., žel. svršek

Do stanice je zapojena vlečka firmy PROMET FOUNDRY a.s. . Kolej je tv. S49 na dřevěných pražcích.

Vlečková kolej je do stanice nově zapojena přes výhybku č. 34 ležící v koleji č. 2. Žel. svršek tv. 49E1 na dřevěných pražcích s podkladnicovým tuhým upevněním a rozdělením „d“, kolejové lože tl. 200 mm od ložné plochy pražce.

SO 02-17-01 Žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. svršek

Místem stavby je částečně traťový a částečně staniční úsek Ústí u Vsetína – Vsetín. Je zde zařazena odbočka na jednokolejnou trať Velké Karlovice – Vsetín. Železniční svršek koleje je tvaru S49 převážně na dřevěných pražcích, betonové pražce se vyskytují pouze v oblasti odbočky Bečva tj. směr Velké Karlovice – Vsetín. V úseku se nacházejí 4 výhybky tvaru S49 na dřevěných pražcích všechny výhybky jsou poměrové.

Začátek kolejových úprav začíná kolejí č.2 na úrovni, už zrekonstruované koleje č.1 v km 34.100. Dále bude provedena rekonstrukce koleje směr Karlovice, jež bude ukončena před mostním objektem přes Senici, za ním bude provedena směrová a výšková úprava koleje. Od km 35.300 začíná obou traťových kolejí ve směru žst. Vsetín. Úprava je vedena až do staničení km 36.825 kde navazuje rekonstrukce žst. Vsetín.

Konstrukce žel. svršku je navržena pro bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5t pro třídu zatížitelnosti D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy. Tvar železničního svršku je navržen 60E2 na betonových pražcích s pružným bez podkladnicovým upevněním.

GPK je navrženo na rychlostní profily $v_{100} = 90$ km/h, v_{130} , v_{150} a $v_k = 95$ km/h. Ve všech zrekonstruovaných dopravních kolejích budou navrženy směrové oblouky s poloměry $R \geq 300$ m.

Navržená osová vzdálenost mezi zrekonstruovanými kolejemi je 4,00 m.

SO 50-17-01 Žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, výstroj trati

Podle nového kolejového řešení budou osazeny tyto prvky výstroje:

- Rychlostník, zdvojený rychlostník, Rychlostník 3(návěst „Traťová rychlost“)
- Předvěstník, předvěstník 3(návěst „Očekávejte traťovou rychlost“)
- Staničník (návěst „Kilometrická poloha“) – navržen pouze železobetonový krom výjimek při staničení přejezdu a staničení km 0-0,9.
- Sklonovník - dle předpisu ČD D1, Změna 3 (účinnost od 1.1.2004) se umísťují sklonovníky u hlavních kolejí od sklonu 5 ‰.
- Hraničník – dle předpisu SZDC D1, je nepřenosné návěstidlo, které stanovuje místo, kde na styku drah dochází ke změně provozovatele dráhy

SO 01-16-01 Žst. Vsetín, žel. spodek, SO 01-16-02 Vlečka B.F.P., žel. spodek, SO 01-16-03 Vlečka PROMET FOUNDRY a.s., žel. spodek

Mocnost šterkového lože ve staničních kolejích se pohybuje v intervalu 0,40 – 0,60 m, V kolejišti není žádné funkční stávající odvodnění žel. spodku.

Geotechnické informace, nutné pro návrh konstrukce pražcového podloží vycházejí z výsledků geotechnického průzkumu provedeného v březnu 2017 společností GeoTec-GS,a.s.

Železniční stanice Vsetín leží na celostátní trati Horní Lideč st. hranice – Hranice na Moravě. Parametry modulu přetvárnosti, s ohledem na projektovanou rychlost $v < 120$ kmh-1, jsou stanoveny dle tabulky 1 přílohy 6 předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek:

a) hlavní a předjízdne staniční koleje - č. 1, 2, 3 a 4

- zemní pláš $E_o = 20$ MPa

- pláš spodku $E_{e1} = 40$ MPa

b) ostatní koleje

- zemní pláš $E_o = 15$ MPa

- pláš spodku $E_{e1} = 30$ MPa

Pro návrh zesílené konstrukce pražcového podloží je hodnota modulu přetvárnosti stanovena dle přílohy 24 předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek:

- pláš spodku $E_{e1} = 60$ MPa

Návrh skladby pražcového podloží od ložné plochy pražce:

Typ 2.1

- šterk frakce 31,5/63, tl. 350 mm
- šterkodrt' frakce 0/32, tl. 200 mm

$$E_{pl} = 42 \text{ MPa}$$

- přehutněná zemní pláš $E_{or} \geq 25 \text{ MPa}$

Typ 3.1

- štěrk frakce 31,5/63, tl. 350 mm
- štěrkodrt' frakce 0/32, tl. 200 mm $E_{pl} = 40 \text{ MPa}$
- výztužná geomříž, tuhá biaxiální (triaxiální)
- přehutněná zemní pláš (sanovaná výziskem původního ŠL) $E_{or} \geq 20 \text{ MPa}$

Typ 3.2

- štěrk frakce 31,5/63, tl. 300 mm
- štěrkodrt' frakce 0/32, tl. 150 mm $E_{pl} = 30 \text{ MPa}$
- výztužná geomříž, tuhá biaxiální (triaxiální)
- přehutněná zemní pláš (sanovaná výziskem původního ŠL) $E_{or} \geq 15 \text{ MPa}$

Zesílená konstrukce bude zřízena v 7 případech dle přílohy 24 předpisu SŽDC S4 a vzorového listu Ž 4.2 v jednotné skladbě.

Typ Z 4.1

- štěrk 31,5/63 tloušťka 350 mm
- štěrkodrt' 0/32 tloušťka 200 mm $E_{pl} = 69 \text{ MPa}$
- štěrkodrt' stabilizovaná cementem, tloušťka 300 mm $E_{stab} = 60 \text{ MPa}$
- přehutněná zemní pláš $E_{or} \geq 20 \text{ MPa}$

Odvodnění železničního spodku ve stanici je navrženo za pomoci trativodního systému a pomoci nezpevněných či zpevněných příkopů.

SO 02-16-01 Žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. spodek

Mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,50 m - 0,80 m. Kolejové lože je převážně silně znečištěné až zcela zanesené prachem, hlinitým pískem a drtí. Konstrukční vrstva o mocnosti 0,15 - 0,25 cm je tvořena hrubozrnnými zeminami třídy G3 a G4. Zemní pláš tvoří hrubozrnné zeminy (třídy G3 a G4) středně uhlé.

Návrh pražcového podloží vychází z opět z průzkumů zpracovaných 2017 GeoTec-GS,a.s. Návrh skladby pražcového podloží od ložné plochy pražce:

Typ 2.1

- štěrk frakce 31,5/63, tl. 350 mm
- štěrkodrt' frakce 0/32, tl. 200 mm $E_{pl} = 42 \text{ MPa}$
- přehutněná zemní pláš $E_{or} \geq 25 \text{ MPa}$

Zesílené konstrukce budou zřízeny u mostních objektů dle S4 příloha 24 ve stejné skladbě jako u SO011601. Odvodnění je řešeno za pomoci jak příkopových žlabů, tak drenážních systémů.

SO 50-16-01 kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba

Objekt řeší náklady spojené s kácením zeleně v celém úseku stavby. Rozsah náhradní výsadby bude určen na základě stanoviska MěÚ Vsetín

D.E.1.2 Nástupiště

SO 01-16-04 Žst. Vsetín, nástupiště

Ve stanici se nachází 8 stávajících úrovnových oboustranných nasýpaných nástupišť s panelovým krytem. Celková délka nástupišť je cca 2800m.

Nově navržená nástupiště jsou situovaná dle nového návrhu kolejiště stanice. Nově je navrženo jedno vnější nástupiště dl. 350m s proměnnou šířkou, které přechází do nástupišť

jazykového ve směru na Horno Lidečském zhlaví. Dále je navrženo jedno nástupiště mimoúrovňové ostrovní o délce 350m. Přístup na nástupiště je za pomoci dvou ramen schodišť a to na každé nástupiště. Bezbariérový přístup je zajištěn výtahem. Na obou nástupišťích je zřízeno zastřešení viz. SO 01-15-09.

Nástupiště 1 s nástupní hranou u koleje č.4 a č. 6

nástupní hrana u koleje č. 4 a 4a – celková délka nástupní hrany je 350m.

nástupní hrana u koleje č. 6 – celková délka nástupní hrany je 115 m.

Nástupiště se nachází u koleje v částečně v oblouku a částečně v přechodnici. Hrana nástupiště je navržena ve vzdálenosti 1,68 m od osy přilehlé koleje, ve výšce 0,550 m nad spojnici temen kolejnic.

Nástupiště 2 s nástupní hranou u koleje č.2 a č. 1

nástupní hrana u koleje č. 1 – celková délka nástupní hrany je 350 m.

nástupní hrana u koleje č. 2 – celková délka nástupní hrany je 350 m.

Nástupiště se nachází u koleje v částečně v oblouku a částečně v přechodnici. Hrana nástupiště je navržena ve vzdálenosti 1,68 m od osy přilehlé koleje ve výšce 0,550 m nad spojnici temen kolejnic.

SO 01-16-05 Žst. Vsetín, služební přístup na nástupiště

Služební přechod není určen pro přístup cestujících, proto bude na nástupišti umístěn piktogram se zákazem vstupu a zabezpečen uzamykatelnou brankou.

Přístup bude složen z betonové zámkové dlažby tl. 60 mm uložené do šterkodrti fr. 4/8 mm v min tl. 40mm a vrstvou šterkodrti fr. 16/32 mm tl. 200 mm. Přejezdy jsou složeny z vnějších a vnitřních pryžových panelů.

D.E.1.3 Přejezdy

SO 01-17-04 Žst. Vsetín, žel. přejezd v ul. Nemocniční

Jedná se o železniční přejezd přes vlečkovou kolej. Stávající přejezd převádí místní komunikaci v ul. Nemocniční ve Vsetíně. Přejezd je v současnosti zabezpečen pouze výstražným křížem.

Posun přejezdu je vyvolán posunem vlečky společnosti Baťovy Lesy a dopravním řešením přednádražních prostor. Rekonstrukce přeložky komunikace v ul. Nemocniční i chodníku pro pěší je součástí projektu „Město Vsetín – přednádražní prostor“.

Přejezdová konstrukce komunikace i chodníku je navržena z celopryžových přejezdových panelů. Zabezpečení přejezdu bude pomocí výstražného kříže doplněného o dopravní značku P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“.

SO 01-17-05 Žst. Vsetín, žel. přejezd P10385

Jedná se o železniční přejezd přes vlečkovou kolej do areálu ČOV. Přejezd je v současnosti zabezpečen pouze výstražným křížem. Úprava přejezdu je vyvolána posunem vlečky společnosti Baťovy Lesy

Přejezdová konstrukce je navržena z betonových zádlážbových panelů. Zabezpečení přejezdu bude pomocí výstražného kříže doplněného o dopravní značku P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“.

SO 01-17-06 Žst. Vsetín, žel. přejezd P8060 ev. km 38,264 – zrušení

Přechod bude zrušen a nahrazen novým podchodem pro pěší na ul. U Křivačkárný.

SO 01-17-07 Žst. Vsetín, žel. přejezd P8059 ev. km 43,415 – zrušení

Přechod bude zrušen a nahrazen novým podchodem pro pěší na ul. U Křivačkárný.

D.E.1.4 Mosty, Propustky, Zdi

D.E.1.4.1 Železniční mosty

SO 04-19-01 Valašská Polanka – žst. Vsetín Bečva, žel. most v ev. km 34,776

Most přes silnici I/57. Ocelový plnostěnný nýtovaný most s dolní mostovkou a centrickým uložením mostnic. V roce 2013 kompletní rekonstrukce v koleji č. 1 a v koleji č. 2 byla v roce 2016 provedena rekonstrukce spodní stavby. Rozpětí 12,0m, konstrukce šikmá s kolmým závěrem, šikmost pravá, úhel křížení cca 75°. Spodní stavba masivní, pod koleji č.1 jsou betonové úložné prahy, pod koleji č.2 jsou ÚP jen na OP1. Založení plošné. Most je dle správce hodnocen 2/2.

Most v koleji č.1 bez úprav (NK i SS). V koleji č.2 bude snesena NK a bude na ni provedena nová PKO vč. výměny mostnic a repase ložisek. Na opěře 2 (směr Vsetín) bude proveden nový úložný práh, na opěře 1 budou jen nové úložné bloky pod ložisky. Za křídly SS vpravo budou provedeny nové ŽB monolitické přechodové zídky.

Na mostě bude z obou stran osazeno dopravní značení B16 (podjezdová výška) + Z09 (výstražné černo-žluté pruhy přímo na konstrukci). Dále bude před mostem z obou stran instalovány jako doplnění dopravního značení ve zdvojeném opakovaném provedení REFLEXNÍ zvětšené informačně výstražných tabule (nadstandardní velikosti) upozorňující na omezenou výšku pod mostem (B16).

SO 04-19-02 Valašská Polanka – žst. Vsetín Bečva, žel. most v ev. km 34,993

Ocelový příhradový most s dolní mostovkou a centrickým uložením mostnic. V roce 2013 provedena kompletní rekonstrukce v koleji č. 1.

Z důvodu změny kolejnice z S49 na UIC60 a změny převýšení budou nutné nové mostnice v koleji č.2.

SO 03-19-01 žst. Vsetín Bečva, žel. most v ev. km 35,370

Kolmý most o světlosti 5,0m a světlé výšce 2,64. Spodní stavba masivní, plošně založená, křídla rovnoběžná. NK betonová deska se ZBN, pod koleji č.1 I 350 á 350mm z roku 1926, v koleji č.2 I 350 á 330 z roku 1935. Římsy jsou vysunuté, ocelové pásnice obnažené a zkorodované, beton NK je vydrolený s průsaky vody. Beton ÚP je vydrolený, na líci SS jsou patrné průsaky. Most je dle správce hodnocen 2/2.

V novém stavu dojde ke zvětšení osové vzdálenosti kolejí na 4,75m. Na ponechané opěry budou provedeny nové ŽB monolitické úložné prahy a na ně nová ŽB monolitická deska uložena na ozub. Nosná konstrukce bude vyložena proti líci úložného prahu.

SO 02-19-01 žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. propustek v ev. km 35,743

V koleji č.1 betonová klenba z roku 1926, v koleji č.2 ŽB deska s masivní SS z roku 1936. Vlevo vtoková jímka, vpravo je propustek vyústěn skrz opěrnou zeď vedoucí podél Bečvy. Světlost 0,6m. Propustek je dle správce hodnocen 2.

Nevržena je přestavba na ŽB monolitickou patkovou troubu DN1000 v obou kolejích s ukončením vlevo ve vtokové jímkě a vpravo v opěrné zdi. Propustek bude přizvednut a na výtoku bude provedena kaskáda.

SO 02-19-02 žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. propustek v ev. km 36,000

Deskový propustek ze zabetonovaných kolejnic pod kolejí 1 z roku 1926, pod kolejí 2 z roku 1936. SS masivní, světlost 0,6m, světlá výška 2,2m. Typ zabetonované kolejnice nezjištěn. Propustek je dle správce hodnocen 2.

Na ponechané opěry bude proveden nový ŽB monolitický úložný práh a nová NK. NK bude ŽB monolitická deska uložena na ÚP přes trn (vrubový kloub). Z důvodů migrace

drobných živočichů bude nutno vybudovat přechod a to nástupní rampu ve sklonu max 25% s plynulým výstupem.

SO 02-19-03 žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. propustek v ev. km 36,453

V koleji č.1 betonová klenba z roku 1926, v koleji č.2 ŽB deska s masivní SS z roku 1936. Vlevo vtoková jímka, vpravo je propustek vyústěn skrz opěrnou zeď vedoucí podél Bečvy. Světlost 0,6m. Propustek je dle správce hodnocen 2.

Je navržena ŽB monolitická patková trouba DN1000 v obou kolejích s ukončením vlevo ve vtokové jímnici a vpravo v opěrné zdi. Propustek bude přizvednut a na výtoku bude provedena kaskáda.

SO 02-19-04 žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. propustek v ev. km 36,730

Betonový trubní propustek DN500 z roku 1999. Vlevo ukončen betonovou vtokovou jímnici, vpravo ukončen v betonové čelní zídce. Propustek je dle správce hodnocen 1.

Propustek bude zachován. Vlevo bude provedena nová vtoková jímka, vpravo bude provedeno odláždění výtoku.

SO 02-19-05 žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. propustek v ev. km 36,862

Deska ze zabetonovaných kolejnic na masivní SS z roku 1927. V roce 2016 byla vlevo provedena nová čelní zeď. SS a římsa vpravo byla sanována. Světlost 1,0m, světlá výška 0,9m. Propustek je dle správce hodnocen 2.

Navržena náhrada ŽB prefabrikovaným rámem světlosti 1,2x1,2m. Vlevo bude vtoková jímka, vpravo bude ukončení svislou ŽB průčelní zídou. Dno rámu bude opevněno kamennou dlažbou do betonu.

SO 01-19-01 žst. Vsetín, žel. most v ev. km 37,349

Most přes náhon ve správě Města Vsetín. Šikmý most cca 60° o kolmé světlosti 4,0m, šikmá světlost 4,62m. Spodní stavba masivní, plošně založená, křídla rovnoběžná. Pod koleji č.1 NK z ŽB monolitické desky z roku 1965, pod koleji č.2 a 4 ZBN z ocelových profilů I280 a 290mm. Ocelové pásnice obnažené a zkorodované, beton NK je vydrolený s průsaky vody. Most je dle správce hodnocen 2/1

V novém stavu dojde k redukci resp. změně konfigurace kolejí na mostě. Stávající most bude odstraněn a nahrazen novým. Nový most bude situován v původním místě a vzhledem k situování vodního toku bude šikmý o kolmé světlosti 5,0m. Nová nosná konstrukce bude ŽB monolitický polorám založený na plošných základech. Z důvodů nutnosti zachování absolutní výšky dolní hrany NK (plochy podhledu) a normové tloušťky kolejového lože bude přizvednuta niveleta o 390mm.

SO 01-19-02 žst. Vsetín, žel. propustek v ev. km 37,732

Propustek pod kolejištěm v žst. Vsetín, v blízkosti nástupiště. Deska ze zabetonovaných kolejnic světlosti 1,5m. Propustek je vlevo na vtoku zatrubněn a překryt silničními panely, vpravo je ukončen v betonové šachtici, kde je zaústěno odvodnění přilehlých ploch. Z šachtice je odtok betonovou troubou do kanalizace VaKu. Vtoková jímka či vtok do propustku nebyl pro překrytí revidován. Propustek slouží k odvodnění železničního spodku ŽST a jako dešťová kanalizace. Navíc bylo zjištěno, že do propustku jsou zaústěny splaškové kanalizace budov OTV, DKV a tankovací stanice. Takový stav nelze u rekonstruovaného

propustku připustit. Musí dojít k vybudování oddělené splaškové kanalizace odpadních vod péčí správce nemovitostí. Propustek je dle správce hodnocen 2.

V novém stavu je navržena ŽB prefabrikovaná patková trouba DN1000 a zalita betonem. Trouba bude dělena revizními šachtami, do kterých bude zaústěno odvodnění žel. spodku. Napojení splaškových kanalizací na rekonstruovaný propustek bude znemožněno, propustek bude sloužit pro odvodnění železničního spodku ŽST, pro odvodnění zpevněných ploch žel. spodku ŽST a jako dešťová kanalizace.

SO 01-19-03 žst. Vsetín, podchod k nástupišti

Nový podchod bude ŽB monolitický uzavřený rám světlosti 6,0m a světlé výšky min. 2,5m. Podchod bude začínat v dopravním terminálu, bude veden pod kolejištěm, nástupišti a vyústí za krajní kolejí směrem k ul. Na Lapač. Vyústění na konci podchodu bude provedeno chodníkem ve sklonu 1:12 a schodištěm. Chodník i schodiště budou zastřešeny ocelovou konstrukcí. Za konci chodníku i schodiště bude provedena zámková dlažba na délku 1,0m. Napojení na budoucí chodník nebude předmětem této stavby.

Přístup na nástupiště bude vždy dvěma rameny schodiště a jedním výtahem. Nástupiště bude zastřešeno. Šířka schodiště k nástupišti bude jednotná 2,5m, šířka výstupního schodiště na ul. Na Lapači bude 4,0m. Schodiště bude dvouramenné, 26°. Každé rameno bude mít 15 stupňů 155/320. Výtahová šachta bude umístěna min. 1,5m od hlavního průchozího prostoru. Vnitřní rozměr kabiny bude min. 2,1m x 1,6m.

Výtah bude průchozí. Zábradlí kolem schodiště bude prosklené. Rám bude vybetonovaný do ŽB monolitické vany, která bude zaizolovaná proti tlakové vodě z NAIP.

Povrchové úpravy:

- stupně schodiště budou žulové
- podlaha bude z umělého kamene tl. min. 40mm
- stěny rámu budou z pohledového betonu, místy (dle architektonického návrhu) s povrchovým dekorem vytvořeným pomocí matric vložených do bednění
- nosná konstrukce zastřešení bude ocelová. Opláštění podchodu bude prosklené s pískováním proti střetu s letícím ptactvem. Obklad stropu a atiky bude dřevěný

SO 01-19-04 žst. Vsetín, žel. most v ev. km 38,242

Most Přes náhon: Zabetonované nosníky z roku 1936. Spodní stavba prostý beton. Šikmost mostu 65°. Překonávaná překážka umělý vodní tok (náhon) ve správě města Vsetín. Stávající svršek na mostě S49 na dřevěných prazcích. Výška šterkového lože dle zaměření 50mm. Nosná konstrukce je uložena prostě, rozpětí 7.35m dle revizní zprávy a MES, délka přemostění 6.62m. Hlavním nosným prvkem jsou ocelové nosníky I400 po 300mm. Uložení na spodní stavbě kluzné. Založení plošné. Most je dle správce hodnocen 2/1.

Je navržena přestavba na monolitický polorám, založení plošné. Světlé rozměry zachovány dle současného stavu. Vzhledem k tomu že šterkové lože na mostě je dnes cca 100mm je nutný zdvih koleje o 440mm.

SO 01-19-05 žst. Vsetín, podchod pro pěší na ul. u Křivačkárný

Jde o novostavbu jako náhrada za zrušený přechod na ulici U Křivačkárný. Podchod je navržen s šířkou tubusu 6m a výškou 2.5m, přístupové chodníky šířky 1.5m. Základní technické řešení bylo schváleno Městem Vsetín. Pro vstup a výstup z podchodu je navržena kombinace schodiště a chodníku ve sklonu 1:12, který zajišťuje bezbariérový přístup. Vstupy do podchodu jsou zastřešeny a opláštěny. Nosná konstrukce zastřešení bude ocelová. Opláštění podchodu bude prosklené s pískováním proti střetu s letícím ptactvem, obklad stropu a atiky bude dřevěný. Nosná konstrukce podchodu je uzavřený betonový rám.

Hlavní osa podchodu bude sledovat původní směr ulice, přístupové bezbariérový chodníky jsou navrženy podél kolejí směrem k mostu přes Rokytenu. Vzhledem k nové konfiguraci kolejiště a poloze trakčních stožárů je chodník směrem do města v kolizi s objektem TRAFa stanice společnosti ČEZ, která bude přeložena.

Povrchové úpravy :

- stupně schodiště budou žulové
- podlaha bude z umělého kamene tl. min. 40mm
- stěny rámu budou z pohledového betonu, místy (dle architektonického návrhu) s povrchovým dekorem vytvořeným pomocí matric vložených do bednění
- nosná konstrukce zastřešení bude ocelová. Opláštění podchodu bude prosklené s pískováním proti střetu s letícím ptactvem. Obklad stropu a atiky bude dřevěný

SO 01-19-06 žst. Vsetín, žel. most v ev. km 38,302

Stávající most přes potok Rokytenu. Most převádí 3 koleje a to k.č.1,2 a vlečku Promed. Světlná šířka 8.0m, světlná výška min 2.44m. Nosná konstrukce pod k.č.1,2 jsou zabetonované nosníky I500, NK pod vlečkou jsou dodatečně předpjaté nosníky. Spodní stavba je z prostého betonu. Založení je plošné.

V novém stavu se hranické zhlaví posouvá směrem na Jablůnku a výhybky zasahují i na tento most. Vlivem zdvihu nivelety na mostě SO01-19-04 je zdvih na tomto mostě až 660mm. V novém stavu most převádí opět 3 koleje, a to k.č.1,2 a matiční kolej zhlaví. Spodní stavba šířkově vyhovuje i nové konfiguraci kolejiště. Vzhledem k tomu, že je most dnes hodnocen správcem 2/1. Navrhly se na mostě tyto úpravy:

Nová nosná konstrukce ze ZBN se spodní hranou NK +398mm oproti dnešnímu stavu. Konstrukce bude dilatována na 3 díly dle stavebních postupů. Nad mostem bude VMP 3.0.

D.E.1.4.2 Zdi

SO 02-19-11 žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, opěrná zeď vpravo

Stávající opěrná zeď vpravo v úseku ~km35,6÷36,7. Opěrnou zeď tvoří betonová římsa šířky 450mm a výšky ~440mm. Pod římsou je podkladní beton a šterkový zához. Na římsu je ocelová konzola s pochozím plechem a kabelovým žlabem. Opěrná zeď končí u jezu náhonu, kde přechází v krátký úsek v betonovou opěrnou zeď s kamenným obkladem.

Z důvodů nového kolejového řešení (vč. odvodnění) bude vyjma úseku u náhonu opěrná zeď zcela vybourána a provedena nová.

Nová opěrná zeď bude tvořena ŽB monolitickým základem s ozubem kotveným do svahu mikropilotami, na který bude položena nová ŽB prefabrikovaná úhlová zeď tvaru „L“. Na části u náhonu bude provedena nová římsa kotvená do původní zdi vplenými trny.

SO 02-19-12 žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, zárubní zeď 37,031-37,320

Stávající stav je přestavován kamennou tížnou zdí v celkově uspokojivém stavu. Zeď je celkové výšky cca 3,0 m s výškou 2,0 m nad stávající 1. kolej. Tížná zeď má lokálně porušené spárování zdiva a silně poškozenou římsu. Stávající odvodňovací otvory jsou zanesené. Celkově však zeď nevykazuje stabilitní problémy.

Dle nové koncepce stavby bude veškerá kabeláž sdělovací, zabezpečovací a další techniky, uložena nad korunou stávající zdi. U paty zdi bude realizováno nové podélné odvodnění z UCH žlabů. Rozsah zásahu znamená zásadní zásah do statiky stávající zdi. Realizace nové zárubní zdi není v dané oblasti technologicky proveditelná s ohledem na časový plán koordinace stavby a také polohu stavby v sesuvné oblasti.

Objekt SO 02-19-12 tak představuje realizaci nového statického prvku, který bude realizován jako nová montovaná zeď se spolupůsobením původní kamenné zdi.

Stávající zdivo bude hloubkově spárováno a připraveno na hlavní postup prací. Ve stávající zdi budou doplněny odvodňovací otvory pro zachování vodního režimu zdi. Nová komponentní zeď bude realizována instalací hlavních nosných prefabrikovaných trámů do provedených otvorů – kapes. Ty budou v šířce 0,7 m realizovány v osové vzdálenosti 4 m. Hlavní nosné trámy budou kotveny tyčovými kotvami pr. 38 mm délky 6 – 8 m. Mezi kotevní trámy budou osazeny lícové betonové panely. Prostor mezi stávající zdi a rubem panelů bude vyplněn drenážním zásypem z frakce 2 – 6 mm. Za rubem nové komponentní zdi dojde následně k realizaci drenážního zásypu a položením nových kabelových tras. Lícová úprava panelů bude imitace kamene.

SO 02-19-13 žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, zajištění svahu Bečevná km 35,60-37,03

Předmětný úsek se nachází v sesuvné oblasti, která je sanačními opatřeními v současné situaci stabilizována. Stávající stabilizační opatření představují konstrukce pažení mikropilotami s betonovými prvky, ocelové záporny s dřevěnými pražci či stabilizační a ochranné betonové prefabrikáty. S ohledem na požadavek realizace nového podélného odvodnění a uložení kabeláže u paty svahu, stávající konstrukce polohově nevyhovuje. Je nutný posun opatření do zemního svahu. Zajištění svahu tak bude budováno postupnou realizací trvalého zajištění svahu pomocí segmentových tížných prefabrikovaných prvků. Železobetonové prvky tvaru 3 x 3 x 0,3 – 0,4 m. Ty budou kotveny pomocí lanových kotev délky 10 m. Segmenty budou na svah ukládány po 4 m. Horní partie svahu nad segmenty budou ochráněny protierozní ochranou – geomatrace. Ve vyšších partiích svahu budou stabilizační komponenty instalovány ve dvou stupních s lokálním kotvením svorníky ke svahu. Erozní partie poloskalních a skalních svahů budou zajištěny těžkým ochranným plotem proti opadu z vyšších partií svahu.

SO 01-19-11 žst. Vsetín, opěrná zeď vpravo

Jedná se o celkovou novostavbu v km 37,1÷37,3 kde bude z důvodů posunu kolejí směrem k vodnímu toku nová ŽB monolitická úhlová zeď s římsou.

D.E.1.4.3 Návěstní lávky a krakorce

SO 02-19-21 žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, návěstní krakorec v km 35,715

Jedná se o typizovaná ocelový krakorec umístěný vlevo. Z důvodů nové polohy návěstidel bude stávající krakorec odstraněn a v nové pozici nahrazen novým ocelovým typizovaným krakorcem.

SO 01-19-21 žst. Vsetín, návěstní krakorec

Jedná o novostavbu návěstního krakorce z důvodů umístění cestového návěstidla na nástupiště. Nový krakorec bude umístěn na OK nástupiště.

D.E.1.4.4 Silniční mosty a propustky

SO 01-19-31 žst. Vsetín, úprava protidotykových štítů silničních nadjezdů

Jedná se o úpravy protidotykových zábran na silničních mostech přes železniční trať a to most na silnici I/57 v ~km 37,3 a most na silnici III/05735~km 38,3.

SO 01-19-32 žst. Vsetín, podchod ke galerii

Jedná se o novostavbu podchodu pod silnicí a chodníkem mezi novým dopravním terminálem a obchodní galerií. Technické řešení bude identické s technickým řešením podchodu k nástupišti (SO 01-19-03)

Podchod bude zaústěn na jedné straně přímo do dopravního terminálu a na straně druhé bude zaústěn do galerie. Budoucím vlastníkem i investorem tohoto objektu je Město Vsetín.

SO 01-19-33 žst. Vsetín, silniční most na ul. u Křivačkárny + SO 01-19-34 žst. Vsetín, lávka na ul. u Křivačkárny

Jedná se o novostavbu silničního mostu s chodníkem a cyklostezkou nahrazující dopravní spojení po zrušeném žel. přejezdu na ul. U Křivačkárny. Nový most bude ŽB monolitický polorám založený na pilotách cca v břehové hraně. Šířka vozovky bude 6,0m, chodník vč. hmatného pásu 2,5m a cyklostezka 2,5m.

Jedná se o dva stavební objekty, nosná konstrukce vč. spodní stavby bude jen jedna. Rozdělení mostu na 2 stavební objekty je z důvodů odděleného financování. Vlastník a správce obou budoucích objektů bude Město Vsetín. U části pod cyklostezkou bude město i investorem.

SO 01-19-35 žst. Vsetín, silniční most na ul. na Lapači

Šikmý most přes náhon. Stávající zatížitelnost je 3,5t.

Most bude vybourán a nahrazen novým. Nový most bude ŽB monolitický rám plošně založený. Šířka vozovky bude 5,5m+vlevo chodník šířky 1,5m. Volná šířka bude 7,5m. Vozovka bude živičná - třívrstvá z 2*ACO + 1* MA jako ochrana izolace. Kryt vozovky bude položen až po ukončení celé stavby. Vlastník a správce objektu je Město Vsetín.

SO 01-19-36, Úpravy mostu přes Senici v Ústí u Vsetína ÚS-M-02

Šikmý most přes vodní tok, kolmá světlost 16,62m, šikmá 20,81m. NK z předem předpjatých prefabrikovaných nosníků KA61/21, římsy ŽB, kryt asfaltový, bezpečnostní zařízení ocelové zábradlí. Spodní stavba masivní, betonová. Šířka vozovky 5,0m a volná šířka je 6,0m. Stávající zatížitelnost je $v_n=10t$, $v_r=31t$.

Jedná se most zařazený do stavby z důvodů přístupu k trati SŽDC během výstavby. Z mostu bude odstraněn kompletní svršek a provedena nová spřažená ŽB deska. Na desku bude provedena nová izolace, ochrana izolace, vozovka a římsy se zábradlím. Šířka vozovky a volná šířka beze změny (5,0m resp. 6,0m).

Vlastník a správce objektu je obec Ústí u Vsetína.

Zatížitelnost mostu po opravě bude $v_n=30t$ a $v_r=40t$. Most bude tímto dopravně omezen dopravním značením.

D.E.1.5. Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty)

SO 50-10-01.1 ŽST Vsetín, úprava optické kabelizace CETIN a.s.

Kolize kabelizace se stavbou

- Sdělovací kabelizace CETIN a.s. v km 38,385
- Sdělovací kabelizace CETIN a.s. v km 38,265
- Sdělovací kabelizace CETIN a.s. v km 38,210

Před zahájením stavebních prací se navrhuje stávající kabelizaci vytýčit. Při nedostatečné hloubce se kabelizace zahlubí, pokud nebude možné provést toto zahlobení bez přerušení, bude se muset optická kabelizace vyfouknout, přeložit HDPE trubky a znova zafouknuta optická kabelizace do nové trasy HDPE trubek. Optická kabelizace by se zafoukla od optické spojky k optické spojce. Proti pojezdu těžkou mechanizací se navrhuje stávající kabelizaci chránit překrytím silničními panely.

Na optickém kabelu bude provedeno závěrečné oboustranné měření.

SO 50-10-01.2 ŽST Vsetín, úprava metalické kabelizace CETIN a.s.

Kolize kabelizace se stavbou

- Sdělovací kabelizace CETIN a.s. v km 38,385
- Sdělovací kabelizace CETIN a.s. v km 38,265
- Sdělovací kabelizace CETIN a.s. v km 38,210

Před zahájením stavebních prací se navrhuje stávající kabelizaci vytýčit. Při dostatečné hloubce se kabelizace ochrání případně zahlobí, pokud to nebude možné bude přeložena do nové trasy a naspojována na stávající metalickou kabelizaci CETIN a.s. Proti pojezdu těžkou mechanizací se navrhuje stávající kabelizaci chránit překrytím silničními panely.

- Sdělovací kabelizace CETIN a.s. v ul. Nemocniční

Sdělovací nadzemní vedení CETIN a.s. je v kolizi s výstavbou silniční komunikace a chodníku v ul. Nemocniční. Vedení bude přeloženo na nové sloupy.

D.E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace, teplovody)

SO 50-22-01 Přeložky a ochrana plynovodů

Z důvodu výstavby koleje číslo 11 bude provedena přeložka plynovodního potrubí PE dn160, potrubí bude posunuto mimo kolejiště do zelené plochy.

SO 50-27-01 Přeložky a ochrana vodovodů a kanalizací Vak Vsetín

Vzhledem k rekonstrukci železniční tratě, bude vodovodní potrubí, které v současné době křížuje železniční trať přeloženo a vyměněno za nové. Stávající vodovodní potrubí je ve větší části v současné době vedeno v litině a nově bude rozvod pod trati vyměněn za potrubí z PE. Bude také upravena hloubka uložení, aby splňovala požadavky SŽDC. Celkem bude přeloženo cca 155m.

SO 50-21-01 Přeložky a ochrana teplovodu Teplo Vsetín

Nebude se vyskytovat, došlo k dohodě mezi společnostmi Zásobování teplem Vsetín a.s. a investorem, že bude uzavřena smlouva o umístění stavby v ochranném pásmu. SO bude obsahovat pouze ochranu stávajících rozvodů po dobu stavby.

SO 01-27-01 žst. Vsetín, kanalizace

SO 01-27-01.1 - Kanalizace k podchodu ul. U Křivačkářny

Objekt zahrnuje čerpadlo a potrubí přečerpávající vodu z podchodu do náhonu.

SO 01-27-01.2 - Kanalizace podchod k nástupištím

Nově bude odkanalizován podchod, kde budou jímky s čerpadly pro čerpání dešťových vod. Nová kanalizace bude vyvedena a napojena do nové kanalizační šachty.

SO 01-27-01.3 - Přípojka kanalizace dopravní terminál

SO 01-27-01.4 - Přípojka kanalizace výpravní budova

SO 01-27-01.5 - Přípojka kanalizace hala MVTV

Nové přípojky kanalizace, budou vedeny v nových trasách k jednotlivým objektům. Nové přípojky se budou napojovat na stávající jednotnou kanalizaci ve vlastnictví VaK Vsetín.

SO 01-27-01.7 - Kanalizace tankovací stanice

Pro novou tankovací stanici bude zajištěná nová kanalizační přípojka, vzhledem k instalaci objektu ORL a záchytné nádrži bude na kanalizaci instalována revizní šachta. Vlastníkem kanalizace bude DKV.

SO 01-27-01.8 - Úprava přípojky kanalizace DKV (depo kolejových vozidel)

Vzhledem k novým rozvodům kanalizace budou v rámci rekonstrukce přepojeny stávající vývody z objektu DKV do nové kanalizační přípojky. Celková délka cca 22m.

SO 01-27-01.9 - Dešťová kanalizace kolejiště, nástupiště a zastřešení

Dešťové vody budou nově svedeny z trativodu kolejišť, nástupišť a zastřešení novým kanalizačním potrubím do nových kanalizačních šachet.

SO 01-27-01.10 - Odvodnění komunikací

V rámci rekonstrukce vzniknou nové plochy, které budou částečně odvodněny pomocí dvorních vpustí a částečně odtokovými žlaby. Nové rozvody kanalizace od těchto odtokových objektů budou vedeny a napojeny na stávající propustek, který je veden přes stávající železniční nádraží.

SO 01-27-02 žst. Vsetín, vodovod

SO 01-27-02.1 - Přípojka vodovodu dopravní terminál

SO 01-27-02.2 - Přípojka vodovodu výpravní budova

SO 01-27-02.3 - Přípojka vodovodu hala MVTV

Nové přípojky vodovodu, budou vedeny v nových trasách k jednotlivým objektům. Nové přípojky se budou napojovat na stávající vodovodní řád ve vlastnictví VaK Vsetín.

SO 01-27-02.5 - Přípojka vody tankovací stanice

Pro novou tankovací stanici bude zajištěná nová vodovodní přípojka, která se bude napojovat na stávající vodovodní řád.

SO 01-27-02.7 - Stojany pro doplňování vlakových souprav vodou

V současné době slouží na stávajícím vlakovém nádraží napojovací místa pro doplňování vlakových souprav. V rámci rekonstrukce bude nová vodovodní přípojka dovedena mezi koleje 7 a 9, kde budou nové vodoměrné šachty, ve kterých budou také osazeny uzavírací armatury pro manuální dopouštění vlakových souprav.

SO 01-22-01 žst. Vsetín, přípojky plynu

SO 01-22-01.1 žst. Vsetín, přípojka plynu pro objekt dopravního terminálu

Plynovodní přípojka bude napojena na stávající STL plynovodní řád PE-100 dn90 pomocí navrtávacího kusu GF+, přípojka bude délky cca 17m včetně svislé části a bude použito potrubí PE100 dn32 SDR 11 s ochranným pláštěm.

SO 01-22-01.3 žst. Vsetín, přípojka plynu pro halu MVTV

Plynovodní přípojka bude napojena na stávající STL plynovodní řád PE-100 dn90, přípojka bude délky cca 250m včetně svislé části. Délka přípojky je dána požadavkem umístit HUP u budovy dopravního terminálu.

D.E.1.8 Pozemní komunikace

SO 01-18-01 Přeložka ul. U Křivačkárný

Vzhledem k zrušení železničního přejezdu na ulici U Křivačkárný je navržena přeložka této komunikace. Stavební objekt propojuje ulici U Křivačkárný s ulicí Štěpánskou. Vozovka je z obou stran lemována silničními obrubníky. Konstrukce vozovky se uvažuje z asfaltového betonu a s podkladními vrstvami ze štěrkodrti.

Šířka komunikace je navržena s hodnotou 6m mezi obrubami. Poloměry nároží křižovatek jsou voleny s ohledem na předpokládaný výskyt vozidel (uvažuje se s návěsovémi

soupravami). Součástí tohoto stavebního objektu je i přilehlý chodník a zpevněná plocha před vyústěním podchodu. Chodník je přilehlý k vozovce a je navržen s šířkou 2,0m a příčným sklonem 2% do vozovky. Konstrukce chodníku je navržena z betonové dlažby a s podkladní vrstvou ze štěrkodrti.

SO 01-18-02 Cyklostezka

Cyklostezka je vedena v souběhu s přilehlým chodníkem (SO 01-18-01 Přeložka ul. U Křivačkářny). Jedná se o obousměrnou cyklostezku, která je od chodníku oddělena hmatným pásem a bezpečnostním odstupem. Zpevněná plocha je lemována zapuštěnými chodníkovými obrubníky. Konstrukce chodníku je navržena z betonové dlažby a s podkladní vrstvou ze štěrkodrti. Šířka cyklostezky je navržena s hodnotou 2,5m mezi obrubami

Vlastníkem i investorem objektu je město Vsetín.

SO 01-18-03 Nákladíště, zpevněné plochy

Stavební objekt se nachází v jihovýchodní části stanice, částečně v kolejišti a částečně na plochách stávajících objektů. Jedná se především o objekt na parcelním čísle 3346, který v současné době není využíván a bude jej nutno demolovat. Přístupová komunikace nákladíště vede od dřezozpracujícího areálu podél stávající panelové komunikace až ke stávajícímu depu, kde navazuje na nákladíště. Objekt částečně zasahuje i do stávající přesuvny, která bude záměrem akce taktéž demolována.

Začátek staničení je zvolen v místě napojení přístupové komunikace na stávající zpevněnou plochu v prostoru dřezozpracujícího areálu. Trasa je navržena v souběhu s kolejemi a vede směrem k stávajícímu depu přibližně ve stejné stopě jako stávající panelová komunikace. V tomto prostoru dochází k plynulému navázání na projektovanou plochu nákladíště. V prostoru stávajícího depa je navržena zpevněná plocha pro stavbu a následnou obsluhu tankovací stanice.

Šířka komunikace je navržena s hodnotou 6m mezi obrubami. V prvním směrovém oblouku je navrženo rozšíření komunikace vzhledem k míjení nákladních vozidel.

Plocha nákladíště: Plocha nákladíště vznikne mezi kolejemi č. 11 a 13. Vzhledem k úpravě kolejiště a rozmístění trakčních sloupů jsou zpevněné plochy kolem kolejí navrženy s délkami 122m kolem koleje č. 11 a 132m podél koleje č. 13. Šířka zpevněných ploch se pohybuje od 6,0m (na začátku a na konci) do cca 19,40m v nejširším místě. Plocha je zpevněna ve vzdálenosti 1,725m od osy přilehlé koleje a je ohraničena obrubníkem s výškou 10cm nad konstrukcí vozovky.

Osa nákladíště je volena v ose mezi kolejemi č. 11 a 13. Skládá se z několika přímých částí, které nejsou proloženy směrovými oblouky vzhledem k velmi malému směrovému úhlu. Výškově je komunikace vedena s ohledem na odvodnění plochy nákladíště a vzhledem k navrženému kolejovému řešení.

SO 01-18-04 Přístupová komunikace

Stavební objekt se nachází v prostoru stávající ulice Na Lapači. Jedná se o místní komunikaci šířky cca 5m se zástavbou po obou stranách. Komunikace kříží Náhon a vede až k soukromým pozemkům společnosti DŘEVO TRUST, a.s. V bezprostřední blízkosti se nachází i asf. parkoviště.

Přístupová komunikace k nákladíšti je vedena jak po ulici Na Lapači, tak i částečně přes soukromé pozemky společnosti DŘEVO TRUST, a.s. Komunikace je stavebně upravena - rozšířena pouze v prostoru stávajícího mostu přes potok Náhon. Rozšíření vozovky je nutné vzhledem k průjezdu návěsových souprav a vzhledem k vytvoření dostatečného prostoru pro vyhnutí 2 jedoucích vozidel. Šířka komunikace je navržena s hodnotou 5,5m mezi obrubami.

Navržená komunikace má začátek staničení v prostoru křižovatky s místní komunikací. Konec staničení se nachází za mostem přes potok Náhon v bezprostřední blízkosti stávajícího asf. parkoviště. Výškově je komunikace vedena s ohledem na přilehlé vjezdy k nemovitostem, které je nutno respektovat.

SO 01-18-05 Zpevněné plochy v areálu OŘ Ol

Stavební objekt se nachází ve východní části stanice na plochách oblastního ředitelství Olomouc. Na tomto prostoru se nacházejí jak stávající zpevněné plochy (rampa, přístupová komunikace, beton atd.), tak i kolejiště a stávající objekty.

Zpevněné plochy v areálu OŘ Ol – mimo kolejiště

Vzhledem k novému kolejovému a technickému řešení, demolice budov a výstavy budov nových je potřeba v areálu OŘ vyřešit zpevněné plochy v návaznosti na nové řešení. Stávající vjezd bude zrušen a posunut jižním směrem mezi nově projektovanou technologickou budovu a stavebně upravovanou budovu RZZ. Na tento vjezd plynule navazuje kolmá komunikace vedoucí podél budov a nově projektované koleje č. 16. V prostoru stávajícího vjezdu je navržena zpevněná plocha pro manévrování vozidel. Kolem nové technologické budovy a upravované budovy RZZ jsou navrženy zpevněné dlážděné plochy sloužící pro vstup do objektů a případné pojiždění vozidly.

Vjezd do areálu OŘ Ol je navržen s šířkou 6,50m mezi obrubami. Kolmá komunikace vedoucí podél koleje č. 16 je navržena s šířkou 7,0m mezi obrubami a je vedena ve vzdálenosti 4,0m od osy koleje. V prostoru mezi halou MVTV a skladovací plochou je tato komunikace rozšířena až po přejezdové panely a její šířka se zde pohybuje okolo 8,4m. Zpevněná plocha pro manévrování vozidel je navržena s šířkou 5,0m mezi obrubami. Skladovací dlážděná plocha má tvar lichoběžníku s celkovou plochou cca 500 m².

Zpevněné dlážděné plochy kolem nové technologické budovy mají šířku cca 2,0m ze stran přiléhajících ke komunikaci a šířku 4,0m na odvrácených stranách. Zpevněné plochy kolem budovy RZZ se nacházejí pouze v místech vstupů či garážového stání a mají v závislosti na vzdálenosti budovy od přilehlé komunikace (cca 2,0m).

Zpevněné plochy v prostoru haly MVTV

Před nově projektovanou halou MVTV je navržena zapanelovaná plocha z betonových přejezdových panelů vnitřních a vnějších. Kolej č. 16 bude zapanelována až po kolejové zarážedlo. Zpevněná plocha tvaru klínu mezi 16. kolejí a halou MVTV bude sloužit pro případné skladování materiálu.

V této oblasti jsou dále navrženy zpevněné chodníkové plochy, které jsou vedeny od jednotlivých branek v oplocení ke zpevněným plochám.

Zpevněná plocha před halou MVTV je široká 11,75m. Tato šířka je nutná vzhledem k případnému manévrování vozidel v okolí haly. Tvoří ji kombinace betonových přejezdových panelů s vozovkou z asfaltových směsí. Chodníkové plochy jsou navrženy s jednotnou šířkou 1,5m.

SO 01-18-06 Úprava vjezdu do DKV

Návrh řeší zpevněnou plochu před halou DKV s šířkou 6,0m a délkou cca 25,5m. Navržená zapanelovaná plocha bude stavebně napojena na souběžně projektovaný SO 01-18-03 Nákladiště, zpevněné plochy.

D.E.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 01-15-10 Žst. Vsetín, kabelovod

Stavební objekt kabelovodu je navržen za účelem ochrany a vedení kabelových tras v kolejišti žst. Vsetín k jednotlivým typům zařízení (silnoprůdu, sděl. a zabezpečovací

zařízení) jako jsou např. osvětlovací věže a stožáry, pro ohřev výhybek, světelná návěstidla, rozhlasového a informačního zařízení, kamerového systému).

Konstrukce kabelovodu bude tvořena 9-ti otvorovými multikanály a železobetonovými případně plastovými kabelovými šachtami. V trase kabelovodu je navrženo 38ks šachet (z toho 30 ŽB a 8 plastových), celková délka kabelovodu je 1572m –bude upřesněno dle požadavků kabelových profesí.

D.E.1.10 Protihlukové objekty

V současné době se v místě nově navrhovaných protihlukových stěn nenachází žádná protihluková stěna (PHS). Stávající krátké PHS situované v km cca 36,670, o délce 26,5 a 4,1m budou odstraněny v rámci SO 01-15-07 Žst. Vsetín, oplocení areálu OŘ OL.

Na základě zpracované hlukové studie byl stanoven rozsah protihlukových opatření v žst. Vsetín v těchto kilometrážích železniční tratě:

SO 01-34-01 Žst. Vsetín, PHS v km 34,669 - 34,880

PHS se nachází vlevo ve směru kilometráže trati na svahu a v prostoru železničního mostu (ev. km 34,776) nad silniční komunikací E57 Vsetín – Horní Lideč přechází po vlastní nosné konstrukci. Protihluková stěna je v tomto úseku vysoká 1,5m na TK a bude oboustranně absorbční (A3/A3). Celková délka je 211m, z toho na samostatné mostní konstrukci cca 16m.

SO 01-34-02 Žst. Vsetín, PHS v km 34,674 - 34,889

PHS se nachází vpravo ve směru kilometráže trati na svahu a v prostoru železničního mostu (ev. km 34,776) nad silniční komunikací E57 Vsetín – Horní Lideč přechází po vlastní nosné konstrukci. Protihluková stěna je v tomto úseku vysoká 1,5m na TK a bude oboustranně absorbční (A3/A3). Celková délka je 214m, z toho na samostatné mostní konstrukci cca 16m.

SO 01-34-03 Žst. Vsetín, PHS v km 36,739 - 36,828

PHS se nachází vpravo ve směru kilometráže trati na svahu a v blízkosti náhonu podél Vsetínské Bečvy. Protihluková stěna je v tomto úseku vysoká 3m na TK a bude jednostranně absorbční (A3). Celková délka PHS je 89m.

SO 01-34-04 Žst. Vsetín, PHS v km 38,568 - 38,673

PHS se nachází vlevo ve směru kilometráže trati podél obytné zástavby v ulici U Trati v rovinatém místě. Protihluková stěna je v tomto úseku vysoká 3m na TK a bude oboustranně absorbční (A3/A3). Celková délka PHS je 105m.

SO 01-34-05 Žst. Vsetín, PHS v km 37,974 - 38,064

PHS se nachází vpravo ve směru kilometráže trati podél silniční komunikace Nádražní za krajním nástupištěm. Protihluková stěna je v tomto úseku vysoká 4m na TK a bude oboustranně absorbční (A3/A3). PHS bude oddělovat část prostoru nástupiště a přístupového chodníku s cyklostezkou, které jsou součástí navazující investice. Celková délka PHS je 90m.

Konstrukční a architektonické řešení protihlukových stěn je řešeno v projektu. Sloupky budou uloženy do betonových pilot. Soklové panely budou betonové a vlastní panely budou předmětem architektonického návrhu v dalších stupních, zejména v intravilánu.

D.E.2.3 Individuální protihluková opatření

SO 01-34-06 ŽST. Vsetín, IPO

Součástí protihlukových opatření budou individuální protihluková opatření a to na objektech bytových domů v ulici Smetanova. Ve zkušebním provozu bude provedeno měření hluku, které prokáže nepřekročení hygienického limitu u objektů:

- Vsetín, Smetanova 900, parc. číslo 2972
- Vsetín, Smetanova 1265, parc. číslo 2973

- Vsetín, Smetanova 1340, parc. číslo 2981
- Ústí č.popisné 58, k.ú. Ústí u Vsetína parc. číslo 304/1

V případě, že hygienický limit bude překročen, bude u objektů zajištěno větrání. Přívod vzduchu do obytných místností s okny směřujících ke zdroji hluku bude pomocí akustických větracích štěrbin a s nuceným odtahem v prostoru bytové jednotky.

D.E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

D.E.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

SO 01-15-01 Žst. Vsetín, dopravní terminál

V prostoru novostavby dopravního terminálu je nyní stávající komplex výpravní budovy, která je v nevyhovujícím dispozičním a technickém stavu a proto bude odstraněna v rámci samostatného SO.

Jedná se o novostavbu samostatně stojícího objektu lichoběžníkového tvaru s delšími strany cca 47,3 x 15m. Celkové urbanistické řešení umístění nové budovy vychází z urbanistické studie, která řešila celý přednádraží prostor.

Objekt slouží cestujícím, kteří v rámci dopravního uzlu budou využívat vlakovou a autobusovou dopravu (mhd a příměstskou). Objekt má celkem 2 nadzemní podlaží a jedno podzemní podlaží komunikačně propojené s navazujícím podchodem.

Hlavní čekací plochy pro cestující jsou umístěny v odjezdové hale v 1.np otevřené přes dvě podlaží. Tyto plochy navazují v 1.np přímo na pokladny, vertikální komunikace v rámci objektu a plochy služeb cestujícím. V 2. np jsou umístěny další plochy pro čekající včetně speciálních ploch ČD Lounge a ploch pro cestující s dětmi. V samostatné části budovy nad pokladnami je umístěno zázemí zaměstnanců objektu včetně šaten a denní místnosti. V suterénu objektu je umístěno technické zázemí objektu, včetně technologických místností a sociální zázemí pro cestující.

Prostory jsou vertikálně propojeny dvěma komunikačními jádry – otevřené schodiště s výtahem a eskalátory pro cestující a služební schodiště propojující pokladny, zázemí zaměstnanců a technické zázemí objektu.

Nosnou konstrukci nového DT tvoří monolitický ŽB skelet založený na betonových pilotách (průměr 0,75, dl. 5m), monolitická ŽB základová deska je vyztužena betonovými pasy v rastru skeletového systému. Stropy jsou ŽB monolitické. Stěny pod úroveň terénu jsou uvažovány z betonu doplněného dvojitou tlakovou hydroizolací s kontrolním a sanačním systémem. Obvodový plášť tvoří v 1.NP – 2.NP tepelně izolační trojskla s ochrannou protisluneční vrstvou (montované systémové hliníkové velkoplošné zasklení fasád) v kombinaci s neprůhlednými sendvičovými dílci (zázemí, komunikace,...). Střechy jsou navrženy ploché s foliovou hydroizolací doplněné extenzivní zelenou skladbou. Okolo atiky střech je použit pás kačírku. Vstup do objektu je zvýrazněn přesahem střechy po celé délce delší strany objektu, který je vynesena sloupy přes dvě podlaží a zároveň slouží jako přístřešek pro cestující čekající na mhd. Přesah střechy po dalších stranách objektu pokračuje v drobné římse okolo celého objektu.

SO 01-15-02 Žst. Vsetín, provozně - technologický objekt (VB)

Jedná se o novostavbu samostatně stojícího jednopodlažního objektu lichoběžníkového tvaru s delšími strany cca 15,75 x 9,5m. Celkové urbanistické řešení umístění nové VB vychází jednak z kolejového řešení stavby v žst. Vsetín, z požadavku na umístění budovy u 1. nástupiště a taktéž částečně z urbanistické studie, která řešila celý přednádraží prostor. Na stavbu nového objektu navazují v rámci projektu nástupištní plochy 1. nástupiště, obsluhující kolej č. 4 a kolej č. 6.

Objekt slouží primárně dopravní kanceláři, tedy činnosti venkovního (později pohotovostního) výpravčího včetně potřebného zázemí. Zároveň je zde umístěn prostor pro

skladování mechanizace pro údržbu nástupišť a další skladové prostory. V rámci železniční technologie je zde umístěna sdělovací místnost.

Na objekt navazuje nový kabelovod, prostupy do objektu jsou řešeny umístěním šachty. V rámci objektu jsou v blízkosti navrženy také 2 kolmá parkovací stání pro osobní a dodávková auta.

Objekt je zděný, založený na betonových základových pasech. Stropy jsou montované betonové panelové. Obvodový plášť tvoří tepelně izolační trojskla s ochrannou protisluneční vrstvou (montované systémové hliníkové velkoplošné zasklení fasád) v kombinaci s neprůhlednými sendvičovými dílci. Střecha je navržena plochá s foliovou hydroizolací doplněné extenzivní zelenou skladbou. Okolo atiky střech je použit pás kačírku. Vstup do objektu od nástupiště je zvýrazněn přesahem střechy, který je vynesena sloupy a navazuje úrovnově na zastřešení nástupiště. Přesah střechy po dalších stranách objektu pokračuje v drobné římse okolo celého objektu.

SO 01-15-03 Žst. Vsetín, hala MVTV

Na základě požadavku SEE a ST, v rámci zřízení nového provozního areálu OŘ Olomouc, bude v místě prodloužené a rozvětvené koleje č.10 zřízeno nad třemi kusými kolejemi stání pro vozidla MVTV (2 koleje) a stání pro vozidla MUV (1 kolej).

Vnější půdorysný rozměr haly je 23 x 36,8 m. Osová vzdálenost mezi kolejemi v části SEE je 6m a odstupy podélných stěn haly od osy krajních kolejí jsou 4m.

Na dvou kolejích v části vyhrazené pro SEE budou odstavována čtyři vozidla o délce 14m a na jedné koleji v části vyhrazené pro ST budou odstavována dvě vozidla o délce 6m a jedno vozidlo o délce 12m. Obě části haly budou odděleny lehkou příčkou s dveřmi. Vjezd do haly bude zajištěn sekčními vraty na el. Pohon. Ve vratech budou osazeny otevíravé dveře pro vstup obsluhy do obou částí haly. Pod střední kolejí bude zřízena prohlídková jáma dl.22,5m, kde budou prováděny prohlídky a opravy odstavovaných vozidel. Podél prohlídkové jámy budou v její koncové části umístěny i boční prohlídkové kanály pro opravu vozidel MUV. Kusé koleje v hale jsou ukončeny železobetonovými zarážedly.

Nosná konstrukce haly bude tvořena železobetonovými sloupy, průvlaky a střešními vazníky. Opláštění haly bude z tepelně izolačních PUR panelů (sendvič lakovaný plech, PUR izolace, lakovaný plech). Denní osvětlení bude zajištěno prosklenými pásy v podélných obvodových stěnách a střešními prosvětlovacími panely.

Vnitřní prostor bude dle požadavku budoucích uživatelů temperován (na 10°C) pomocí teplovzdušných agregátů na zemní plyn. Prohlídková jáma bude nuceně odvětrávána a uměle osvětlena. Odvětrání prostoru haly od výfukových splodin z motorů bude zajištěno vzduchotechnikou.

Hala bude vybavena vnitřní elektroinstalací, rozvodem EZS a EPS. Bude provedena příprava pro kamerový systém a v obou částech haly bude v blízkosti vstupu osazeno umývadlo s teplou vodou z el. ohříváče.

Ochrana objektu proti nepovolanému vniknutí je zajištěna bezpečnostními vstupními dveřmi, systémem EZS a kamerovým systémem. Celý areál bude chráněn oplocením o výšce 2m. Vznikne tak uzavřený areál OŘ Olomouc, včetně stávající budovy RZZ.

SO 01-15-04 Stavební Úpravy RZZ

Rekonstrukce bude provedena ve stávajícím objektu budovy RZZ na ulici Nemocniční, parc. č. 3348/4. Objekt RZZ je třípodlažní s jedním centrálním schodištěm. Objekt budovy RZZ je zděný, nepodsklepený. Objekt je zateplen polystyrénem v tl. 100 mm. Stropní konstrukce jsou tvořeny železobetonovými stropními panely. V suterénu jsou pod technologií zab. zař. a sděl. zař. provedeny kabelové kanály hloubky 580 mm. Konstrukce střechy je

sedlová s valbami, nosnou konstrukci tvoří sbíjené střešní vazníky, osazené na obvodové atice. Střešní Kytína je plechová, sklon střechy je cca. 23°.

V novém stavu je počítáno s výměnou stávající technologie zab. zař a sděl. zař a s rekonstrukcí rozvoden NN a 6kV. Po dobu rekonstrukce je potřeba zachovat provoz stávající technologie a po přepojení na novou bude stávající demontována a stávající místnosti uvedeny do finálního stavu.

SO 01-15-05 Technologický objekt

Jedná se o novostavbu technologického objektu silnoproudu v prostoru stávající drážní budovy na par. č. 3342. Stávající objekt bude demolován v rámci stavby.

Nově navržený objekt bude sloužit pro osazení technologie silnoproudu a je navržen dle požadavků zpracovatelů technologie. Jedná se o přízemní objekt, zastřešený sedlovou střechou. Půdorysné rozměry objektu jsou 11,76x21,26 m, výška objektu nad přilehlým terénem je 7,35 m. V objektu budou situovány místnosti rozvodny EPZ, rezerva trakce- trafo EPZ, trafo 6/0,4 kV, trafokomora T2, trafokomora T1, rozvodna NN, místnost kompenzace, místnost náhradního zdroje, místnost sděl. zař a rozvodna VN.

Nový technologický objekt bude zděný z keramických bloků na systémové lepidlo. Objekt bude založen na základových pasech a pod podlahou budou zřízeny kabelové kanály, které budou v místě vstupu multikanálu prohloubeny na požadovanou úroveň. Stropní konstrukce je navržena z železobetonových panelů. Konstrukce sedlové střechy bude tvořena dřevěnými vazníky.

SO 01-15-06 Žst. Vsetín, tankovací stanice.

Stávající čerpací stanice v žst. Vsetín bude v nové konfiguraci kolejiště nepřístupná. V rámci vyvolané investice je do stanice zařazena čerpací stanice nová, v místě stávající točny u DKV. Vlastní jímka rušené točny DKV bude z velké části ponechána. Zařízení točny bude v rámci tohoto stavebního objektu odstraněno.

Uvažovaná poloha provozní nádrže na naftu je vně kolejiště, ve stávající betonové jímce točny DKV (určené k demolici), u navrhované koleje č. 201, v blízkosti stávající haly DKV.

Provozní nádrž na naftu v žst. Vsetín bude vydávat pohonné hmoty pouze pro vlastní potřebu provozu žst. Vsetín. Předpokládaná roční spotřeba žst. Vsetín je max. 360 000 litrů (360 m³) nafty. Při provozním doporučení max. počtu plnění 12x za 1 rok, bude navrhovaný objem provozní nádrže 30 000 litrů (30 m³).

Provozní nádrž bude nadzemní, dvouplášťová. Výdej paliva bude zajištěn pomocí dvou systémového výdejního stojanu. Celá technologie bude zapojena do centrálního systému manipulace a evidence s naftou a tím bude umožněn výdej nafty bezobslužně pomocí čipových karet.

Prostor tankovací stanice bude zabezpečen kamerovým systémem a EZS. Pro provoz čerpadel je nutná přípojka NN a strukturované kabeláže (napojení na centrální systém manipulace a evidence s naftou dopravce, připojení kamer a EZS).

SO 01-15-07 Žst. Vsetín, oplocení areálu OŘ OL.

Stávající oplocení v místě uvažovaného provozního areálu OŘ je ve velmi špatném stavu, hmotově roztržité (drátěné pletivo, plechový plot a prvkový ocelový plotek na podezdívce) a pro záměr uceleného oplocení provozního areálu nevyužitelné. Proto bude odstraněno.

Pro potřeby OŘ Olomouc bude vytvořen ucelený oplocený provozní areál.

Oplocení bude provedeno na západní straně podél koleje č. 6, na severní straně podél vlečky, na východní straně bude vedeno u hranice drážního pozemku souběžně s ulicí Nemocniční. Na jižní straně oplocení respektuje navržené rozvětvené kolejiště. Na konci

přístavby budovy RZZ oplocení s bránou kolmo překříží kolej č. 104 a naváže na oplocení na západní straně podél koleje č. 6.

Vlastní oplocení (mimo linie u ulice Nemocniční) uvažujeme z pozinkovaných plotových sloupků, mezi které budou vloženy pozinkované plotové panely.

Součástí oplocení areálu OŘ bude oplocení vlečkové koleje (B.F.P., Lesy a statky T. Bati Vsetín) i ze strany autobusového terminálu města Vsetína (oplocení na budoucím pozemku města Vsetína). V linii tohoto oplocení, u železničního přejezdu vlečky přes ulici Nemocniční, bude kolmo na vlečku osazena kolejová brána s elektromechanickým pohonem. Linie oplocení podél ulice Nemocniční bude řešena odlišně, s ohledem na vizuální exponovanost v blízkosti objektů nemocnice na protější straně komunikace. Plot bude tvořen gabionovou stěnou výšky 2,0 m.

V oplocení na východní straně areálu bude osazena hlavní posuvná vjezdová brána šířky 11m. V oplocení na západní, severní a východní straně budou osazeny průchozí branky (celkem 4 ks) pro možný vstup pověřených osob.

Stávající protihluková stěna na ulici Nemocniční (mezi objekty p.č. 3348/4 a 3341) zůstane zachována.

Součástí tohoto objektu bude i demolice dvou krátkých protihlukových stěn u stávajícího vjezdu do areálu OŘ.

SO 01-15-08 Žst. Vsetín, úprava oplocení areálu nemocnice.

Posunem vlečky B.F.P., Lesy a statky T. Bati Vsetín, vznikne potřeba odstranit část oplocení areálu nemocnice Vsetín. Toto oplocení je třeba doplnit podél nové polohy vlečky v celkové délce cca 65m a navázat na stávající oplocení. Tvar plotu bude přizpůsoben stávajícímu stavu.

SO 01-15-09 Žst. Vsetín, příprava pro osazení kontejneru ZZ.

Pro trvalé umístění nového kontejneru zabezpečovacího zařízení (ZZ), v obvodu Bečva je nutné přichystat v rámci stavební přípravy betonovou desku rozměrů 6*6m tl. 250mm. Deska bude umístěna na p.č. 201, v k.ú. Ústí u Vsetína, v blízkosti Vsetínské Bečvy.

SO 01-15-15 Žst. Vsetín, úprava oplocení ulice u Lapače p.č.494/1 a 494/2

V ulici Na Lapači se nachází areál města Vsetína s vjezdovou bránou a přílehlým drátěným oplocením.

V souvislosti se směrovou úpravou přílehlé komunikace (SO 01-18-04), u areálu města Vsetína, v ulici Na Lapači, je třeba posunout část drátěného oplocení, včetně vjezdové brány. Doplněné oplocení bude z drátěného pletiva, s napínacím drátem, výšky 1,80 m. Součástí oplocení bude ocelová vjezdová brána šířky 6,3 m a výšky 2,0 m, dvoukřídlová, s křídly otočnými o 90°, ručně ovládaná.

SO 01-15-16 Žst. Vsetín, technologický objekt EPZ

V souvislosti s rekonstrukcí žst. Vsetín je třeba přemístit technologii rozvodny EPZ do nového objektu. Stávající rozvodna EPZ se nachází v kolejišti v km 37,77 a je v kolizi s nově navrhovaným kolejovým řešením ve stanici. Stávající objekt rozvodny EPZ bude zbourán a bude vybudován nový při původním vjezdu do areálu OŘ. Nový objekt rozvodny EPZ je navržen z prefabrikované prostorové buňky s kabelovým prostorem. Půdorysné rozměry objektu jsou 3,34x6,34 m. Je počítáno s prostorovou rezervou pro buňku pro trafo EPZ.

D.E.2.2 - Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 01-15-11 Žst. Vsetín, zastřešení nástupišť

Pro obě nástupiště je navrženo nové souvislé zastřešení typu „vlaštovka“ s jednou střední či dvěma krajními oporami (sloupy) a žebry v pravidelné osově vzdálenosti 10m. U výstupu z podchodů na nástupišťích jsou taktéž použity dvě oddělené podpory. Délka zastřešení na 1. nástupišti je cca 215m, na 2. nástupišti pak cca 115m.

Konstrukce zastřešení je ocelová s jednou střední válcovou podpěrou a centrálním samonosným dešťovým žlabem pohledově skrytým kapotáží z plechu, která slouží i jako prostor pro vedení kabelů a se svodem krytým v podpěře. Pro umístění veškeré kabeláže budou použity drátěné kabelové rošty. Střecha je krytá plným panelem (zavěšeným i pod nosnou konstrukci) a v části nástupišť pro autobusovou dopravu (cca 100m) pak zasklívacími profily s vrstveným bezpečnostním sklem (v některých polích probarveným – stínící folie) a podepřeným lehkou příhradovou strukturou.

Zastřešení bude vybaveno prvky pro osazení osvětlení a orientačního a informačního systému.

SO 01-15-12 Žst. Vsetín, mobiliář

Jedná se o typový kovový mobiliář žárově zinkovaný s dodatečnou povrchovou úpravou, provedení antivandal. Na nástupišťích a v dopravním terminálu budou umístěny lavičky, odpadkové koše, vývěsky a případně reklamní nosiče. Rozmístění prvků bude liniově v ose nástupiště na 2. nástupišti a v návaznosti na sloupy zastřešení na 1. nástupišti.

D.E.2.4 - Orientační systém

SO 01-15-13 Žst. Vsetín, orientační systém

Nové prvky orientačního systému jsou navrženy pro snadnou orientaci cestujících v žst. a to ve frekventovaných prostorách. Jedná se o prostory dopravního terminálu, podchodu k nástupišťím a samotných nástupišť. Mezi prvky orientačního systému patří:

Tabule s názvem stanice, tabule s číslem nástupišť, tabule s ukazatelem směru jízdy vlaků, orientační tabule, piktogramy ad.

D.E.2.5 – Demolice

SO 01-15-14 Žst. Vsetín, demolice

V objektu demolice jsou navrženy k odstranění pouze budovy s parcelním číslem, tedy zapsané v KN. Jedná se o tyto objekty:

Výpravní budova, p.č. 3147

Objekt na p.č. 3342

Objekt na p.č. 3344

Objekt na p.č. 3345

Objekt na p.č. 3346

Objekt na p.č. 3348/5

V rámci těchto objektů se předpokládá, že k povolení demolice těchto objektů bude třeba požádat o rozhodnutí o odstranění staveb, vedené příslušným územně správním stavebním úřadem. Ostatní stavby a zařízení v kolizi se stavbou budou demolovány v rámci toho objektu, který kolizi vyvolal.

D.E.3.- TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

D.E.3.1 - Trakční vedení

TV žst. Vsetín se nachází v traťovém úseku Horní Lideč – Hranice na Moravě. V dotčeném úseku je stávající trakční vedení z roku 1961 realizované podle tehdejší sestavy „J“, proudovou soustavou 3kV DC. Hlavní koleje jsou zatrolejovány svislým řetězovkovým vedením, plně kompenzovaným, se stálým tahem v troleji i nosném lanu 15 kN. Stav trakčního vedení odpovídá jeho stáří. Trakční stožáry a armatury jsou značně zkorodované, řada podpěr

je kvůli nedostatečné výšce doplněna nástavky. Vodiče vykazují značné množství skrytých vad, zvláště v místech zavěšení a proudových propojení. Samotná žst. Vsetín je provedena pomocí řetězovkových převěsů, trakční podpěry jsou po stranách stanice v příhradovém provedení. Převěsy, nosná a směrová lana vč. věšáků a TD jsou původní. Stav TV je na hranici udržitelnosti a provozuschopnosti.

Místa napájecích a spínacích stanic:

- napájecí stanice Ústí u Vsetína km 33,824,
- spínací stanice Jablůnka km 37,000,
- napájecí stanice Valašské Meziříčí km 24,938.

Elektrifikováno je prakticky celé nové kolejiště výjmy kolejiště v areálu OŘ,DKV a nakládkových kolejí. Nové trakční vedení bude provedeno podle sestavy „J“ pro elektrizaci tratí proudovou soustavou 3kV DC, izolačně však bude připraveno na přechod na 25 kV a to vč. vzdáleností ke konstrukcím a stavbám spojených se zemí. Stožáry jsou podélně umístěny v souladu se sestavou „J“, tj. s ohledem na dovolené rozpětí závislé na nejmenším poloměru oblouku kolejí. Vzhledem k šířce kolejiště bylo nutno umístit stožáry i mezi koleje a to i s využitím výjimečné vzdálenosti liců trakčních podpěr od osy koleje. Vyvěšené nosné brány nepřesahují délku 32 m. Příčné a podélné umístění bylo koordinováno s ostatními stavebními objekty jako např. mostní objekty, nástupiště, jeho zastřešení, body odbočení výhybek, viditelnost návěstidel, odvodnění kolejiště atd. V některých případech bylo nutno (pro správné sjetí výhybek) umístit stožáry na mostní objekty nebo do jejich těsné blízkosti.

Základní výška trolejového drátu je navržena 5,50 m nad TK. Projektovaná normální výška troleje v závěsech je 5,60 m nad TK. Normální výška sestavy v místech závěsů trolejového vedení je 1500 mm. Pod silničními nadjezdy v sžkm 37,323 a 38,340 bude výška sestavy snížena na 1000 mm.

Stručný popis jednotlivých stavebních objektů:

SO 01-01-01 žst. Vsetín, trakční vedení

SO řeší modernizaci TV na nový stav kolejiště v žst. Vsetín.

SO 01-01-03 žst. Vsetín, připojení EPZ na TV

SO řeší kabelové připojení EPZ z hlavního napájecího převěsu v žst. Vsetín.

SO 02-01-01 žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, trakční vedení

SO řeší modernizaci TV v t.ú. Vsetín Bečva - Vsetín.

SO 03-01-01 žst. Vsetín Bečva, trakční vedení

SO řeší modernizaci TV v žst. Vsetín Bečva a napojení na stávající TV.

SO 06-01-01 žst Jablůnka - žst Vsetín, trakční vedení

SO řeší modernizaci TV v t.ú. Jablůnka – Vsetín, napojení na stávající TV a provizorní TV pro odb. Trávníky.

D.E.3.4 - Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)

SO 01-06-01 Žst. Vsetín, EOv

Ve stávajícím stavu se ve stanici nachází 27ks vyhřívaných výhybek. Na výhybkách č. 1-4 je ve stávajícím stavu nově vybudováno EOv (4ks) výhybek včetně rozvaděče.

V novém stavu bude dle dopravního technologa požadováno umístit EOv na 14ks výhybek na zhlaví Valašská Polanka a 11ks výhybek na zhlaví Jablůnka. V žst. Vsetín budou na zhlavích umístěny nové rozvaděče REOV (5ks), které budou napojeny z nové rozvodny nn v novém technologickém objektu (T.O.). Silová část rozvodu EOv bude napojena přes samostatný transformátor 22/0,4kV. Topné tyče budou v rozvaděčích napojeny přes oddělovací transformátory.

SO 03-06-01 Odb. Bečva, EOv

Na výhybkách č.1-4 v km 35,300 (pracovní-interní název - odb. Velké Karlovice) budou nové 4 sady (nové 4 výhybky) topných tyčí na nových výhybkách dle rozsahu kolejových úprav. Stávající rozváděč bude přezbrojen a sloužit pouze pro ohřev výhybek.

Všechny rozváděče REOV budou ovládány místně a dálkově včetně začlenění do systému DDTS ŽDC.

D.E.3.5 - Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)

SO 01-06-09 Žst. Vsetín, kabelové rozvody pro EPZ

V žst. Budou umístěny nové 2ks stojanů EPZ (3kV – s možností budoucího provozu na napájení rozvodny EPZ na 25kV). Stojany EPZ budou umístěny mezi kolejí č.7 a č.9 (uvažováno pro 10 vozů – 550kW).

D.E.3.6 - Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 01-06-02 Žst. Vsetín, venkovní osvětlení

Venkovní osvětlení je ve stávajícím stavu provedeno 106ks stožáru typu JŽ.

Součástí tohoto objektu bude vybudování nového systému osvětlení železniční stanice dle nové konfigurace kolejíště, zpevněných ploch, nástupišť podchodů a ostatních budov. Napájení systému venkovního osvětlení bude z nového technologického objektu v areálu OŘ 22/04kV umístěného vedle budovy RZZ na místě stávající budovy traťového okrsku.

Osvětlení zhlaví ve směru na Valašskou Polanku bude nasvětleno pomocí 8m sklopných osvětlovacích stožárů. Rozsah osvětlení zhlaví se předpokládá v délce cca 500m.

Osvětlení zhlaví ve směru na Jablunku se předpokládá v rozsahu od rušeného přejezdu v km 38,200 po poslední výhybku č.35 tedy v rozsahu cca 300m. Navrhovány jsou obdobně jako na zhlaví na Valašskou Polanku 8m sklopné osvětlovací stožáry s LED svítidly.

Osvětlení kolejíště v žst. je uvažováno pomocí 11ks nových 20m nesklopných osvětlovacích věží. Na osvětlovacích věžích budou umístěny reflektory s technologií LED. Každá osvětlovací věž bude vybavena 2 ks pozičních svítidel ve výšce 12m.

Osvětlení areálu OŘ a přístupových cest: Pro osvětlení areálu je OŘ se uvažuje s použitím sklopných 8m stožárů s LED svítidly. Zpevněné plochy příjezdu k budově RZZ budou nasvětleny pomocí sklopných 6m stožárů.

V průběhu stavby budou zřízena provizorní nástupiště. Tato provizorní nástupiště budou osvětlena pomocí LED svítidel umístěných na stávajících nebo nových trakčních podpěrách. Po dokončení stavby budou tato svítidla demontována.

SO 01-06-03 Žst. Vsetín, osvětlení nástupiště

Součástí tohoto objektu bude osvětlení nástupišť. Osvětlení nekrytých částí nástupišť bude provedeno sklopnými 6m stožáry se světelným zdrojem LED technologie. Informační tabule, lavičky, odpadkové koše apod. budou na nástupišti rozmístěny tak, aby nebylo znemožněno sklápění osvětlovacích stožárů. Na vybraných stožácích bude umístěno rozhlasové zařízení.

Zastřešená část nástupiště bude osvětlena pomocí svítidel s LED technologií. Svítidla budou uchycena na konstrukci zastřešení nástupiště a schodiště do podchodu. Svítidla budou liniového typu s orientací rovnoměrnou s kolejí.

SO 01-06-04.1 Žst. Vsetín, osvětlení podchodu – část SŽDC
SO 01-06-04.2 Žst. Vsetín, osvětlení podchodu – část Vsetín

Osvětlení podchodu bude provedeno pomocí svítidel s LED – tř. izol II provedení anitvandal. Svítidla v podchodu budou umístěna do krytu. Veškeré chráničky pro napájecí kabely budou předpřipraveny v rámci betonáže podchodového tělesa.

Technologie výtahů a čerpadla výtahů budou zapojena do systému DDTS. Vybraná svítidla budou připojena na okruh napájeny ze zálohované sítě. Podchod bude rozdělen na část SŽDC a část města Vsetín. Část SŽDC bude v rozsahu od začátku dopravního terminálu po konec posledního nástupiště. Obě části budou samostatně odměřeny.

SO 01-06-05 Žst. Vsetín, DOÚO

Na odb. Velké Karlovice jsou ve stávajícím stavu 2ks ÚO, které jsou napojeny do TNS Ústí u Vsetína. Na odb. Velké Karlovice je uvažováno i nadále se dvěma ÚO (novými), které budou i nadále napojeny z TNS Ústí u Vsetína. Kabely DOÚO jsou ve stávajícím stavu nové a odpovídají stáří, kdy byla rekonstruována TNS Ústí u Vsetína (r.2015). Na stávajících kabelech budou provedeny přeložky jen v ne nejnutnějších případech, kdy bude docházet ke kolizím se stavebními pracemi.

SO 01-06-06 Žst. Vsetín, rozvody nn

Stávající dotčené kabelové skříně (KS) budou vyměněny za nové. Ostatní nedotčené KS zůstanou stávající.

Dopravní technolog požaduje nové dva zásuvkové stojany (ZS) 230/400V u koleje č. 6 asi 15m od zarážedla. Ovládání a signalizace bude do DDTS ŽDC.

Další ZS nejsou ve stanici požadovány (požadavek prověřen u dopravního technologa), mimo zásuvkových pilířů o osvětlovacích věžích, které budou řešeny v rámci SO-venkovní osvětlení. Nový ZS 230/400V bude u nákladíště mezi kolejí č.13 a č.15.

V rámci rozvodů nn budou napojeny rozvodny nn ve výpravní budově (VB), v budově RZZ, dopravním terminálu a novém T.O..

Nová budova MVTV bude napojena dvěma samostatnými přívody z rozvodny nn (TS), které budou samostatně odměřené.

Předpokládané umístění UNZ bude v budově RZZ. UNZ bude propojen do DŘT v rozvodně nn (TS) metalickým kabelem.

SO 01-06-07 Žst. Vsetín, přeložky silnoprůdých rozvodů nn

Stávající kabely nn v kolizi se stavebními pracemi budou přeloženy do nových poloh.

Stávající kabely DOÚO budou překládány pro zachování funkčnosti stávajících odpojovačů v průběhu stavby. Stávající EOVS je ve stanici instalováno, přeložky těchto kabelů budou provedeny na základě stavebních prací.

V blízkosti nového koncového bodu venkovní přípojky vn 22 kV bude postavena dočasná provizorní rozvodna nn (součástí PS 01-07-02), která bude pronajata. Provizorní rozvodna nn bude napojena kabely nn přes kabelové skříně (součástí SO 01-06-07) z nové rozvodny nn v novém TO vedle budovy RZZ. Po vybudování definitivních kabelových tras nn bude provizorní rozvodna nn odvezena.

SO 01-06-08 Žst. Vsetín, osvětlení podchodu ul u Křivačkáry

Osvětlení nově vzniklého podchodu (namísto rušeného přejezdu v km 38,235) a nové komunikace bude napojeno z VO města Vsetín. Osvětlení nově vzniklé komunikace bude pomocí nových sklopných stožárů s led zdroji bude připojeno v nejbližší lampě VO.

SO 01-04-01 Žst. Vsetín, kabelový rozvod 6kV**SO 01-04-02 Žst. Vsetín, přeložky kabelového rozvodu 6kV**

Stávající rozvod 6 kV v žst. Vsetín je na hranici životnosti a je proto nutná jeho rekonstrukce. Kabel je položen po celé délce stavby. V žst. Vsetín je zaústěn do rozvodny 6kV v budově RZZ a od tudy pokračuje až k TNS Ústí u Vsetína

Nově bude položen kabel 6kV z rozvodny VN 6kV v nově zbudovaném technologickém objektu v celé délce stavby. V Ústí u Vsetína bude zakončen až za koncem kolejových úprav v TNS Ústí u Vsetína.

Stávající rozvod 6kV bude nutno z důvodu zajištění napájení zab. zařízení nutno udržet v provozu do doby zřízení nově položeného rozvodu 6kV.

SO 03-06-02 Obvod Bečva, rekonstrukce přípojky nn

Stávající přípojka nn žst. Vsetín v km 35,300 je z ČEZu – 3x40A. Toto stávající jištění bude upraveno na 3x16A. Nově je uvažováno s vybudováním nové přípojky pro EOV na obv. Vsetín. Obě přípojky budou mít samostatné elektroměry. Rozvaděč pro osvětlení bude přezbrojen pouze pro REOV.

SO 03-06-03 Obvod Vsetín, venkovní osvětlení

Ve stávajícím stavu je na obv. Vsetín, instalováno po 4 ks nově zrekonstruovaných osvětlovacích stožárů vč. společného rozvaděče RO+REOV.

Stávající stožáry dotčené stavbou budou demontovány vč. svítidel. Doplněny dle světelně technického výpočtu a po skončení stavebních prací opětovně namontovány do nových pozic. Doplněné stožáry budou stejného typu jako stávající. Svítidla budou vyměněna za nová dle výpočtu osvětlení.

SO 01-12-01 Žst. Vsetín, rekonstrukce přípojky vn - část SŽDC

Stávající přípojka nn ze sloupové trafostanice bude odpojena.

Trafostanice bude demontována. V rámci tohoto SO bude vybudována nová přípojka vn z ČEZ Distribuce pro napájení stanice.

D.E.3.7 - Ukolejnění kovových konstrukcí

Ukolejnění řeší ochranu před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí trakčního vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV). V oblasti stavby je UKK řešeno individuálně pomocí průrazek.

V celém rozsahu stavby bude navrženo nové ukolejnění. Předpokládá se individuální ukolejnění pomocí opakovatelných průrazek.

Stručný popis jednotlivých stavebních objektů:

SO 01-01-02 žst. Vsetín, ukolejnění

SO řeší modernizaci UKK v žst. Vsetín.

SO 02-01-02 žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, ukolejnění

SO řeší modernizaci UKK v t.ú. Vsetín Bečva – Vsetín.

SO 03-01-02 žst. Vsetín Bečva, ukolejnění

SO řeší modernizaci UKK v žst. Vsetín Bečva.

SO 06-01-02 žst. Jablůnka - žst. Vsetín, ukolejnění

SO řeší modernizaci UKK v t.ú. Jablůnka – Vsetín.

D.E.3.8 Vnější uzemnění

SO 01-06-10 Žst. Vsetín - uzemnění TO

Vnější uzemnění pro technologické objekty silnoproudu bude provedeno páskem nerez s kombinací uzemňovacích tyčí. Kolem trafostanic budou provedeny ekvipotencionální prahy. Uzemnění bude vybudováno pro silnoproudou technologii vn, nn, hromosvod.

SO 01-06-11 Žst. Vsetín - uzemnění rozvodny nn a objektu VB

SO 01-06-12 Žst. Vsetín - uzemnění rozvodny nn a objektu DT

Vnější uzemnění pro technologické objekty silnoproudu bude provedeno páskem nerez s kombinací uzemňovacích tyčí.

SO 01-06-13 Žst. Vsetín - uzemnění EPZ

Vnější uzemnění pro technologické objekty silnoproudu bude provedeno páskem nerez s kombinací uzemňovacích tyčí. Bude realizováno jako samostatné oddálené od ostatních uzemnění.

D.E.3.9.1 - Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních

SO 01-50-01 Žst. Vsetín, rekonstrukce přípojky vn - část ČEZ

V současném stavu je žst. Vsetín napájena ze sloupové trafostanice SŽDC, instalovaný transformátor 400 kVA. Sloupová trafostanice je napojena z venkovního vedení vn 22kV.

V protažení stávající venkovní přípojky VN 22 kV bude cca 3,5 m za stávající trafostanicí SŽDC na parcele Českých drah, a.s. (p.č.3352) osazen nový koncový stožár ČEZu, který bude osazen dvěma úsekovými odpojovači. Z těchto odpojovačů budou provedeny dva samostatné kabelové odvody do rozvodny VN 22 kV v TO (SŽDC) do přírodních polí rozváděčů 22 kV.

SO 01-50-03 Žst. Vsetín, přeložky kabelů a vedení vn ČEZ

SO 01-50-04 Žst. Vsetín, přeložky kabelů a vedení nn ČEZ

Z důvodu stavebních kolizí nového podchodu „U Křivačárny“ bude přeložena stávající kiosková trafostanice 22/0,4kV a stávající vn kabely. V těchto místech budou přeloženy i kabely NN

Stavba si vyžádá na několika místech přeložky stávajícího zařízení ČEZ Distribuce, venkovních i kabelových vedení VN a NN.

SO 01-06-12 Žst. Vsetín - přeložky vedení VO

Stávající VO v kolizi se stavebními pracemi žst. Vsetín bude přeloženo do nových poloh.

5.2 Areál Oblastního ředitelství Olomouc

V současném stavu takový areál jako nějaký funkční celek neexistuje! V lokalitě ŽST Vsetín v současnosti stojí budova RZZ p.č.3348/4 - viz předcházející popis. Prostory pro potřeby OŘ – dílenské místnosti, sklady a několik podružných místností, které užívá OŘ Olomouc, jsou situovány v přízemí budovy RZZ.

V sousedství budovy RZZ je nevyužívaný dům na p.č.3342 (dříve okrsek TO Vsetín a současně bytový dům). Na jeho místě bude postaven nový technologický objekt pro technologie elektro v rámci „Rekonstrukce ŽST Vsetín“.

Z kolejí kolejiště ŽST slouží potřebám OŘ kusá kolej č. 14 ukončená zarážedlem, na kterou navazuje krátká nakládací rampa a průběžná kolej č. 16. Další staniční koleje 12 a 10 v současnosti slouží především jako koleje VNVK.

Kapacitou dostatečné či alespoň vyhovující skladovací plochy v této lokalitě dnes nejsou! Rekonstrukcí R-VS se navíc ruší skladovací plochy, které jsou dnes situovány poblíž DKV podél kolejí 22 a 25, v této části ŽST budou po realizaci stavby nové koleje VNVK 13 a 11.

Změny v uspořádání ŽST, zejména přemístění kolejí VNVK na jih do oblasti DKV uvolnilo prostor, který OŘ SŽDC Olomouc nutně potřebuje pro vybudování uceleného **doposud chybějícího a provozně mimořádně potřebného areálu pro správce infrastruktury!**

Přímý investor (SSV) se tak rozhodl jasně odůvodněný požadavek při zpracovávání PD (DUR) plně respektovat.

Areál je tvořen tímto souborem stavebních objektů. (Jejich podrobný popis je uveden v předcházejícím textu. Zde je stručně uveden jejich kontext v rámci areálu):

SO 01-15-03 Žst. Vsetín, hala MVTV – zcela nový a hlavní objekt areálu projektovaný nad rámec studie proveditelnost. Hala slouží pro odstavování vozidel SEE a ST. Do haly jsou zaústěny koleje 10,12,14. Pod kolejí 12 je zřízena revizní jáma v délce 22.5m.

SO 01-15-05 Technologický objekt (TO) - v tomto objektu bude umístěna technologie silnoproudu, konkrétně rezerva trakce, trafo 6/0,4 kV, trafokomora T2, trafokomora T1, rozvodna NN, místnost kompenzace, místnost náhradního zdroje, místnost sděl. zař. a rozvodna VN. Tím se částečně uvolní prostory v budově RZZ, které bude využívat OŘ. Umístění objektu se nabízí na místě bytového objektu, který je nevyužíván.

SO 01-15-04 Stavební Úpravy RZZ – jedná se o stávající objekt, stavební úpravy probíhají pouze uvnitř objektu

SO 01-15-16 Žst. Vsetín, technologický objekt EPZ – Technologie EPZ měla být původně osazena do nového technologického objektu. V souvislosti se vztažnými technickými předpisy a normami to není možné, objekt musí být situován samostatně. Do areálu je umístěn pouze z důvodu blízké lokalizace TO.

SO 01-18-05 Zpevněné plochy v areálu OŘ Ol – objekt logicky vzniká v okolí a v návaznosti na nové účelové pozemní objekty.

SO 02-17-01 Žst. Vsetín Bečva - žst. Vsetín, žel. svršek – v rámci tohoto objektu vyprojektována část kolejiště svedená do areálu OŘ, konkrétně se jedná o koleje 10, 12, 14, které jsou zavedeny haly MVTV a kolej 16, podél které se bude skladovat materiál pro potřeby OŘ.

SO 01-15-07 Žst. Vsetín, oplocení areálu OŘ Ol. – oplocuje výše uvedený soubor staveb.

Do areálu jsou samozřejmě dílčími částmi zaústěny i další objekty, jako kabelovod, sítě, dílčí části sdělovacího zařízení jako kabelizace, kamerový systém, EZS a další, ty už však nejsou budovány jen pro účely OŘ.

Potřeba a následný přínos objektů nových objektů areálu OŘ v ŽST Vsetín bude spočívat zejména v zajištění řádné správy a údržby majetku státu a současně v účelném, bezpečném a hlavně hospodárném provozování železniční dopravní cesty, což je prioritním posláním SŽDC, s.o., jako správce železniční dopravní infrastruktury. Právě pro tyto účely je areál OŘ v žst. Vsetín nezbytně nutný a nepostradatelný!

Konkrétně bude vybudováním areálu OŘ nově dosaženo:

- zajištění vyhovujícího zázemí pro techniku a zaměstnance správy tratí i SEE, která bude odpovídat současným potřebám
- současně dojde k zajištění bezpečnosti mechanizace, ostatní techniky a vybavení před krádežemi a vandalskými vlivy

- nezanedbatelným přínosem je ochrana techniky před povětrnostními vlivy

Bez haly pro techniku není možné v zimním období provádět předepsané provozní prohlídky a ošetření montážních vozů trakčního vedení (MVTV), technika vystavená mrazu současně vykazuje četnější poruchovost a časy uvedení do provozu jsou několikanásobně delší.

Z uvedeného vyplývá, že vybudování areálu OŘ v ŽST Vsetín je prakticky nezbytné a přínosy z nového areálu OŘ tak bude mít zprostředkovaně kromě správce samotného cestující veřejnost a ostatní subjekty, které služeb dráhy využívají ke spolehlivé a včasné přepravě zboží.

Přehledná situace stanice je doložena v příloze D.2.

5.3 Parkovací dům

Architektonické a urbanistické řešení

Je umístěn bezprostředně u dopravního terminálu a slouží pro parkování cestujících využívajících terminál pro dojíždění, pro parkování služebních vozidel SŽDC a obsluhy budovy dopravního terminálu.

Parkovací dům (dále PAD) uvozuje jižní frontu nově budované Nádražní ulice a obrací se k ní oblým pláštěm utvářeným okolo jeho vřetenovité rampy, stejně tak k sousední plánované administrativní nebo polyfunkční budově.

Do ulice Nádražní jsou obráceny vstupy do dvou schodišťových komunikačních jader. Vjezd a výjezd je z nového dopravního napojení ze strany od dráhy, který umožňuje příjezd z kruhového objezdu u nemocnice a tím i ze všech směrů města.

Dům je pětipodlažní, částečně prefabrikovaný železobetonový skelet s převážně otevřenou fasádou, krytý zelenou extenzivní střechou a opláštěný ocelovou mřížovinou.

Provozní řešení

Dům je předurčený nosnou konstrukcí uspořádanou podle dopravního řešení. Vjezd a výjezd pro osobní auta (dále jen OA) je umístěn na jižní fasádě. Příjezd je z kruhového objezdu na ulici Nádražní, vozidla přijíždějí jednosměrnou komunikací s řadícím pruhem přímo před vjezdem do domu. Výjezd je nasměrován okolo odstavné plochy autobusů. Vjezd i výjezd přes okružní křižovatku u nemocnice umožňují příjezd k domu ze všech stran města.

V domě jsou dvě schodišťová jádra s vlastním výtahem umožňujícím přepravu osoby na invalidním vozíku. Tato jádra jsou umístěna s ohledem na cíle parkujících uživatelů, a to dopravní uzel a centrum města na straně západní a nemocnici na straně východní. V návaznosti na vstupy jsou umístěna parkovací stání pro tělesně postižené osoby, která jsou v přízemí a blízko vstupu.

Objekt je navržen pro kapacitu 300 míst, parkovací plochy jsou uvažovány ve všech podlažích. V přízemí bude část kapacity rezervována pro pracovníky SŽDC. Účelem parkovacího domu je zřídit parkovací stání P+R pro uživatel obou druhů dopravy a to vlakové i autobusové a vybudovat nové kapacity parkování, které nahradí parkovací místa, které zaniknou výstavbou žst a přesunem autobusového nádraží. Vlastníkem i provozovatelem parkovacího domu bude město Vsetín.

SO 730 Parkovací dům, příprava území

Budou odstraněny zpevněné plochy a náletová vegetace v řešeném území. Dále bude vymezeno a oploceno staveniště objektu.

SO 731 Parkovací dům spodní stavba

Pro stavbu parkovacího domu budou realizovány zemní práce, piloty a založení objektu.

SO 732 Parkovací dům horní stavba

Bude realizována horní stavba parkovacího domu pro celkem 300 parkovacích stání v pěti podlažích. Objekt má na vjezdu a výjezdu po dvou parkovacích systémech, dvě samostatné kruhové jednosměrné rampy, dvě komunikační jádra s výtahem a schodištěm a v přízemí technické zázemí pro obsluhu parkovacího domu, dále pro údržbu a skladování vnitřního vybavení. Střecha je plochá, extenzivně ozeleněná s retenční schopností. Fasáda je otevřená.

SO 733 Objekt pro retenci

Za účelem zpomalení odtoku dešťových vod ze střechy domu budou dešťové vody odvedeny do povrchové (otevřené) vsakovací rýhy, jejíž dno bude vyplněno štěrkem až do propustných vrstev. Vsakovací rýha je umístěna při JV straně parkovacího domu.

SO 734 Přípojka vody

Bude realizována přípojka pro napojení objektu na veřejný vodovodní řad. Přípojka slouží pro pokrytí spotřeby sociálního zázemí obsluhy, úklidu a údržby parkovacího domu a zásobování požárních hydrantů.

SO 735 Přípojka jednotné kanalizace

Bude realizována přípojka pro napojení objektu na veřejnou kanalizaci. Přípojka slouží pro odvod odpadních vod ze sociálního zázemí obsluhy parkovacího domu, úklidu a údržby.

SO 736 Přípojka NN

Bude realizována přípojka pro napojení objektu na veřejnou rozvodnou síť. Přípojka slouží pro pokrytí spotřeby parkovacího domu.

SO 737 Přípojka sdělovacích rozvodů

Bude realizována přípojka pro napojení objektu na veřejnou sdělovací síť pro možnost vzdálené obsluhy parkovacích systémů.

SO 738 Dlážděné plochy

Budou realizovány dlážděné plochy okapového chodníku při patě parkovacího domu a pochozí plochy při jihovýchodní straně.

PS 739 Automatické parkovací systémy

Budou realizovány dva a dva parkovací systémy na vjezdu a výjezdu do parkovacího domu se závorou. Na vjezdu budou osazeny zařízení pro výdej parkovacích lístků. Systém bude vybaven zařízením pro automatické čtení poznávacích značek.

5.4 Popojení I/69 ulice Na Lapači

Propojení komunikací začíná na kruhové křižovatce projektované v rámci stavby I/69 Rampa Mostecká, podchází silniční estakádu I/57 a navazuje na ulici Na Lapači. V rámci stavby se buduje mostní objekt přes Rokytenu a vyvolané přeložky inženýrských sítí. Stávající most přes Rokytenu na Ulici Na Dolansku se v rámci stavby, rekonstrukce žst Vsetín nebude, viz situace

Komunikace s volnou šířkou mezi obrubami 7,0m.

6 Územně technické podmínky:

6.1 Základní charakteristika zájmového území

Žst. Vsetín je umístěna v centru města. Je vymezena ulicí Nádražní, Nemocniční a bývalým průmyslovým areálem Pila Delta.

Navazující úsek Vsetín – Vsetín Bečva vede po úpatí svahu Bečevná, u koleje č.2 je ohraničen náhonem a řekou Bečva. Od odbočky Bečva vede trať v násypu až do po začátek stavby v km 34.1 v Ústí u Vsetína

Úsek před Hranickým zhlavím vede v intravilánu mezi městskými částmi Trávníky a Rybníky.

Výška nivelety v celém úseku stavby plynule stoupá proti staničení a pohybuje se v rozmezí 340-370m.n.m bpv.

Zájmová lokalita se nachází v kontaktu se záplavovým územím pro Q100 řeky Bečvy. Těleso dráhy v některých místech tvoří přímo hranici záplavového území. Výkopové práce v koleji č. 2 budou pod hladinou Q100. Vzhledem k tomu, že se stavba nachází v záplavovém území, je třeba zpracovat Povodňový plán pro období výstavby a Havarijní plán dle zákona č 254/2001 Sb., o vodách

Zemětřesení je nutné uvažovat ve smyslu ČSN EN 1998-1.

6.2 Bourací práce a kácení porostů

Bourací práce objektů mající vlastní katastrální číslo jsou obsaženy v objektu Demolic. Konstrukce v kolizi se stavbou, které vlastní katastrální číslo nemají, jsou bourány v rámci objektu, který bourání vyvolal.

Po celé délce trati jsou káceny náletové dřeviny a stromy v kolizi se stavbou. Kácení mimolesní zeleně je součástí SO 50-16-01. Pro stavbu je proveden dendrologický průzkum příloha B.6.4

6.3 Geomorfologické, klimatické, geologické a hydrogeologické poměry

Předkvartérní podklad

Předkvartérní podklad je budován paleogenními (terciárními) sedimentárními horninami, silně až zcela zvětralými pískovci a jílovci (R6-R5), místy s vložkami mírně zvětralých hornin (R4).

Kvartérní pokryv

Kvartérní pokryv zkoumané oblasti je tvořen fluviálními, místy až deluviofluviálními holocénními sedimenty, které mají shora charakter jemnozrnných jílu písčitých, do hloubky pak přecházejí v hrubozrnné štěrky s příměsí jemnozrnné zeminy.

Hydrogeologické poměry

Zájmové území je odvodňováno řekou Vsetínská Bečva. Kolektory mají charakter fluviálních štěrků s vysokou příměsí písku, a mají průlinovou propustnost. Hladina podzemní vody se pohybuje v hloubce 2,20 - 4,45 m pod terénem a je většinou mírně napjatá.

7 Vliv stavby na jednotlivé složky životního prostředí

Flóra

Během terénních průzkumů nebyla zaznamenána ve vazbě na železnici přítomnost zvláště chráněných ani ohrožených druhů rostlin.

Fauna

Vliv na bezobratlé

V zájmovém území bylo zaznamenáno několik druhů zvláště chráněných zástupců bezobratlých - v km 36,25 se v dřevěném opevnění svahu na kamenné zídce nachází mraveniště mravenců rodu *Formica*. Čmeláci rodu *Bombus* jsou druhem hnízdicím mimo samotnou železniční trať, převážně výše ve svahu mezi lesem a železnicí.

Vliv na ryby

Záměr kříží několik zarybněných vodních toků. V případě přestaveb nebo úprav mostů přes vodní toky (zarybněné i nezarybněné) i během staveb v sousedství koryta Vsetínského Bečvy je nutné důsledně dbát na prevenci havarijních stavů, aby nedošlo k únikům látek závadným vodám do toku.

Vliv na obojživelníky

Ovlivnění obojživelníků záměrem proto nepředpokládáme.

Vliv na plazy

Ovlivnění plazů záměrem nepředpokládáme.

Vliv na ptáky

Veškeré kácení bude prováděno mimo období hnízdění ptáků. K termínové kolizi nedojde, pokud bude kácení provedeno mimo vegetační sezónu. Neočekáváme, že by kácení dřevin v oblasti způsobilo (především z důvodu sousedství lesa a zahradních ploch) významnou redukci hnízdních příležitostí pro ptáky. Posuzovaný úsek železniční trati je již stabilizovaný v krajině, neočekáváme proto, že by provoz záměru působil na ptáky v zájmovém území zvýšenou úrovní rušení.

Vliv na savce

V zájmovém území se nachází především běžné druhy savců, ze zvláště chráněných druhů byla ve vazbě na vodní toky zaznamenána vydra říční (*Lutra lutra*). Na savce bude mít záměr především vliv jako migrační překážka. Nepředpokládáme, že by po realizaci záměru došlo ke zhoršení migrační propustnosti oproti současnému stavu. U mostů budou zachovány/nově provedeny bermy pro migraci živočichů. Jako nejvýznamnější úsek posuzované trati z hlediska migrační propustnosti hodnotíme oblast u mostu v km 35,37, kde je trať křížena dálkovým migračním koridorem pro velké savce. V novém stavu nedojde ke zmenšení rozměrů tohoto mostu a migrační propustnost trati zůstane zachována. Jako druhý nejvýznamnější most z hlediska migrační propustnosti hodnotíme most přes vodní tok Senice, kde nedojde k výrazným stavebním zásahům do mostu.

8 Vliv stavby na zvláště chráněná území a přírodní parky, NATURA 2000

Předmětný záměr přímo zasáhne do významných krajinných prvků vodní toky a údolní niva. Posuzovaný záměr kříží vodní toky Rokytenku, náhon propojující Bečvu a Rokytenku, Senici. V nejbližším okolí drážního tělesa se nenachází žádné registrované významné krajinné prvky. Vzhledem k tomu, že jde o rekonstrukci stávající železniční trati včetně mostů, a v místech, kde záměr zasahuje do údolních niv je urbanizované území, lze

předpokládat, že dopad bude velmi omezený a na kvalitu jmenovaných významných krajinných prvků nebude mít vliv. V ploše záměru se nenachází žádný přírodní park.

Posuzovaný záměr přichází na k. ú. Ústí u Vsetína přibližně v km 35 – 34,1 do kontaktu se zvláště chráněným územím. Leží na hranici CHKO Beskydy a v těsné blízkosti EVL Beskydy. K provedení stavby bylo vydáno vyjádření AOPK, regionálního pracoviště SCHKO Beskydy: v místě stavby a v jeho okolí nejsou známy skutečnosti, které by znemožňovaly nebo omezovaly rekonstrukci kolejiště provést. Hranice CHKO Beskydy nemá ochranné pásmo.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného nadregionálního biokoridoru ani nadregionálního biocentra, ani do žádného regionálního biocentra ani regionálního biokoridoru. Záměr zasahuje do prvků lokálního ÚSES. Vzhledem k povaze a rozsahu záměru, kde je podmínkou záměru zachovat, případně rozšířit kapacitu propustků a mostů, nedojde ke změnám, které by prvky ÚSES a jejich funkci ovlivnily. Posuzovaný záměr tedy nebude mít negativní vliv na územní systém ekologické stability.

9 Nároky stavby na okolní infrastrukturu

9.1 Voda pro provozní účely

Odběr vody lze předpokládat pouze ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště apod.). Voda použitá při technologických procesech bude z dovezených zdrojů. Odběr vody v průběhu stavby bude záviset na momentální potřebě zařízení staveniště.

9.2 Surovinové zdroje

Zvýšené nároky na pohonné hmoty a další suroviny potřebné pro realizaci je možné očekávat výhradně v období realizace záměru.

9.3 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

V období realizace záměru budou kladeny zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu, především ve spojení s odstraňováním odpadů a dovozem materiálu potřebným na stavbu. Pro transport materiálu bude využito stávajících komunikací. Velká část nároků na dopravní infrastrukturu bude kryta po železnici.

10 Nepříznivé účinky stavby na životní prostředí

10.1 Odpadní vody

Během výstavby a provozu posuzovaného záměru budou vznikat odpadní vody technologické a splaškové a dále vody dešťové.

Technologické odpadní vody

Odpadní vody, které budou produkovány v době výstavby, budou představovat především vody znečištěné v průběhu stavebních prací. Odpadní voda bude produkována především v rámci technologických postupů a v rámci mytí stavební techniky a zařízení. Množství této odpadní vody není možné v současnosti odhadnout.

Při čištění příjezdových komunikací na stavbu budou kromě ručního čištění a zametacích vozů nasazeny i vozy kropící. Jejich nasazení má význam především v době suchých ročních období, kdy dochází na komunikacích zatížených staveništní dopravou k vyšší prašnosti. Je třeba dbát na to, aby voda znečištěná nerozpustnými částicemi neucpávala kanalizační vpusti, či nezanášela kanalizační řád v místech, kde bude kropící technika použita.

Splaškové odpadní vody

Splaškové odpadní vody budou vznikat na stavbě ve velmi omezeném množství. Důvodem je používání chemických WC na jednotlivých zařízeních stavenišť.

Dešťové vody

Dešťové vody nejsou řazeny mezi vody odpadní. Dešťové vody budou jak v období výstavby, tak v době provozu železnice na okraj tělesa. Systém odvodnění bude tvořen soustavou trativodů, šachet a svodných potrubí podél trati.

10.2 Odpady

Při realizaci posuzované stavby a jejím následném užívání budou vznikat odpady různých skupin a druhů dle Katalogu odpadů. Při veškerém nakládání s těmito odpady (tzn. jejich soustředování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování atd.) je třeba dodržet ustanovení legislativních předpisů platných v oblasti nakládání s odpady.

Odpady vznikající při výstavbě záměru

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních stavenišť vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem lidí (většinou komunální odpad). Odpadový materiál kategorie N (bude-li vznikat) bude shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti ve smyslu vyhlášky MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění. Odpady ze stavby budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou, které bude možné specifikovat až po vyjasnění smluvních vztahů mezi investorem a dodavatelem stavby. Obecně platí zásada, že na ploše staveniště je vhodné ukládat odpady jen krátkodobě.

Předpokládané množství vznikajících druhů odpadů

kat.č.odpadu	kat.	název druhu odpadu	jedn.	celkem
07 02 99	o	PE podložky	kg	4611,00
07 02 99	n	pryžové podložky	kg	12391,00
08 01 11	n	odpadní barvy a laky	t	131,00
15 01 01	o	papírové a lepenkové obaly	t	0,96
15 01 02	o	plastové obaly	t	1,06
16 01 22	o	pryž	t	0,75
16 02 13	n	trafo s olejem bez náplně PCB a škodlivin	ks	129,00
16 02 14	o	elektrošrot (vyřazená zařízení a přístr. nn - Al, Cu a vz. kovy)	t	20,13
16 02 16	o	izolátory porcelánové 10,5 kg	ks	1472,00
16 06 01*	n	olověné akumulátory	ks	6,00
16 02 16	o	odpojovače-ocel, porcelán 100 kg	ks	19,00
17 01 01	o	beton z demolic objektů, základů TV	t	4478,65
17 01 01	o	železniční pražce betonové	t	3194,70
17 01 01	o	prostý beton z demolic mostů	t	3101,00
17 01 02	o	stavební a demoliční suť (cihly)	t	10968,10
17 01 03	o	stavební a demoliční suť (tašky a keramické výrobky)	t	15,00
17 02 01	o	dřevo po stavebním použití, z demolic	t	346,23

17 02 02	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj.-sklo	t	10,00
17 02 03	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj.-plasty	t	7,32
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné	t	1764,10
17 03 01	n	asfaltové směsi s dehtem	t	89,70
17 03 02	o	vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živičné lepenky bez dehtu	t	289,28
17 04 01	o	odpad mědi a jejich slitin	t	56,81
17 04 02	o	odpad hliníku	t	5,99
17 04 05	o	železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje	t	3071,76
17 04 07	o	směsné kovy	t	54,06
17 04 09	n	kovové části výhybek znečištěné mazadly	t	43,40
17 04 11	o	zbytky kabelů, vodičů	t	18,42
17 05 03	n	zemina a kamení obs. nebezpečné látky (např. z okolí výhybek)	t	4898,20
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop	t	133670,46
17 05 04	o	zemina a kamení	t	1740,81
17 05 04	o	žulové kostky	t	214,00
17 05 07	n	lokálně znečištěný štěrk (z okolí výhybek)	t	5332,50
17 05 08	o	štěrk z kolejiště	t	20376,50
17 06 04	o	tepelná izolace (miner.vata)	t	0,32
17 09 04	o	železobeton	t	6047,10
17 09 04	o	kamenivo + beton	t	6613,15
17 09 04	o	škvára	t	375,00
17 09 04	o	laminát z demolic reléových domků	t	1,06
20 01 21	n	zářivky	ks	136,00
20 02 01	o	biologicky rozložitelný odpad	t	467,19
20 03 01	o	komunální odpad	t	1,83

10.3 Hluk

Po provedení rekonstrukce, dochází ke snížení hlučnosti v noční době. V denní době zůstává stav hlučnosti, v úsecích bez protihlukových stěn, přibližně na stejné úrovni, avšak v místech kde dochází k demolici drážních objektů lze očekávat mírné zvýšení hluku. Nejzatíženější obytné objekty v řešeném úseku železniční trati jsou v blízkosti ocelového mostu přes silnici I/57 v obci Ústí. V rámci výsledků hlukové studie se navrhuje tyto protihlukové objekty.

Protihluková opatření - stěny

Umístění stěny	délka	Výška
PHS v km 34,675 - 34,886L	211 m	1,5 m nad TK
PHS v km 34,680 - 34,895P	214 m	1,5 m nad TK
PHS v km 36,739 - 36,828P	89 m	3,0 m nad TK
PHS v km 38,568 - 38,673P	107 m	4,0 m nad TK
PHS v km 38,568 - 38,675L	107 m	3,0 m nad TK

u stěn je preferována pohltivá úprava stěn

Protihluková opatření - individuální

Ve zkušebním provozu bude provedeno měření hluku, které prokáže nepřekročení hygienického limitu u objektů:

- Ústí č.p.58, parc.č. st.304/1 k.ú. Ústí u Vsetína

- Vsetín, Smetanova 900, parc. číslo 2972, k.ú.Vsetín
- Vsetín, Smetanova 1265, parc. číslo 2973, k.ú.Vsetín
- Vsetín, Smetanova 1340, parcení číslo 2981, k.ú.Vsetín

V případě, že hygienický limit bude překročen, bude potřeba u objektů zajistit nucené větrání (například zajištění větrání pomocí větracích štěrbin s nuceným odtahem). Hlukové ovlivnění objektu Ústí č.p. 58 je ve stávajícím stavu vysoké a nelze přesně stanovit účinnost protihlukových opatření, proto je doporučeno v případě prokazatelného překročení hygienického limitu, provést také výměnu oken za protihluková.

11 Majetkoprávní vztahy

Kraj: Zlínský

Pověřená obec: Vsetín

Katastrální území:

km		název katastrálního území
40,13	37,35	Vsetín (okres Vsetín);786764
37,35	36,10	Rokytnice u Vsetína (okres Vsetín);786951
36,10	33,39	Ústí u Vsetína (okres Vsetín);774847

Většina stavby je situována na tělese dráhy a tedy na pozemcích SŽDC, s.o. případně ČD a.s., dále i na pozemcích nedrážních. Záměr projektu respektuje v maximální možné míře stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků. Podrobný seznam parcel je uveden v přípravné dokumentaci R-VS. Zde je uvedena pouze tabulka celkových záborů.

Tabulka trvalých, dočasných záborů a věcných břemen

Katastrální území	Katastrální území	Trvalý zábor (m ²)	Dočasný zábor (m ²)	Věcné břemeno (bm)
ČD a.s	Vsetín	10622	4718	46
Minodrážní pozemky	Vsetín	4881	9080	1272
	Rokytnice u Vsetína	0	445	8
	Ústí u Vsetína	0	746	61
Zábory celkem.		15503	14989	1387

Stavba Parkovacího domu a stavba propojení I/69-ulice Na Lapači nejsou součástí přípravné dokumentace a majetkoprávní situace u nich nebyla řešena, obě stavby jsou z větší části umístěny na pozemcích města.

12 Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů:

Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr svými parametry nepřekračuje povolené limity, a proto jej lze v navržené lokalitě doporučit k realizaci.

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

V rámci návrhu byly zohledněny požadavky jednotlivých správců pro technické zabezpečení provozu. Uplatnitelné náklady jsou zahrnuty do stavby, neuplatnitelné budou pořízeny příslušnými správci mimo rozpočet stavby. Finanční požadavky zabezpečení budoucího provozu (užívání stavby) jsou zohledněny v ekonomickém hodnocení v nákladech na údržbu.

13.1 Dělení dle druhu majetku:

Níže je uveden pouze majetek, jenž bude výsledně cizím majetkem – mimo SŽDC s.o. (tj. přejde do cizího vlastnictví, nebo v cizím vlastnictví je, a stavbou je vyvolána nutná úprava/přeložka):

Číslo SO	Název objektu	Budoucí vlastník
koleje		
SO 01-17-02	Vlečka B.F.P., žel. svršek	B.F.P lesy a statky T.Bati
SO 01-16-02	Vlečka B.F.P., žel. spodek	
SO 01-17-03	Vlečka PROMET FOUNDRY a.s., žel. svršek	Promet Foundry a.s.
SO 01-16-03	Vlečka PROMET FOUNDRY a.s., žel. spodek	
SO 01-17-09	Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín, žel. svršek	ČD a.s.
SO 01-16-09	Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín, žel. spodek	ČD a.s.
SO 01-17-04	Žst. Vsetín, žel. přejezd v ul. Nemocniční	B.F.P lesy a statky T.Bati
SO 01-17-05	Žst. Vsetín, žel. přejezd P10385	B.F.P lesy a statky T.Bati
mosty		
SO 01-19-31	žst. Vsetín, úprava protidotykových štítů silničních nadjezdů	ŘSD
SO 01-19-33	žst. Vsetín, silniční most na ul. u Křivačkářny	Město Vsetín
SO 01-19-35	žst. Vsetín, silniční most na ul. na Lapači	Město Vsetín
SO 01-19-36	Úpravy mostu přes Senici v ústí u Vsetína ÚS-M-02	Obec Ústí u Vsetína
Pozemní komunikace		
SO 01-18-01	Přeložka ul. U Křivačkářny	Město Vsetín
SO 01-18-04	Přístupová komunikace	Město Vsetín
SO 01-18-06	Úprava vjezdu do DKV	ČD a.s.
pozemní objekty		
SO 01-15-06	Žst. Vsetín, tankovací stanice	ČD a.s.
SO 01-15-08	Žst. Vsetín, úprava oplocení areálu nemocnice	Zlínský kraj
SO 01-15-15	Žst. Vsetín, úprava oplocení ulice u Lapače p.č.494/1 a 494/2	Město Vsetín
SO 01-34-06	ŽST. Vsetín, IPO	Jednotliví vlastníci bytů
Objekty elektro		
SO 01-06-08	Žst. Vsetín, osvětlení podchodu ul u Křivačkářny	Město Vsetín
přeložky elektro		
SO 01-50-01	Žst. Vsetín, rekonstrukce přípojky vn - část ČEZ	ČEZ a.s.
SO 01-50-03	Žst. Vsetín, přeložky kabelů a vedení vn ČEZ	ČEZ a.s.
SO 01-50-04	Žst. Vsetín, přeložky kabelů a vedení nn ČEZ	ČEZ a.s.
SO 01-06-14	Žst. Vsetín - přeložky vedení VO	Město Vsetín
Přeložky sdělovací		

SO 50-10-01.1	Žst. Vsetín, úprava optické kabelizace CETIN a.s.	CETIN a.s.
SO 50-10-01.2	Žst. Vsetín, úprava metalické kabelizace CETIN a.s.	CETIN a.s.
Přeložky potrubních vedení (plyn, voda, kanalizace, teplovody)		
SO 50-22-01	Přeložky a ochrana plynovodů	GasNet, s.r.o.
SO 50-27-01	Přeložky a ochrana vodovodů a kanalizací Vak Vsetín	VaK Vsetín a.s.
SO 50-21-01	Přeložky a ochrana teplovodu Teplo Vsetín	Zásobování teplem Vsetín a.s.
SO 01-27-01.8	uprava přípojky kanalizace DKV (depo kolejových vozidel)	ČD a.s.
Parkovací dům		
Všechny SO PS		Město Vsetín
Propojení I/69 – ulice Na Lapači		
Všechny SO PS		Město Vsetín

V další tabulce jsou objekty, které nejsou součástí nákladů stavby. Nejsou financovány v rámci stavby a budoucím vlastníkem není SŽDC.

Číslo SO	Název objektu	Investor a vlastník
mosty		
SO 01-19-32	žst. Vsetín, podchod ke galerii	Město Vsetín
SO 01-19-34	žst. Vsetín, lávka na ul. u Křivačkářny	Město Vsetín
Pozemní komunikace		
SO 01-18-02	Cyklostezka	Město Vsetín
Objekty elektro		
SO 01-06-04.2	Žst. Vsetín, osvětlení podchodu – část Vsetín	Město Vsetín

U všech ostatních objektů je investorem i budoucím vlastníkem SŽDC s.o.

13.2 Úspora zaměstnanců – zabezpečení provozu trati:

Po aktivaci SZZ bude stanice obsazena dispozičním výpravčím, výpravčím vnější služby a operátorem železniční dopravy. Pracoviště dispozičního výpravčího a operátora železniční dopravy bude ve stávající budově RZZ, pracoviště venkovního výpravčího pak na nástupišti č. 1. Po zavedení dálkového řízení z CDP Přerov zůstane ŽST Vsetín obsazena pouze pohotovostním výpravčím.

Dispoziční výpravčí	5, 488
Výpravčí vnější služby	3, 947
Operátor železniční dopravy	1, 160
součet	10, 595

13.3 Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu

Ekonomické hodnocení stavby jednoznačně prokazuje, že realizace stavby bude přínosná. Ekonomické hodnocení stavby jednoznačně prokazuje, že realizace stavby bude celospolečenským přínosem.

Stavba svou realizací napomůže naplnění cílů, mezi které patří:

- Zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy

- Zvýšení kvality provozování trati
- Zvýšení komfortu cestujících
- Zvýšení bezpečnosti cestujících a chodců
- Zvýšení bezpečnosti zaměstnanců obsluhy trati SŽDC s.o.

Z hlediska ekonomického hodnocení se výše jmenované přínosy projeví zejména:

- Úsporou času cestujících
- Snížením externalit dopravy
- Snížením nákladů na provozování a provozuschopnost železniční dopravy

Ukazatel	Finanční analýza	Ekonomická analýza
Čistá současná hodnota (NPV)	-1 196 083 tis. Kč	164 413 tis. Kč
Míra návratnosti (RR)	-9,84%	5,83 %
Poměr přínosů a nákladů (B/C)	-	1,087

14 Rozpis nákladů

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	100 837,-
2	Nákup pozemků	8 148,-
3	Výstavba	1 858 813,-
4	Technologie	0,-
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	185 209,-
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	0,-
7	Technická pomoc	43 712,-
8	Propagace	400,-
9	Dozor v průběhu výstavby	4 149,-
10	Mezisoučet	2 201 267,-
11	(DPH ⁽³⁾)	0,-
12	CELKEM⁽⁴⁾	<u>2 201 267,-</u>

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

15 Legenda použitých zkratk (vyjma zkratk názvů organizací)

AC	...	střídavý proud
AN	...	autobusové nádraží
ASHS	...	autonomní samočinný hasicí systém
DC	...	stejnosměrný proud
DK	...	dálková kabelizace, dálkový kabel
DKV	...	depo kolejových vozidel
DOK	...	dálkový optický kabel
DOÚO	...	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOS	...	dálkové ovládání stanic
DPOV	...	dílny pro opravu vozidel
DT	...	dopravní terminál
DTS	...	distribuční trafostanice
DOZ	...	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
ED	...	elektrodispečink
EOV	...	elektrický ohřev výhybek
EPS	...	elektronická požární signalizace
EPS	...	elektrická požární signalizace
EPZ	...	elektrické předtápěcí zařízení
ERTMS...		evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
ETCS	...	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
EZS	...	elektronická zabezpečovací signalizace
FKZ	...	filtračně kompenzační zařízení
GSM-R	...	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
IPO	...	individuální protihluková opatření
ITZ	...	integrovaná telekomunikační zařízení
JŘ	...	jízdní řád
MK	...	místní kabelizace
MRTS	...	místní radiová technologická síť
MRS	...	místní radiová síť
MŘS	...	místní řídicí systém
NN	...	nízké napětí
NS	...	napájecí stanice
N.z.	nákladiště, zastávka
PHS	...	protihluková stěna
PTS	...	přejezdová transformační stanice
PS	...	provozní soubory
PUPFL	...	pozemky určené k plnění funkcí lesa
R-VS	...	rekonstrukce žst. Vsetín
SO	...	stavební objekty

SP	...	studie proveditelnosti
SOE	...	síť oblasti elektrotechniky
SON	...	správa osobních nádraží
SpS	...	spínací stanice
STS	...	staniční trafostanice
ss	...	subsystém
SVV	...	stavební správa východ
SZZ	...	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TEN-T	...	transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)
TTP	...	tabulky traťových poměrů
TTS	...	traťová transformační stanice
TK	...	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	...	trakční měnírna
TMP	...	trakční měnírna podpůrná
TNS	...	trakční napájecí stanice
TSI	...	technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú., T.Ú.	...	traťový úsek
TV	...	trakční vedení
TR, TS	...	trafostanice
TRS	...	traťový rádiový systém
TZZ	...	traťové zabezpečovací zařízení
UNZ	...	univerzální napájecí zdroj
VB	...	výpravní budova
VN	...	vysoké napětí
VO	...	veřejné osvětlení
VVN	...	velmi vysoké napětí
ZOK	...	závěsný optický kabel
ZPF	...	zemědělský půdní fond
Žst., ŽST	...	železniční stanic
MoS	Memorandum o vzájemné spolupráci mezi Městem Vsetín – SŽDC s.o. a ČD a.s.

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.

Vypracoval: Ing. Jiří Malina a kolektiv profesních garantů
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
mobil: 605439937
email: malina@moravia.cz

16 Výčet příloh

- příloha A: Formuláře VZOR 80 - 83
- příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu
- příloha C: Oponentní posudek podle čl. 4.3. Posudek je pro stavby nad 1,8 mld Kč bez DPH
Zajistí investor.
- příloha D: Orientační výkres, případně detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby, dopravní schémata současného a navrhovaného stavu
- příloha E: U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů
- příloha F: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatující, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem
- příloha G: Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových normativů staveb pozemních komunikací“ (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací)
nedokládá se. Příloha se vztahuje pouze na silniční stavby
- příloha H: Audit bezpečnosti pozemní komunikace podle ustanovení § 18g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací, které jsou zařazeny do transevropské silniční sítě TEN-T)
nedokládá se. Příloha se vztahuje pouze na silniční stavby
- příloha I: Hodnotící list investora k Audit bezpečnosti pozemní komunikace (vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik) - pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací
nedokládá se. Příloha se vztahuje pouze na silniční stavby
- příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu
- příloha K: Memorandum o spolupráci při přípravě a realizaci „Dopravního terminálu, ploch P+R a souvisejících investic ve městě Vsetíně“ mezi SŽDC s.o. – ČD a.s. – Městem Vsetín
- příloha L: Porovnání nákladů Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě a Přípravné dokumentace rekonstrukce žst Vsetín.