

Příloha č. 1 – Povinný obsah záměru projektu

Název investora : Správa železniční dopravní cesty, s. o.
adresa včetně PSČ : Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
IČ: 70 99 42 34
DIČ: CZ70994234

ZÁMĚR PROJEKTU

Investiční akce

Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm

1) Identifikační údaje projektu:

| | |
|-----------------------------|---|
| číslo projektu ¹ | 5723520027 |
| název projektu: | Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm |
| místo realizace (kraj): | Zlínský kraj |
| termín realizace: | 2021 |
| zpracovatel: | SUDOP BRNO, spol. s r. o. Kounicova 26, 611 36 Brno Dopravní projektování Ostrava, Janáčkova 1194/12, 702 00 Ostrava |

¹ uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

Předpokládané celkové investiční náklady

| Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku: smíšená | | 2017-2022 |
|---|-------------------|-------------------|
| položka | tis. Kč (bez DPH) | tis. Kč (vč. DPH) |
| Veřejné rozpočty – <i>doprava - (SFDI, kap. 327 – MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)</i> | 157 496 | 188 207 |
| Ostatní veřejné zdroje <i>(uvést zdroj)</i> | 0 | 0 |
| Soukromé zdroje | 0 | 0 |
| Celkem | 157 496 | 188 207 |

2) Návaznost na schválené koncepce a programy:

Stavba „Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm“ navazuje na stavbu „Zřízení samovratů v nz. Střítež“, která je nutnou podmínkou pro zavedení 30minutého intervalu v dopravní špičce (bez této navazující stavby by nebylo možné provádět pravidelná křižování v požadovaném intervalu, což by výrazně prodloužilo nejen pobyty v této dopravně, ale i celkové jízdní doby v úseku Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí). Realizace stavby se předpokládá v roce 2019.

3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

3.1. Stávající stav

Stavba se nachází v dopravně D3 Rožnov pod Radhoštěm a částečně na širé trati. Dopravna D3 je koncovou dopravnou na jednokolejné regionální dráze 304 (dle TTP), 281 (dle KJŘ) Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí. Trať je provozována nezávislou trakcí podle předpisu SŽDC D3. Stávající traťová rychlost je 60 km/h ve stanici 40 km/h. Dopravna není obsazená, diriguje stanicí je Valašské Meziříčí.

Dopravnu tvoří: 2 dopravní koleje č. 1, 3 délky 238 m a 270 m, 2 manipulační kusé koleje č.1a, 2 délky 24 m a 288 m, 3 jednoduché výhybky. Dvě úrovně, sypaná nástupiště s pevnou hranou u kolejí č. 1 a 3 délky 181 m a výškou nástupní hrany 250 mm. Nástupiště v žst. Rožnov pod Radhoštěm nevyhovují požadavku na bezbariérový přístup.

Stávající železniční svršek je tvaru S49 na betonových pražcích z roku 1968 a je za hranicí životnosti. V posledních letech proběhla pouze drobná údržba a opravy, v roce 2013 proběhla oprava koleje č. 3 užitým kolejovým roštem a pročištění šterkového lože.

Dopravna D3 je v současnosti zabezpečena mechanickým zabezpečovacím zařízením. Výhybky jsou opatřeny výměnovými zámky, boční ochrana je uzamykatelnými výkolejkami.

V úseku Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí je třída zatížení D4. Jízdy vlaků na trati jsou řízeny podle předpisu pro zjednodušenou drážní dopravu SŽDC D3. Denní frekvence cestujících je uvedena v neveřejné příloze „L“.

Pravidelná osobní doprava je zajišťována národním dopravcem – Českými drahami a.s., několikrát do roka jsou do Rožnova pod Radhoštěm vypravovány nostalgické parní vlaky.

Dne 15. 3. 2019 uzavřel Zlínský kraj jako *Objednatel* a společnost ARRIVA vlaky s.r.o. jako *Dopravce* „Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě k zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti vlaky regionální dopravy na části území Zlínského kraje pro období od roku 2019 do roku 2029“.

Na základě této smlouvy by měli dle grafikonu veřejné dopravy (GVD) od 15. 12. 2019 jezdit do železniční stanice (dopravny D3) Rožnov pod Radhoštěm osobní vlaky v počtu 11 párů v pracovní dny a 7 párů o víkendech ze/do směrů Kroměříž, Bylnice a Kojetín.

Na nákladišti v žst. probíhá pravidelná nakládka dřeva z okolních lesů, nákladní dopravu zajišťuje ČD CARGO v objemu cca 550 vozů ročně.

Dopravna leží v intravilánu města Rožnov pod Radhoštěm, mezi sídlištěm 1. Máje se střední školou, Úřadem práce na jedné straně trati a centrem města s obchodními středisky, skanzenem na straně druhé.

Pěší přístup k nádražní budově ze sídliště je možný buď po chodnících a pod železničním mostem (konstrukčně řešeným jako podchod) pod trati v km 12,700 u bývalého státního podniku TESLA, v docházkové vzdálenosti k nádražní budově cca 600 m (pro výpočet vzdálenosti byla vybrána budova Úřadu práce), nebo po chodníku přes křižovatku a autobusové nádraží, v docházkové vzdálenosti cca 400 m (od budovy Úřadu práce).

Jelikož oplocení kolejiště dopravy D3 je ve zchátralém stavu nebo bylo odcizeno, dochází ke zkracování přístupové cesty a k volnému pohybu cestujících a nepovolaných osob (studentů, rodičů s dětmi, důchodců) přes koleje před přijíždějícími osobními vlaky a k pohybu osob po nákladkové ploše během probíhající nakládky dřeva na vagony (viz fotodokumentace v příloze K).

Příjezd osobních vozidel cestujících veřejnosti a pracovníků SŽDC k nádražní budově není možný, neboť před nádražní budovou se nachází autobusové nádraží umístěné na pozemku, který je ve vlastnictví soukromého subjektu. Vjíždět na pozemek smějí pouze autobusy ČSAD Vsetín, výjimkou je vjezd NAD a vozidel IZS.

Pro příjezd k nádražní budově je proto již 10 let vybudována na pozemku města objízdná příjezdová komunikace vedoucí na hranici pozemku ČD a.s..

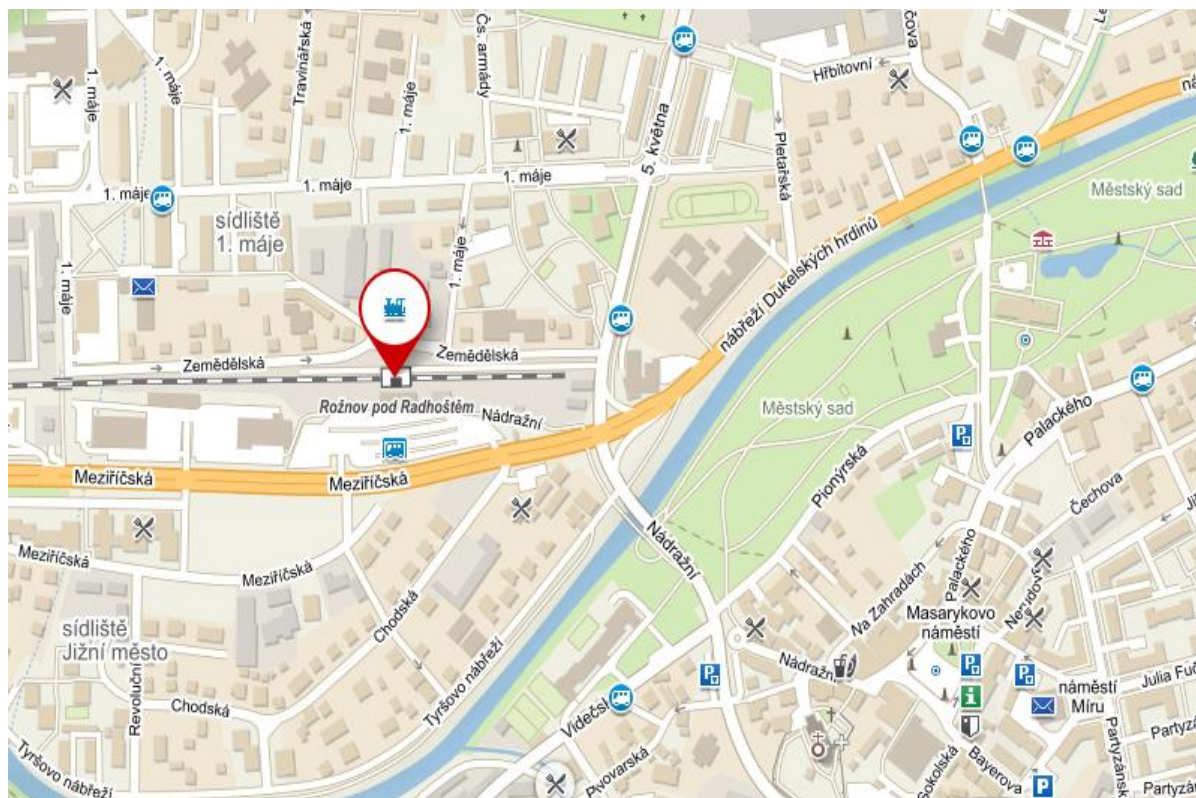
Objízdna komunikace navazuje na příjezdovou komunikaci obchodního střediska LIDL a dále pokračuje na hlavní silnici.

Na objízdnu komunikaci stavba rekonstrukce naváže, čímž dojde ke zpřístupnění nádražní budovy cestujícím osobními vozidly.

Poloha železniční stanice na železniční síti



žst. Rožnov pod Radhoštěm – umístění v rámci města



V blízkosti stávajícího nádraží, se nachází cyklotrasa číslo 6016 Veřovice – Rožnov p/R (po ulici Zemědělská), navazující na cyklostezku číslo 6260 Bečva (Valašské Meziříčí – Zubří – Rožnov pod Radhoštěm). Pro pěší turistiku prochází nedaleko nádraží Cyrilometodějská stezka, která od Pusteven spojuje tři významné poutní místa Radhošť, Svatý Hostýn a Velehrad.

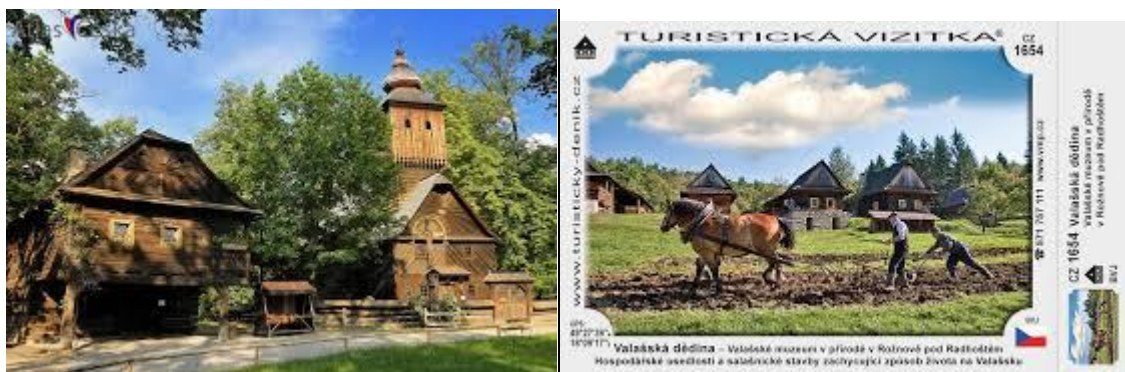
Cyklotrasa 6016 Veřovice – Rožnov pod Radhoštěm



Cyklotrasa 6260 "BEČVA" Valašské Meziříčí - Zubří – Rožnov pod Radhoštěm



Nádraží dále slouží jako výchozí bod pro pěší cesty do nedalekého Valašského muzea v přírodě – Národní kulturní památky.



Dále je zde umožněn přímý přestup vlak/bus, kdy autobusem lze dojet na nedaleké letní a zimní turistické cíle v Beskydech (Pustevny, Bečvy, Soláň atd.).

3. 1. 1. Stávající stav – výpravní budova

| Inventární číslo | Budova SAP | Název | TÚDÚ | SR 70 | Katastrální území | Parcela | Číslo popis |
|------------------|-------------|--|--------|--------|-----------------------------|----------|-------------|
| IC6000384865 | ZDC/72/2454 | Rožnov pod Radhoštěm - výpravní budova | 2141F1 | 347823 | 742937 Rožnov pod Radhoštěm | St.679/1 | 492 |

Zastavěná plocha – 483,96m² . Obestavěný prostor – 3045,78m² .

Foto od kolejí



Foto z ulice (od autobusového nádraží)



Stávající nádražní budova v dopravně D3 Rožnov pod Radhoštěm byla vystavěna v roce 1892.

Je podsklepená částečně patrová s vetknutým nástupištěním přístřeškem. Budova je zastřešená valbovou střechou s hliníkovou plechovou krytinou. Stěny objektu jsou cihelné s kamenným soklem bez zemní izolace, fasáda vykazuje dílčí vady, napojení na inženýrské sítě je v původním stavu. Objekt je vytápěn ústředním topením (elektrický kotel) a elektrickými přímotopy, v bytové jednotce je UT doplněno o lokální topeniště (krbová kamna). Vodovodní přípojka je napojena na uliční rozvod vodovodu z přednádraží, kanalizační přípojka je provedena v minimálním spádu, a je nefunkční. Část splaškových vod je jímána do bezodtokové odpadní jímky. Dešťové vody jsou svedeny do odvodnění kolejiště, napojení na elektrickou energii je z distribuční sítě ČEZ, zemní plyn není zaveden.

Ve výpravní budově slouží cestujícím odbavovací hala s prodejními prostory jízdních dokladů a veřejné WC. V části objektu je umístěno technologického zařízení.

V přízemí jsou dále umístěny komerční prostory s dlouhodobým nájemcem - ČSAD VSETÍN a.s. (včetně prodeje jízdenek meziměstské autobusové dopravy). V prvním nadzemním podlaží je jedna bytová jednotka s přístupem do nejvyššího podlaží (půda). V suterénu je kotelna a nevyužívané sklepy.

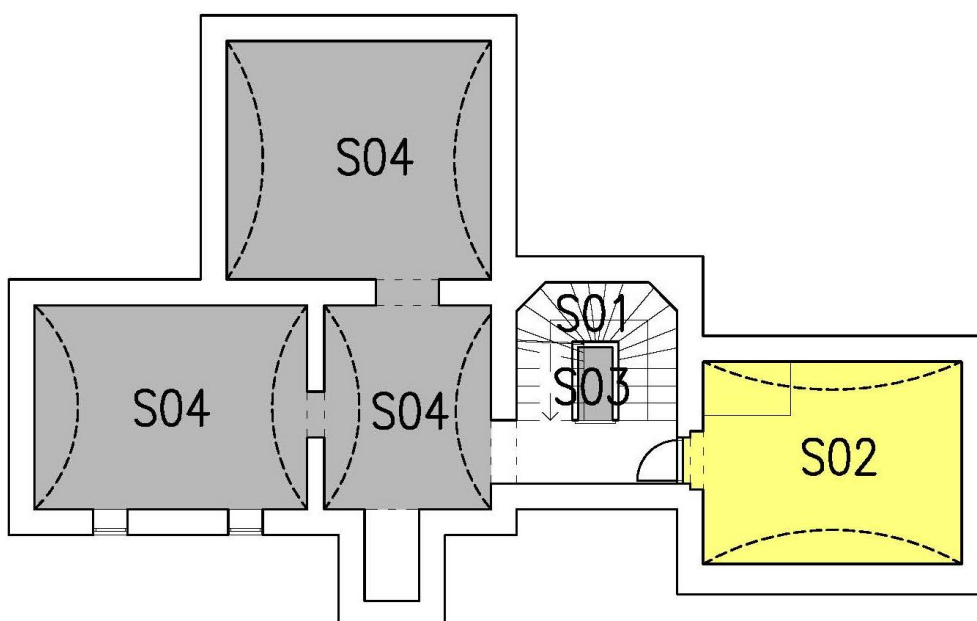
Stávající stav výpravní budovy je pouze částečně uspokojivý díky průběžným udržovacím pracím nicméně vzhledem ke stáří budovy již prostory neplní funkci, ke kterým byly původně navrženy, a nesplňují ani technické a provozní požadavky dnešní doby (interoperabilita).

V rámci hodnocení výpravní budovy dle Programu rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží byla zjištěna hodnota opotřebení výpravní budovy 64,72 %, dle stupně škály opotřebení dle „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“ lze tedy konstatovat špatný stav až velmi špatný stav (hranice mezi těmito opotřebeními je 65%). Budova je kategorie „D“ a je na 629 místě v této kategorii.







Výpravní budova není evidována Národním památkovým ústavem jako nemovitá kulturní památka.

Půdorysy stávajícího funkčního využití s vyznačením jednotlivých prostor jsou uvedeny níže, další výkresy jsou uvedeny v příloze „D“.

Půdorys 1.S



LEGENDA FUNKČNÍHO PROVOZU STAVBY

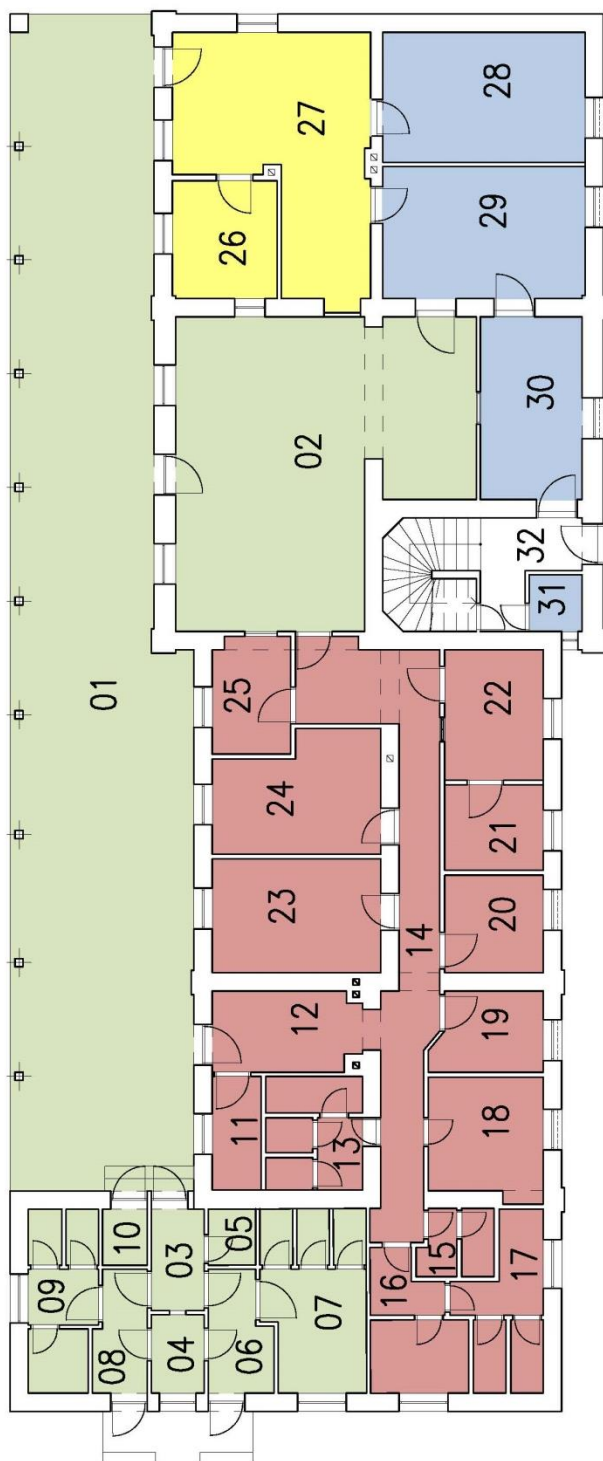
| | |
|---|----------------------------|
|  | Veřejné přístupné prostory |
|  | Nevyužité prostory |
|  | Prostory pro dopravce |
|  | Komerční prostory |
|  | Technologické prostory |
|  | Společné prostory |

LEGENDA MÍSTNOSTÍ

| OZN. | ÚČEL MÍSTNOSTI | PLOCHA |
|------|--------------------------------|--------|
| | MÍSTNOSTI SŽDC s.p. OR Olomouc | |
| S01 | CHODBA + SCHODIŠTĚ | 8.42 |
| S02 | KOTELNA | 16.17 |
| S03 | KOMORA | 0.76 |
| S04 | SKLEPY | 49.00 |

Půdorys 1.PP- stávající stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor

Půdorys 1.NP



LEGENDA MÍSTNOSTÍ

| OZN. | ÚČEL MÍSTNOSTI | POLOHA |
|------|--|--------|
| 01 | VEŘEJNÉ PROSTOR | 115,13 |
| 02 | VEŘEJNÝ ČEKARNA – NASTUPISTĚ | 47,85 |
| 03 | VSTUP NA VEŘEJNÉ WC | 3,75 |
| 04 | MÍSTNOST PRO VÝFŘOČI | 2,51 |
| 05 | WC PRO ZAMĚSTNANCE | 1,62 |
| 06 | PŘEDSÍN VEŘEJNÝCH WC MUŽI | 4,31 |
| 07 | VEŘEJNÉ WC MUŽI, PISOÁRY + 3 KABINKY | 10,59 |
| 08 | PŘEDSÍN VEŘEJNÝCH WC ŽENY | 3,75 |
| 09 | VEŘEJNÉ WC ŽENY, 3 KABINKY | 6,96 |
| 10 | KUCHYNA MÍSTNOSTI VÝEVA | 1,50 |
| 11 | MÍSTNOSTI ČSAD | 3,36 |
| 12 | KUCHYNA | 7,53 |
| 13 | PŘEDSÍN | 6,03 |
| 14 | WC ŽENY, 2 KABINKY + MÍSTNOST SE SPRCHOU | 20,75 |
| 15 | PŘEDSÍN WC KABINKA | 2,94 |
| 16 | PŘEDSÍN WC MÍSTNOST SE SPRCHAMI | 6,91 |
| 17 | WC MUŽI, PISOÁRY + 2 KABINKY | 7,15 |

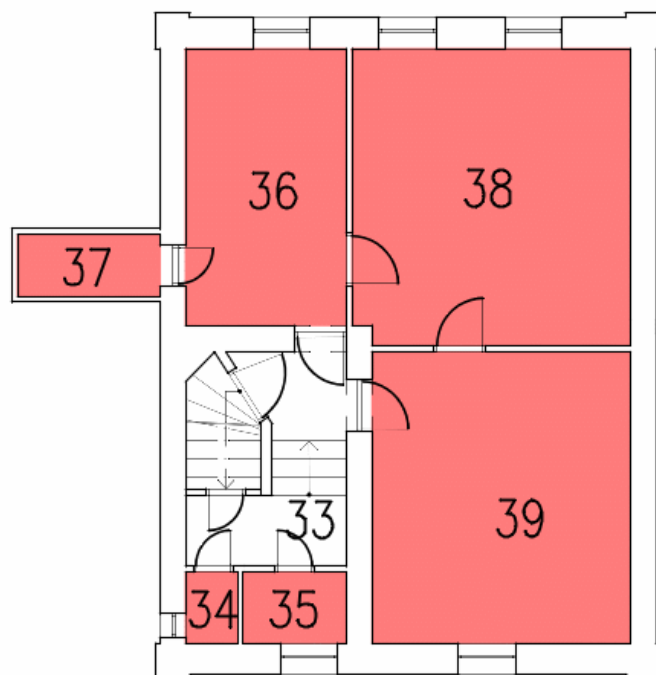
| | | |
|----|--------------------------------|-------|
| 18 | MÍSTNOSTI ČSAD | 8,25 |
| 19 | POKLADNA | 5,17 |
| 20 | KANCELÁŘ | 5,83 |
| 21 | DISPEČER | 5,10 |
| 22 | DISPEČER | 7,80 |
| 23 | KANCELÁŘ | 11,62 |
| 24 | KANCELÁŘ | 11,28 |
| 25 | POKLADNA, VÝDEJ JÍZDENEK | 5,50 |
| 26 | MÍSTNOSTI SZDC s.o. OR Olomouc | 7,48 |
| 27 | MÍSTNOSTI ČD | 23,88 |
| 28 | DOPRAVNÍ KANCELÁŘ | 13,94 |
| 29 | USCHOVA | 18,19 |
| 30 | KANCELÁŘ | 11,25 |
| 31 | WC | 1,82 |
| 32 | PŘEDSÍN + SCHODIŠTĚ | 11,00 |

LEGENDA FUNKČNÍHO PROVOZU STAVBY




| | |
|--|----------------------------|
| | Veřejné přístupné prostory |
| | Nevyužívané prostory |
| | Prostory pro dopravce |
| | Komerční prostory |
| | Technologické prostory |
| | Společné prostory |

Půdorys 1.NP- stávající stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor

Půdorys 2.NP



LEGENDA FUNKČNÍHO PROVOZU STAVBY

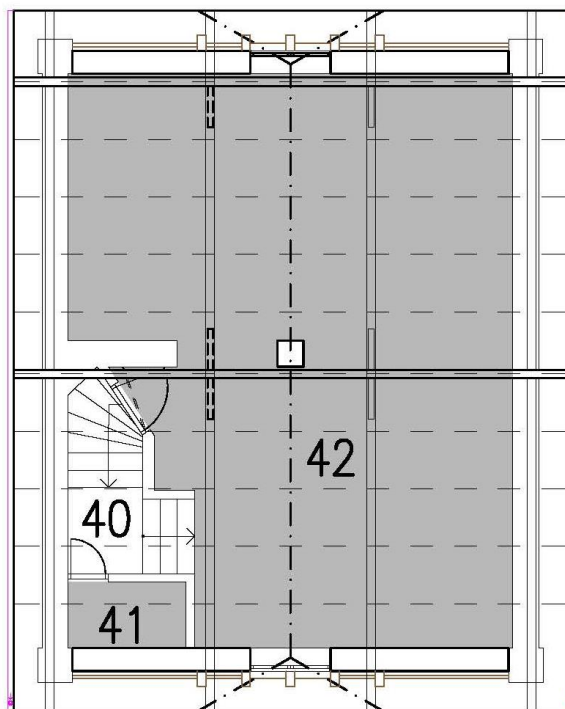
| | |
|---|----------------------------|
|  | Veřejné přístupné prostory |
|  | Nevyužité prostory |
|  | Prostory pro dopravce |
|  | Nájemníci bytu |
|  | Technologické prostory |
|  | Společné prostory |

LEGENDA MÍSTNOSTÍ







| OZN. | ŮČEL MÍSTNOSTI | PLOCHA |
|------|---------------------|--------|
| | MÍSTNOSTI NÁJEMNÍKŮ | |
| 33 | CHODBA + SCHODIŠTĚ | 6,96 |
| 34 | WC | 1,08 |
| 35 | UMÝVÁRNA | 2,16 |
| 36 | KUCHYNĚ + JIDELNA | 13,03 |
| 37 | SPÍŽ | 2,55 |
| 38 | OBÝVACÍ POKOJ | 24,11 |
| 39 | POKOJ | 22,07 |

Půdorys 2.NP- stávající stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor ke **dni 30. 8. 2019.**

Půdorys podkroví



LEGENDA FUNKČNÍHO PROVOZU STAVBY

| | |
|---|----------------------------|
|  | Veřejně přístupné prostory |
|  | Nevyužité prostory |
|  | Prostory pro dopravce |
|  | Komerční prostory |
|  | Technologické prostory |
|  | Společné prostory |

LEGENDA MÍSTNOSTÍ

| OZN. | ÚČEL MÍSTNOSTI | PLOCHA |
|------|--------------------|--------|
| 40 | CHODBA + SCHODIŠTĚ | 5.25 |
| 41 | KOMORA | 2.36 |
| 42 | PODKROVÍ | 67.84 |

Půdorys podkroví - stávající stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor

V následující tabulce je znázorněno funkční využití jednotlivých prostor v celkovém vyjádření ve stávajícím stavu.

Byt o výměře 64 m² je **od 1. 9. 2019** prázdný, příjem z nájmu do 30. 8. 2019 byl zohledněn ve výnosech.

| Přehled využití ploch – žst. Rožnov pod Radhoštěm – STÁVAJÍCÍ STAV | | |
|---|--------------------------|------|
| Celková plocha ON | 623 m² | 100% |
| Veřejně přístupné prostory | 197 m ² | 32% |
| Technologické prostory | 48 m ² | 8% |
| Prostory pro dopravce | 45 m ² | 7% |
| Komerční prostory | 115 m ² | 18% |
| Byty | 64 | 10% |
| Nevyužité | 120 m ² | 19% |
| Společné prostory | 34 m ² | 5% |

Rozdělení funkčního využití jednotlivých místností dle výkresů uvedených výše včetně výnosů z jejich pronájmů je uvedeno v příloze „L“

V následující tabulce je uveden přehled nákladů na základě podkladů z účetní evidence SŽDC s.o.(OŘ Olomouc, SŽE Olomouc)

| Přehled nákladů žst. Rožnov pod Radhoštěm (Kč/rok) – STÁVAJÍCÍ STAV | |
|--|----------------------|
| Vytápění | 99 797,00 Kč |
| Vodné a stočné | 73 990,00 Kč |
| Elektrická energie | 116 385,00 Kč |
| Úklid | 18 000,00 Kč |
| Provozní náklady celkem | 308 172,00 Kč |
| Periodické náklady | 36 000,00 Kč |

V následující tabulce je uveden hospodářský výsledek, výnosy z pronájmů byly stanoveny na základě nájemních smluv – viz příloha „L“, ostatní náklady dle účetní evidence.

| Hospodářský výsledek žst. Rožnov pod Radhoštěm (Kč/rok)- STÁVAJÍCÍ STAV | |
|--|----------------------|
| Výnosy z pronájmů (Kč/rok) | 254 783,00 Kč |
| Náklady na provoz (Kč/rok) | 308 172,00 Kč |
| Periodické náklady (Kč/rok) | 36 000,00 Kč |
| Hospodářský výsledek (Kč/rok) | -89 389,00 Kč |

3. 2. Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

1) Nevhodné kapacitní uspořádání

Stávající objekt výpravní budovy již nevyhovuje stávajícím podmínkám kladeným na moderní nádražní budovy a to jak z hlediska kapacitního (kdy stávající prostory pro cestující jsou s ohledem na frekvenci cestujících poddimenzované), tak z hlediska technického stavu objektu.

Stávající nástupiště výškou a délkou nástupní hrany nevyhovuje potřebám dopravců.

Při stávající konfiguraci kolejiště nelze splnit požadavky dopravců na délky nástupištních hran a užitnou délku koleje pro nakládku.

2) Nevyhovující stavebně-technický stav konstrukcí

Z hlediska stavebně technického a technologického je objekt výpravní budovy již částečně za horizontem své životnosti. Odvodnění železničního spodku je nevyhovující a nefunkční. Oplocení stanice chybí nebo je ve velmi zchátralém stavu.

3) Energetické úspory

V souvislosti s realizací stavby bude provedeno zateplení stropů a dojde ke zmenšení objemu budovy ubouráním části s veřejnými WC. Vybudováním nových přípojek a výměnou výplní dojde k úsporám v oblasti spotřeby energií a snížení tepelných ztrát.

4) Bezpečnost, interoperabilita

Rekonstrukcí dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm dojde ke zvýšení bezpečnosti cestujících veřejnosti a železničního provozu, zamezením pohybu cestujících a nepovolaných osob v kolejišti při zkracování si cesty ze sídliště do centra města.

Bude vybudován bezbariérový přístup do budovy, na WC a na nástupiště. Pro informaci nevidomých bude instalován orientační hlasový majáček, vstupy do veřejných WC budou osazeny hmatovými štítky.

Dále bude zvýšen komfort cestování zajištěním možnosti celodenního nebo krátkodobého parkování přímo u nástupiště a u nádražní budovy, a zřízením nových zastřešených stojanů na kola.

Rekonstrukcí dojde k zajištění požadavků a splnění požadavků interoperability dle platné legislativy.

4) Požadavky na technické řešení

Záměr projektu řeší investiční akci (stavbu), v rámci které bude provedena rekonstrukce nástupišť, výpravní budovy, kolejiště a železniční infrastruktury.

Na základě požadavků dotčených orgánů státní správy (město Rožnov pod Radhoštěm), správce infrastruktury (Oblastní ředitelství) a dopravce (České dráhy a.s.) bylo prověřeno variantní řešení záměru projektu.

Byly prověřeny varianty:

- [bez podchodu](#)
- [s podchodem pod celým kolejištěm](#)
- [minimalistická varianta](#)

Pro všechny varianty bylo zpracováno technické řešení, vypočteny celkové investiční náklady, prověřeny majetkoprávní vztahy ve vazbě na rozsah technického řešení. Pro variantu s podchodem a bez podchodu bylo zpracováno i ekonomického hodnocení.

Na základě výše uvedeného bylo provedeno posouzení všech variant a bylo rozhodnuto, že záměr projektu bude předložen se všemi povinnými přílohami pouze pro [variantu bez podchodu](#).

Tato varianta byla vybrána jako optimální ve vazbě na technické řešení zajišťující potřebný komfort cestování a bezpečnost drážní dopravy, celkové investiční náklady, ekonomickou efektivnost a bez nutnosti výkupu pozemků cizích vlastníků pro část podchodu.

V příloze „G“ jsou uvedeny náklady posuzovaných variant. V příloze „K“ je přiloženo technické řešení nevybrané [varianty s podchodem](#) a varianty [minimalistické](#).

V současné době je v celém areálu dopravní velice komplikovaný jak přístup na pozemky SŽDC, tak celkový pohyb cestujících a pěších v celé délce železniční stanice (dopravní D3), kdy dochází ke svévolnému průchodu v kterémkoliv místě v daném území, což představuje velké riziko vzhledem k bezpečnosti železničního provozu.

V rámci záměru bude provedena rekonstrukce nádražní budovy, zřízení nových přístupových komunikací, nových parkovacích ploch v počtu 25 míst pro osobní vozidla (P+R), 9 míst (K+R) a 2 vyhrazená stání pro SŽDC, nové zastřešené stání na kola v počtu 20 kusů.

Bude zřízen nový bezbariérový přístup na nástupiště a do budovy, nový informační systém pro cestující.

Navržené kolejové řešení dopravní D3 Rožnově pod Radhoštěm vychází z podkladů pro zpracování „Oznámení o postradatelnosti zařízení železniční

dopravní cesty v ŽST Rožnov pod Radhoštěm“ ze dne 9. 9. 2015 a z požadovaného rozsahu dopravy vycházejícího se zaslaných podkladů koordinátorem dopravy Zlínského kraje, s požadavkem na vytvoření dvou nástupištních hran o délce 100 m a 120 m.

Každý víkendový provoz od 15. 12. 2019 budou pravidelné vlaky obsazovat dvě nástupištní hrany (7x za den). V dopravně se nepředpokládají pravidelné jízdy na obsazenou kolej tudíž je zapotřebí pravidelné jízdy k druhému nástupišti.

Výhledový rozsah vlakové dopravy na úseku trati Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – stávající dopravce České dráhy a.s.

| Mezistaniční úsek | kolej | směr | jede | Počty vlaků zakreslených v GVD | | | | | | | | | | Podle směrů | | | | | Oba směry | | | |
|---|-------|------|------|--------------------------------|---|----|----|----|-----|----|----|----|--------|-------------|----|----|--------------------|------------|-----------|----|----|--------------------|
| | | | | Ex | R | Sp | Os | Sv | Nex | Pn | Mn | Lv | celkem | NO | NN | NL | Nprav Npp Ng | Celke m | NO | NN | NL | Nprav Npp Ng |
| Rožnov pod Radhoštěm Valašské Meziříčí | 1 | T | prav | | | | 29 | | | | 1 | | 30 | 29 | 1 | 0 | 30 | 33 | 58 | 2 | 0 | 60 |
| | | T | pp | | | | | | | | 3 | | 3 | 0 | 3 | 0 | 3 | 33 | 0 | 6 | 0 | 6 |
| | | Z | prav | | | | 29 | | | | 1 | | 30 | 29 | 1 | 0 | 30 | 33 | | | | 66 |
| | | Z | pp | | | | | | | | 3 | | 3 | 0 | 3 | 0 | 3 | 33 | | | | |

Výhledový rozsah vlakové dopravy – nového dopravce společnosti ARRIVA je uveden v příloze „K“.

Rekonstrukce železničního spodku a svršku bude navržena v rozsahu od km 12,717 do km 13,223. Na základě výsledků geotechnického průzkumu bude navržena konstrukce pražcového podloží pro technologii se snášením kolejového roštu. Odvodnění zemní pláně bude navrženo do trativodního potrubí zaústěného do odvodňovacího systému. Kusé koleje č. 2 a a č. 4 budou ukončeny betonovými zarážedly.

Železniční svršek bude rekonstruován novým materiálem tvaru 49 E1 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním. Výhybky budou nové tvaru 49 E1 s čelistovými závěry na betonových pražcích. Kolej bude zřízena jako bezstyková. Směrové poměry budou navrženy na rychlost do 60 km/h, od km 12,855 pak 40 km/h .

V dopravně budou navrženy dvě nová nástupiště s nástupištní hranou ve výši 550 mm nad temenem kolejnice. Vnější nástupiště č. 1 u koleje č. 1 před výpravní budovou bude s nástupištní hranou délky 100 m, poloostrovní jednostranné nástupiště č. 2 bude mezi kolejemi č. 1 a č. 2 s nástupištní hranou délky 120 m u koleje č. 2. Nástupištní plocha bude tvořena nástupištní dlažební deskou a betonovou dlažbou. Pro přístup na nástupiště č. 2 bude v km cca 13,08 navržený přechod tvořený celopryžovými panely, propojený chodníkem s oběma nástupišti.

Na mostním objektu v km 12,700 bude navržena sanace betonových ploch stávajících říms, úprava izolace nosné konstrukce, odvodnění rubu opěr zaústěného do šachty železničního spodku, zpevněná konstrukce pražcového podloží a nové ocelové zábradlí.

Nová plocha u přechodu přes koleje vedle výpravní budovy bude propojena s místní komunikací v ulici Zemědělská novým chodníkem za zarážedly kusých

kolejí, ke kterému se připojí účelová komunikace SŽDC. Bude vybudován nový vjezd na nakládkovou plochu u koleje č. 4.

Vlevo od nádražní budovy bude vybudováno nové parkoviště s příjezdovou komunikací délky cca 165 m napojenou na stávající příjezdové komunikace k parkovišti u obchodního domu LIDL a na chodník.

Zastřešená zpevněná plocha u výpravní budovy bude výškově upravena tak, aby navazovala bezbariérově na stávající čistou podlahu ve vstupech do objektu určených pro veřejnost.

Pro likvidaci dešťových vod bude navržen systém podzemních retenčně zasakovacích objektů.

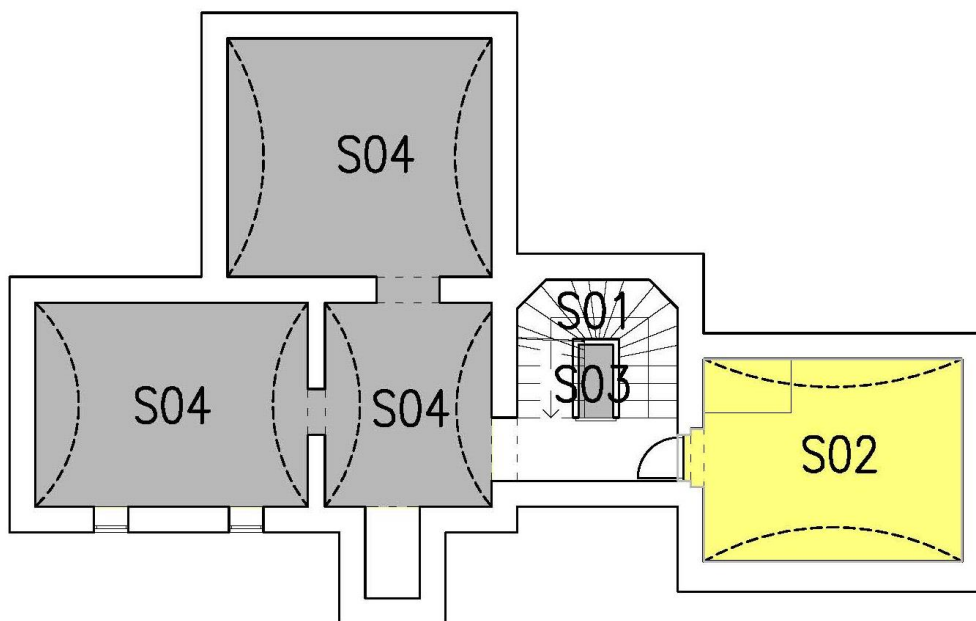
Nádražní budova bude dispozičně upravena. V 1. NP budou zřízeny technologické místnosti, navýšena kapacita čekárny, vybudovány prostory pro odbavení cestujících a provedena rekonstrukce sociálního zařízení pro veřejnost, včetně stavebních úprav pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. V budově bude zřízena nová elektroinstalace včetně osvětlení, členění rozvodů bude dle využití místností.

Bude navržena rekonstrukce kanalizace u vchodu do budovy, kde je v současné době umístěn septik v havarijním stavu. Splašková kanalizace bude zavedena do nejbližší kanalizační šachty u jihozápadního rohu budovy.







Za účelem zamezení nežádoucího vstupu nepovolaných osob na nákladiště (ČD Cargo) a následnému vstupu do kolejiště, a na základě stížností dopravce, města a požadavku OŘ Olomouc, bude navrženo oplocení areálu dopravní v délce cca 900 m, které bude sledovat stávající trasu oplocení areálu a dále povede podél nově navrhované přístupové komunikace k nádražní budově.

Půdorysy nového funkčního využití s vyznačením jednotlivých prostor jsou uvedeny níže, další výkresy jsou uvedeny v příloze „D“.

Půdorys 1.S



LEGENDA FUNKČNÍHO PROVOZU STAVBY

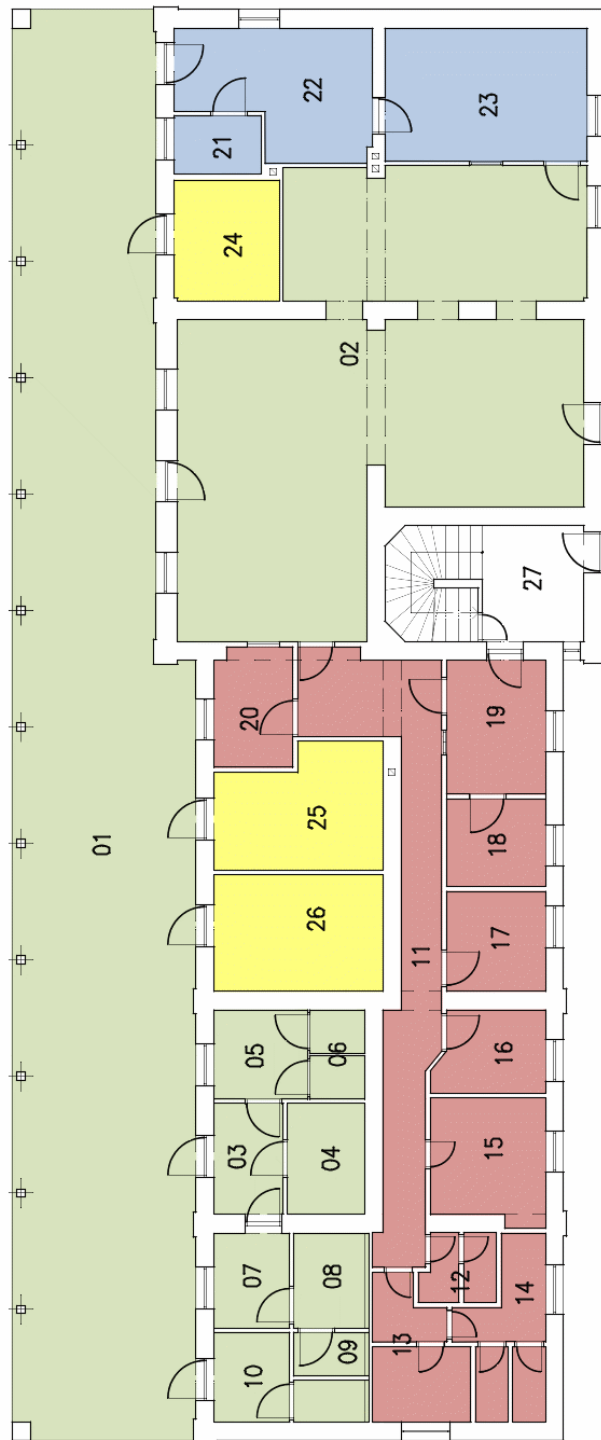
| | |
|---|----------------------------|
|  | Veřejné přístupné prostory |
|  | Nevyužité prostory |
|  | Prostory pro dopravce |
|  | Komerční prostory |
|  | Technologické prostory |
|  | Společné prostory |

LEGENDA MÍSTNOSTÍ

| OZN. | ÚČEL MÍSTNOSTI | PLOCHA |
|------|--------------------------------|--------|
| | MÍSTNOSTI SŽDC s.o. OŘ Olomouc | |
| S01 | CHODBA + SCHODIŠTĚ | 8.42 |
| S02 | KOTELNA | 16.17 |
| S03 | KOMORA | 0.76 |
| S04 | SKLEPY | 49.00 |

Půdorys 1.PP - nový stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor

Půdorys 1.NP



LEGENDA MÍSTNOSTI

| OZN. | ÚČEL MÍSTNOSTI | PLOCHA |
|------|----------------------------------|--------|
| 01 | VEŘEJNÉ PROSTOR | 130,51 |
| 02 | VENKOVNÍ ČERPADNA | 64,90 |
| 03 | VNITŘNÍ HALA | 4,31 |
| 04 | VSTUP NA VEŘEJNÉ WC | 5,03 |
| 05 | WC INVALIDA | 4,94 |
| 06 | PŘEDSÍN WC ŽEN | 2,90 |
| 07 | WC ŽEN, 2 KABINKY | 4,20 |
| 08 | PŘEDSÍN WC MUŽI | 4,20 |
| 09 | PISOVÁRY | 1,95 |
| 10 | WC KABINKA | 5,85 |
| 11 | OKLIDOVÁ MÍSTNOST, VYLEVA | 20,80 |
| 12 | CHODBA | 2,90 |
| 13 | PŘEDSÍN WC, KABINKA | 6,91 |
| 14 | PŘEDSÍN WC, MÍSTNOST SE SPRCHAMI | 7,15 |
| 15 | WC MUŽI, PISOVÁRY + 2 KABINKY | 8,25 |

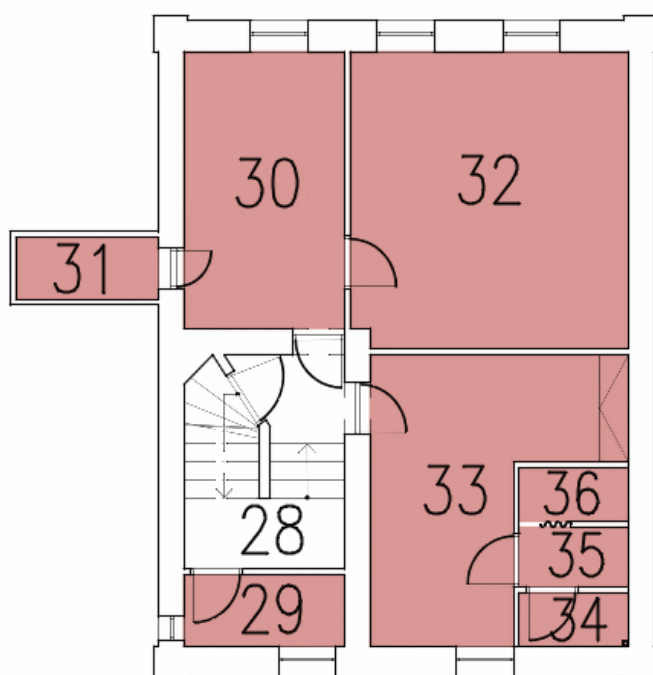
| | | |
|----|--------------------------|-------|
| 16 | MÍSTNOST ČSAD | 5,17 |
| 17 | KAIČELAP | 5,83 |
| 18 | KAIČELAP | 5,10 |
| 19 | DISPÉČER | 7,80 |
| 20 | POKLADNA, VÝDEJ JIZDENEK | 5,30 |
| 21 | MÍSTNOST ČD | 3,00 |
| 22 | PŘEDSÍN + KUCHYŇKA | 13,60 |
| 23 | POKLADNA + ÚSCHOVNA | 13,94 |
| 24 | OP | 7,48 |
| 25 | OP 52 | 11,29 |
| 26 | OP 72 | 11,62 |
| 27 | MÍSTNOST ČSAD | 11,30 |
| 27 | PŘEDSÍN + SCHODIŠTĚ | 11,30 |

LEGENDA FUNKČNÍHO PROVOZU STAVBY


| | |
|--|----------------------------|
| | Veřejné přístupné prostory |
| | Nevyužívané prostory |
| | Prostory pro dopravce |
| | Komerční prostory |
| | Technologické prostory |
| | Společné prostory |

Půdorys 1.NP - nový stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor

Půdorys 2.NP



LEGENDA FUNKČNÍHO PROVOZU STAVBY

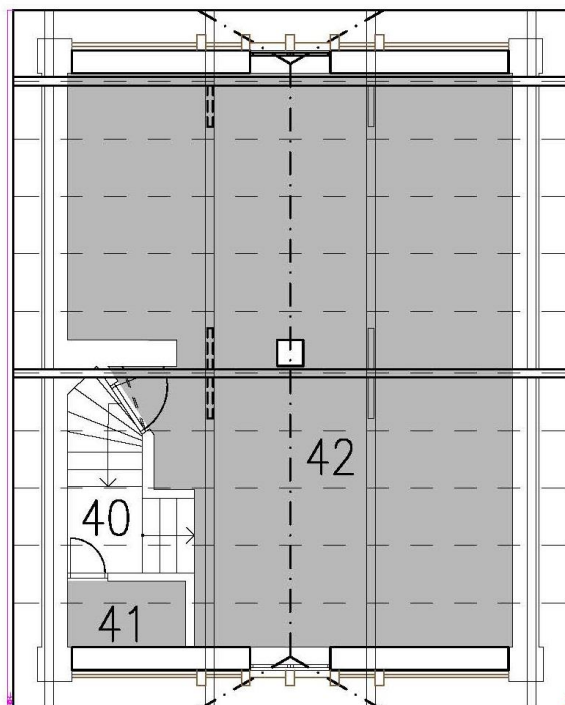
| | |
|---|----------------------------|
|  | Veřejné přístupné prostory |
|  | Nevyužité prostory |
|  | Prostory pro dopravce |
|  | Komerční prostory |
|  | Technologické prostory |
|  | Společné prostory |

LEGENDA MÍSTNOSTÍ







| OZN. | ÚČEL MÍSTNOSTI | PLOCHA |
|------|-----------------------|--------|
| 28 | CHODBA + SCHODIŠTĚ | 9,48 |
| 29 | WC | 3,36 |
| 30 | KUCHYŇE + JIDELNA | 13,03 |
| 31 | SPIŽ | 2,55 |
| 32 | DENNÍ MÍSTNOST | 24,11 |
| 33 | DENNÍ MÍSTNOST, ŠATNA | 15,87 |
| 34 | WC | 1,71 |
| 35 | PŘEDSÍŇ KOUPELNY, WC | 1,90 |
| 36 | SPRCHOVÝ KOUT | 1,71 |

Půdorys 2.NP - nový stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor

Půdorys podkroví



LEGENDA FUNKČNÍHO PROVOZU STAVBY

| | |
|---|----------------------------|
|  | Veřejně přístupné prostory |
|  | Nevyužité prostory |
|  | Prostory pro dopravce |
|  | Komerční prostory |
|  | Technologické prostory |
|  | Společné prostory |

LEGENDA MÍSTNOSTÍ

| OZN. | ÚČEL MÍSTNOSTI | PLOCHA |
|------|---------------------|--------|
| | MÍSTNOSTI NÁJEMNÍKŮ | |
| 40 | CHODBA + SCHODIŠTĚ | 5.25 |
| 41 | KOMORA | 2.36 |
| 42 | PODKROVÍ | 67.84 |

Půdorys podkroví - nový stav s barevným vyznačením využití jednotlivých prostor

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

| Přehled využití ploch – žst. Rožnov pod Radhoštěm – STAV S PROJEKTEM | | |
|---|--------------------------|-----|
| Celková plocha ON | 629 m² | |
| Veřejně přístupné prostory | 256 m ² | 41% |
| Technologické prostory | 47 m ² | 7% |
| Prostory pro dopravce | 32 m ² | 5% |
| Komerční prostory | 140 m ² | 22% |
| Nevyužité | 120 | 19% |
| Společné prostory | 34 m ² | 5% |

Rozdělení funkčního využití jednotlivých místností dle výkresů uvedených výše včetně výnosů z jejich pronájmů je uvedeno v příloze „L“

V následující tabulce jsou uvedeny předpokládané náklady, po realizaci stavby se nepředpokládá změna v energetické spotřebě budovy, s výjimkou drobné úspory v souvislosti s výměnou oken a zateplením stropů.

| Přehled nákladů žst. Rožnov pod Radhoštěm (Kč/rok) – STAV S PROJEKTEM | |
|--|----------------------|
| Vytápění | 100 000,00 Kč |
| Vodné a stočné | 74 000,00 Kč |
| Elektrická energie | 115 000,00 Kč |
| Úklid | 20 000,00 Kč |
| Provozní náklady celkem | 309 000,00 Kč |
| Periodické náklady | 24 000,00 Kč |

V tabulce je uveden předpokládaný hospodářský výsledek.

| Hospodářský výsledek žst. Rožnov pod Radhoštěm (Kč/rok)- STAV S PROJEKTEM | |
|--|----------------------|
| Výnosy z pronájmů (Kč/rok) | 283 783,00 Kč |
| Náklady na provoz (Kč/rok) | 309 000,00 Kč |
| Periodické náklady (Kč/rok) | 24 000,00 Kč |
| Hospodářský výsledek (Kč/rok) | -49 217,00 Kč |

Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)

Jednotný čas

Instalované hodiny budou napojeny na systém jednotného času

Kamerový systém (CCTV), elektronický zabezpečovací systém (PZTS), elektronická požární signalizace (EPS)

Bude provedena příprava pro tyto systémy.

Informační systém

Dle Směrnice č. 118 Prvky orientačního systému budou provedeny v standardu směrnice č. 118 – Orientační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách, dle grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy dopravní železniční cesty, státní organizace

Řešení pro osoby se sluchovým a zrakovým postižením

Základní informace pro orientaci veřejnosti budou jak vizuální, tak podle okolností i akustické a hmatné (prvky pro hlasové výstupy nevidomých, které jsou aktivovány a ovládány vysílačkou zrakově postižených uživatelů). Vizuální informace jsou zaneseny do projektu formou informačního a orientačního systému, dále pak štítky.

Pro správnou navigaci nevidomých osob bude v prostorách ČD instalován orientační hlasový maják (OHM). Majáček spouštěný pomocí akustického hlášení dálkově nevidomou osobou, nebo periodicky vestavěným automatem, usnadňuje nevidomým a slabozrakým osobám prostorovou orientaci a poskytuje věcnou informaci. Dosah dálkového ovládaní je 50 -150 m.

Komunikační systém pro výdej jízdenek

Pro komunikaci mezi zákazníkem a obsluhou pokladen bude použit dorozumívací systém interkomu. Systém se skládá z mikrofону obsluhy, mikrofону zákazníka a napájecího modulu.

Strukturovaná kabeláž

Rozvod strukturované kabeláže je ucelený systém, který v budově slouží k přenášení hlasových a datových služeb. Je tvořen datovým rozvaděčem, kabeláží a zásuvkami.

5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

Zabezpečovací zařízení

PS 01-28-01 Rožnov pod Radhoštěm, úprava SZZ

Po realizaci stavby zůstane v dopravně D3 Rožnov pod Radhoštěm v činnosti stávající mechanické zabezpečovací zařízení. Dopravna bude i po stavbě řízena dle předpisu D3. Stávající výměnové zámky budou doplněny a upraveny dle změn v konfiguraci kolejiště dopravní. V souvislosti s posunem výhybky č. 3 směrem do trati bude proveden posun stávajícího krycího návěstidla LkS, které bude opětovně umístěno za hroty krajní výhybky směrem do trati. U výpravní budovy bude ponechána v činnosti stávající skříňka dálkového ovládání (SDO), pomocí které je při odjezdu vlaku z dopravní obsluhováno krycí návěstidlo (tlačítkem nebo dálkovým ovladačem). Zabezpečovací kabely budou vedeny v nové trase společně se sdělovacími kabely.

Sdělovací zařízení

PS 01-14-02 Přenosový systém

Stávající přenosová technologie se přemístí do nové sdělovací místnosti. Stanice Rožnov není napojena optickým kabelem, využije se opět metalický kabel, dodá se modem a switch L3/8 portů a UPS do stanice Rožnov a Valašské Meziříčí. Přenosové zařízení bude napájeno ze zálohovaného zdroje UPS s dobou zálohy min 6 hodin.

PS 01-14-03 Vnitřní sdělovací zařízení

V prostorách výpravní budovy budou zřízeny rozvody strukturované kabeláže, které budou ukončeny na dvojzásuvkách v jednotlivých místnostech a patchpanelu ve skříni KS.

PS 01-14-05 Rozhlas pro cestující

Stávající rozhlasová ústředna a řízení z Valašského Meziříčí bude ponecháno, přemístí se do nové sdělovací místnosti. Instalují se nové kabelové rozvody k reproduktorům. Do čekárny se dodá nová reproduktorová skříňka. Budou ozvučena nová nástupiště, centrální přechod a prostor pod zastřešením, vestibul a místnost prodeje jízdenek. Reproduktory budou umístěny na nové osvětlovací stožáry. Reproduktory budou instalovány rovněž na konstrukci zastřešení budovy.

PS 01-14-06

Informační systém

Do stanice bude dodán informační systém ve zjednodušené formě - monitor max 40" v antivandal provedení s informacemi o odjezdech vlaků. Monitor bude umístěn na stěnu budovy pod zastřešení nad vchodem do dopravní kanceláře.

Součástí zobrazení tabule budou hodiny. Zvukový hlásič pro nevidomé bude nainstalován u informační tabule jako součást informačního systému, ovládání je pomocí tlačítek na slepecké holi, komunikační parametry budou nastaveny dle požadavků SONS v dalším stupni dokumentace.

PS 01-14-07

Příprava pro kamerový systém

Ve stanici bude provedena příprava pro kamerový systém, k vytypovaným bodům umístění kamer budou uloženy trubky pro budoucí instalaci napájecího a datového kabelu. Trubky budou ukončeny v zemi záslepkou.

PS 01-14-08

MRS - úpravy

Ve stanici dojde ke změně dispozic, základnová radiostanice bude ze stávající dopravní kanceláře (nově zázemí prodejny jízdenek) přemístěná do nové sdělovací místnosti, anténní svod bude demontován a nahrazen novým.

PS 90-14-02

Dálková diagnostika TS ŽDC

Do stanice bude umístěn nový integrační koncentrátor systému DDTS ŽDC. Na tento koncentrátor budou přintegrovány stávající technologie OSV a ELM a určené nově budované technologické celky. V rámci stavby budou doplněny SW vybraných stávajících klientských pracovišť a dle požadavku správce bude dodáno nové mobilní klientské pracoviště.

Železniční spodek a svršek, nástupiště

SO 01-16-01

ŽST Rožnov pod Radhoštěm, železniční spodek

Rekonstrukce železničního spodku začíná v km 12,717 a končí v km 13,223. Bude zřízeno pražcové podloží a návrh odvodnění. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu. Je navržena ukloněná pláň tělesa železničního spodku ve sklonu 5 %. Základní sklon zemní pláně je 5 % se spádem k odvodňovacímu zařízení nebo na terén. Odvodnění zemní pláně tělesa železničního spodku je řešeno do trativodního potrubí zaústěných do odvodňovacího systému. Pro potrubí trativodů bude použito trubek z PE-HD DN 150. Podélné sklony trativodů s potrubím z plastických hmot budou navrženy dle sklonu trati se značným sklonem (min. 0,5 %). Na trativodech budou použity trativodní šachty z plastů DN 400.

SO 01-17-01 ŽST Rožnov pod Radhoštěm, železniční svršek

Bude zřízen kolejový rošt včetně kolejového lože. Celková délka rekonstrukce je 506 m pro kolej č. 1, 368 m pro kolej č. 2 a 329 m pro kolej č. 4. Směrové poměry jsou navrženy na rychlost do 60 km/h, od km 12,855 40 km/h. Osová vzdálenost kolejí je navržena na 4,75 m. Sklon ve stanici je navržen 1 ‰. Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti C3, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje. Železniční svršek bude rekonstruován novým materiálem tvaru 49 E1 materiálu R260 v základní délce 75 m, na pražcích betonových o minimální hmotnosti 310 kg a délky 2,6 m s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14 s rozdělení pražců „u“ – 600 mm. V místě železničních přejezdů budou upevňovadla v antikorozní úpravě.

Pro zajištění bezpečného pohybu drážních zaměstnanců v kolejišti budou zřízeny drážní stezky.

Výhybky vkládané do kolejí jsou navrženy nové ve tvaru 49 E1 na betonových pražcích. Vložené výhybky budou vybaveny čelistovým závěrem. Jednotlivé části výhybek budou svařeny. Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje včetně výhybek.

| TABULKA VÝHYBEK | | | |
|-----------------|------------------------|---------------------|----------|
| číslo | Staničení v kol.č.1 | Druh | poznámka |
| 3 | KM 12,854 | J49-1:9-300-L-p-b | NOVÁ |
| 2 | KM 12,876 | J49-1:7,5-190-L-l-b | NOVÁ |
| 1 | KM 13,192 | J49-1:7,5-190-L-l-b | NOVÁ |

Kusé koleje č. 2a a č. 4 budou ukončeny betonovými zarážedly typu SUDOP.

SO 01-17-01 ŽST Rožnov pod Radhoštěm, výstroj trati

Nová výstroj trati bude provedena v souladu s předpisem SŽDC M21 „Předpis pro staničení železničních tratí“ a předpisem SŽDC D1 „Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy“.

SO 01-16-02 ŽST Rožnov pod Radhoštěm, Nástupiště

Ve stanici bude místo stávajících úrovnových nástupišť navrženo jednostranné nástupiště u výpravní budovy a jednostranné poloostrovní nástupiště u koleje č. 2.

U výpravní budovy bude navrženo vnější nástupiště s přímým přístupem od výpravní budovy a z komunikace u parkovacích stání. Délka nástupiště 100 m, šířka nástupiště 3 m. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje bude 1,67 m, výška nad temenem kolejnice 550 mm. Nástupištní hrana bude tvořena prefabrikáty H130 se zkosenou svislou čelní plochou na betonovém podkladu tloušťky min. 100 mm. Nástupištní plocha je tvořena nástupištní dlažební deskou s dezénem vodící linie s funkcí varovného pásu, na kterou navazuje zámková dlažba 200x200 tloušťky 60 mm. Přístup na nástupiště bude přímo od výpravní budovy a z chodníku u parkoviště. Nástupiště bude na začátku (ve směru staničení) ukončeno zídkou a služebním prefabrikovaným snadno demontovatelným schodištěm se zábradlím. U výpravní budovy bude nástupiště ukončeno chodníkem a schody. Další přístup bude přístup ze strany parkovacích stání pomocí schodiště.

Poloostrovní jednostranné nástupiště s přístupem přes centrální přechod od výpravní budovy bude délky 120 m, šířka nástupiště 3 m. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje bude 1,68 m z důvodu, že se část nástupiště nachází v oblouku, výška nad temenem kolejnice 550 mm. Nástupištní hrana bude tvořena prefabrikáty H130 se zkosenou svislou čelní plochou na betonovém podkladu tloušťky min. 100 mm. Nenástupní hrana bude tvořena prefabrikáty „L“. Nástupištní plocha bude tvořena nástupištní dlažební deskou s dezénem vodící linie s funkcí varovného pásu, na kterou naváže zámková dlažba 200x200 tloušťky 60 mm.

SO 01-17-02 Železniční přechod v km 13,08

Přejezdová konstrukce centrálního přechodu na poloostrovní nástupiště a chodník budou v rozsahu do 2,5 m od osy koleje na každou stranu, šířka přechodu bude 3,6 m, Přechodová konstrukce šířky na 3,6 m bude tvořena celopryžovými panely vnějšími a vnitřními širokými 0,9 m na vnější straně ukončených závěrnou zídkou. V prostoru centrálního přechodu bude zřízena uzamykatelná branka.

Mosty, propustky, zdi

SO 01-19-01 Most v km 12,7

Na mostě (konstrukčně řešeným jako podchod pod tratí) v km 12,700 bude navržena sanace betonových ploch stávajících mostních říms, náhrada izolace nosné konstrukce a zřízení odvodnění rubu opěr pomocí odvodňovací drenáže, která bude zaústěna do šachty železničního spodku. Dále je navrženo provedení ZKPP, odstranění stávajícího zábradlí na mostních římsách a osazení nového ocelového zábradlí z úhelníkových profilů.

Pozemní komunikace

SO 01-18-01 Chodník a účelová komunikace

Délka nového chodníku a účelové komunikace bude celkově 156,90 m. Chodník začíná v km 0,000 navázáním na novou plochu u přechodu přes koleje vedle výpravní budovy a v km 0,156 90 se napojí na místní komunikaci v ulici Zemědělská. Účelová komunikace začíná v km 0,084 a v km 0,156 90 se napojuje na místní komunikaci v ulici Zemědělská. Chodník je umístěn vpravo od komunikace ve směru staničení. Šířka chodníku bude 2,30 m, chodník bude umístěn ve vzdálenosti min. 3,30 m od osy přilehlé koleje. Chodník bude ohraničen chodníkovými obrubníky. V souběhu s účelovou komunikací bude chodník v jedné výškové úrovni s komunikací, v ploše chodníku bude umístěn varovný pás šířky 0,40 m.

Účelová komunikace bude sloužit pro příjezd k parkovišti K+R a pro vjezd na manipulační plochu. Komunikace bude začínat v úvratěvém obratišti s šířkou jízdního pruhu 3,70 m. V místě rozšíření komunikace bude vpravo umístěno 6 kolmých stání K+R o rozměrech 4,50 x 2,80 m, s rozšířením krajního stání a jedno stání pro osoby s omezenou schopností pohybu. Za stáními bude komunikace pokračovat se dvěma jízdními pruhy šířky 3,0 m, s rozšířením v místě napojení na ulici Zemědělská. Povrch chodníku bude ze zámkové dlažby. Dlažbou 30/30 se předkládá plocha mezi výpravní budovou, do příčného sklonu 2 % od budovy, tak aby navazovala na nově vytvořené plochy pro pěší. Povrch komunikace bude z asfaltobetonu, s příčným sklonem 2,5 % k chodníku, komunikace se dvěma jízdními pruhy bude se střechovitým sklonem 2,5 %.

SO 01-18-02 Parkoviště a příjezdová komunikace

Příjezdová komunikace k novému parkovišti vlevo od výpravní budovy bude délky 162,80 m. Začátek komunikace bude napojením na konec příjezdové komunikace k parkovišti u obchodního domu LIDL, konec ve vzdálenosti cca 14 m od výpravní budovy, tak aby byl zachován stávající vzrostlý strom za koncem úseku. Komunikace bude provedena se dvěma jízdními pruhy šířky 3,0 m, na konci úseku bude v délce cca 7 m šířka jízdního pruhu 4,0 m.

Vpravo bude podél komunikace vybudován chodník šířky 2,0 m, spojující pěší trasu podél parkoviště obchodního domu LIDL s chodníkem u autobusového nádraží.

Vlevo od výpravní budovy bude vybudováno nové parkoviště, s podélným stáním pro 8 osobních vozidel, kolmými stáními pro 25 osobních vozidel a 2 vyhrazená stání pro osoby s omezenou schopností pohybu. 2 podélná stání budou určena pro krátkodobé zastavení (K+R) a 2 podélná stání budou vyhrazena pro SŽDC s.o.

Kolmá stání pro osobní vozidla budou šířky 2,50 m, s rozšířením krajního stání o 0,25 m. Délka stání bude 4,50 m s využitím přesahu vozidel 0,5 m. Stání pro osoby s omezenou schopností pohybu budou o rozměrech 2,30 x 4,50 m, se společnou manipulační plochou šířky 1,20 m. Podélná stání budou délky 5,75 m a šířky 2,0 m. Stání budou od komunikace oddělena dvojřádkem z žulových kostek, od zeleného pásu silničním obrubníkem.

Budou vybudovány vysazené chodníkové plochy na pěším přístupu z parkoviště na nové vnější jednostranné nástupiště. Druhý přístup k nástupišti a k výpravní budově bude možný novým chodníkem proměnlivé šířky od konce úseku k výpravní budově.

SO 01-18-03 Zpevněná plocha u výpravní budovy

S ohledem na nově navrhované jednostranné nástupiště u výpravní budovy budou provedeny stavební úpravy zastřešené zpevněné plochy u výpravní budovy. Zpevněná plocha bude výškově upravena taky, aby navazovala bezbariérově na stávající čistou podlahu ve vstupech do objektu určených pro veřejnost.

SO 01-18-04 Úprav nakládkové plochy

Bude vybudován nový vjezd na nakládkovou plochu u 4. staniční koleje, vjezd bude napojen na novou účelovou komunikaci k nádraží. Povrch vjezdu bude z žulových kostek 10/10, krajní dvojřádek kostek bude osazen do betonu. Šířka vjezdu bude 6,0 m.

Podél 4. staniční koleje se vymezí okraj nakládkové plochy novým silničním obrubníkem, výška obrubníku bude 0,15 m nad plochou. Rub obrubníku bude osazen ve vzdálenosti 1,70 m od osy přilehlé koleje. Plocha nákladiště se předláždí do vzdálenosti 3,0 m od nového obrubníku a napojí na původní plochu.

Trakční a energetická zařízení

SO 01-06-01 Rožnov, rekonstrukce napájení NN

Ve fasádě západního štítu výpravní budovy bude umístěn nový elektroměrový rozvaděč. Sazba 3x100A zůstane zachována. Pro topné spotřebiče bude dle připojovacích podmínek zřízeno samostatné obchodní měření se sazbovým jističem 3x63 A. Z rozvaděče bude připojen další rozvaděč v provozní místnosti OŘ Olomouc, z něhož budou napájeny a podružně měřeny odběry technologie provozu ŽDC. Elektroměry a vybrané vývody budou začleněny do systému DDTS ŽDC.

SO 01-06-02 Rožnov, rekonstrukce venkovní osvětlení

V železniční stanici bude vybudováno nové venkovní osvětlení dle protokolu o určení osvětlení dráhy. Osvětlovací prostory jsou tvořeny navrženou konfigurací kolejíště, nástupišť, přechodů, přístupových cest a parkoviště. Osvětlení kolejíště a parkovišť bude provedeno sklopnými stožáry výšky 12 m osazenými svítidly s LED technologií. Osvětlení nástupišť a přístupových cest

bude provedeno sklopnými stožáry výšky 6 m osazenými svítidly s LED technologií. Pod konstrukcí přístřešku výpravní budovy budou umístěna nová stropní svítidla.

Hydrotechnické objekty

SO 01-34-01 Odvodnění a zasakování

Likvidovány budou dešťové vody spadlé na nádražní budovu, kolejiště a komunikace s plochou cca 2650 m², z toho 1460 m² živičných ploch a 1190 m² zámkové dlažby. Mimo to bude 560 m² příjezdové komunikace odvodněno do zasakovacího průlehu – rýhy podél příjezdové komunikace.

Pro likvidaci dešťových vod je navržen systém dvou podzemních nádrží beze dna, kde dochází k postupnému zasakování dešťových vod spadlých na území nádraží Rožnov pod Radhoštěm.

Vzhledem ke členění území a majetkoprávním poměrům je navrženo celkem 7 retenčně zasakovacích objektů. Tři jsou pro drenážní vody z kolejiště, dvě pro vody z komunikací a parkovišť a dvě z nádražní budovy.

Pozemní stavební objekty

SO 01-15-01 Výpravní budova

Stavební objekt řeší dispoziční úpravy stávající výpravní budovy -přesun technologických místností v 1. N.P., navýšení kapacity čekárny a vybudování prostorů pro odbavení cestujících (dopravce - České dráhy) včetně úschovny zavazadel, rekonstrukci sociálního zařízení pro veřejnost.

Ve 2. N.P. v bytové jednotce , která je prázdná od 1.9.2019, budou provedeny úpravy v souladu s Koncepcí ON – základní stavební připravenost. Bytová jednotka po rekonstrukce již nebude pronajímána jako byt, ale jako nebytový prostor stávajícímu nájemci z 1.NP, jako náhrada za stávající nájemní prostory, místo kterých bude nově umístěno WC pro cestující veřejnost.

V rámci změny dispozic budou některé okenní otvory nahrazeny vchodovými dveřmi. Také několik dveřních otvorů bude dozděno a budou osazena nová okna.

Bude provedena nová střešní krytina. Přístřešek a jeho dřevěné části (sloupky, vaznice, krokve) budou odstraněny a osazeny nové, i v místě současného veřejného WC. Na konci bude proveden nový zděný sloup (kopie stávajícího). Rampa bude zvednuta na úroveň podlahy v 1.NP se sklonem 2% a bude navazovat na opačný sklon 2% z přilehlého prvního nástupiště, které bude 550mm nad úrovní nové koleje. Z boku zvýšené terasy bude rampa a tři schody, z druhé strany bude nově zbudované parkoviště, které bude výškově napojené rampou na úroveň podlahy 1.NP.

Přístavba bufetu soukromého subjektu k výpravní budově z východní strany nebude stavbou dotčena.

V prostoru u výpravní budovy budou umístěny zastřešené cyklostojany pro umístění 20 ks kol.

SO 01-15-02

Oplocení

Oplocení areálu železniční stanice bude provedeno pro zamezení nežádoucího vstupu nepovolaných osob do nákladiště a následnému vstupu do kolejiště. Oplocení bude ve stávající trase chybějícího oplocení areálu (severní část) a podél nově navrhované přístupové komunikace k výpravní budově (přístup ze severu) tak, aby bylo zamezeno přístupu do kolejiště. Oplocení bude na jihovýchodní straně areálu stanice. V prostoru centrálního přechodu bude zřízena uzamykatelná branka.

SO 01-15-03

Demolice

V souvislosti s realizací stavby budou odstraněny dočasné stavby – plechová garáž, dřevěná kůlna, dřevěný zahradní domek a betonové základové konstrukce, které se na pozemku nacházejí jako pozůstatky původních staveb.

SO 01-15-04

Kabelovod

Pro uložení sdělovacích a zabezpečovacích kabelů bude navržen kabelovod z typizovaných multikanálových tvarovek v celkové délce 155 m, napojovací a lomové body a vstupy do kabelovodu budou z plastových a železobetonových šachet.

6) Územně technické podmínky

Umístění stavby je dáno současným situováním dopravní a přilehlého úseku. Stavba je umístěna v ochranném pásmu dráhy, v převážné části na pozemcích Správy železniční dopravní cesty s.o. a Českých drah a.s.

Kabelová trasa je z prostorových důvodů v některých místech umístěna na sousedních pozemcích. Na základě dokumentace pro územní řízení bude vydáno územní rozhodnutí o umístění stavby na pozemcích.

Příprava území pro stavbu není potřebná, všechny činnosti pro realizaci stavby včetně přeložek inženýrských sítí jsou součástí stavby. Napojení na ostatní dopravní infrastrukturu se stavbou v zásadě nemění, pouze se upravují a rozšiřují přístupové komunikace k nádražní budově a k nově budovaným parkovištím.

Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí. Provoz na trati je v současné době veden nezávislou trakcí a tento stav bude i po rekonstrukci železničního zařízení Dopravny D3 Rožnov pod Radhoštěm.

Stavební úpravy budou zejména spočívat ve zřízení konstrukčních vrstev železničního spodku, rekonstrukci svršku včetně změny konfigurace kolejiště,

vybudování nových nástupišť včetně bezbariérového přístupu, rekonstrukce umělých staveb a pokládce kabelů v prostoru kolize původní trasy s rekonstrukcí kolejiště. Kabelová trasa je v maximální míře vedena na pozemcích SŽDC s. o. a ČD a.s. Součástí je i nová technologie a provedení souvisejících úprav potřebných pro výstavbu a rekonstrukci technologie a návaznost na stávající zařízení.

Odpady vzniklé při stavbě budou odstraněny v souladu s platnou legislativou. Při veškerém nakládání s těmito odpady, tj. jejich soustřeďování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování, budou dodržena ustanovení dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech, v platném znění a prováděcími předpisy k tomuto zákonu), zejména č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů (v platném znění), č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, v platném znění, č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

V rámci vlivů stavby na životní prostředí byla zpracována následující problematika:

- **vlivy na prvky ochrany přírody:**

Záměr je situován v CHKO Beskydy, v zóně IV. CHKO Beskydy, zahrnuje výjimečné přírodní hodnoty, zejména zbytky původních pralesovitých lesů s výskytem vzácných karpatských živočichů a rostlin, jsou zde také druhově pestré louky a pastviny, unikátní povrchové i podzemní pseudokrasové jevy. Celá CHKO je zároveň Evropsky významnou lokalitou Beskydy. Ptačí oblast Beskydy pokrývá zhruba jednu třetinu severní části chráněné krajinné oblasti Beskydy. Ptačí oblast Beskydy nezasahuje na území stavby. Oblast včetně zájmového území je situována v CHOPAV Beskydy. V této oblasti jsou zakázány činnosti narušující vodní režim jako odlesňování, odvodňování, povrchová těžba apod. stavba je situována mimo prvky územních systémů ekologické stability. Nejbližší vymezené prvky ÚSES je regionální tah Kluzov - Střítež vedený podél Bečvy a vložené regionální biocentrum. Uvedené prvky nesouvisí s posuzovaným územím.

- **vliv na územní systém ekologické stability:**

Záměr spadá do režimu posouzení dle zák. č. 100/2001 Sb. Dle přílohy č. 1 k zákonu je záměr zařazen do bodu 45 Železniční a intermodální zařízení, překladiště a železniční dráhy s délkou od stanoveného limitu 2 km. Na základě podrobně zpracovaných částí projektové dokumentace a zpracovaných průzkumů bude zpracováno Oznámení dle přílohy č. 3, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění pro zjišťovací řízení

- **vliv na vody:**

Dotčené území stavby náleží do hlavního povodí Moravy, dílčího povodí řeky Bečvy. Zájmové území se nachází mimo záplavovou oblast území vodního toku Bečvy. Zásadní vlivy na povrchové vody, jako např. změna jejich trasování, nebudou realizací záměru vyvolány. Vlastní vodní toky nebudou stavbou dotčeny. Realizací stavby nedojde k ovlivnění odtokových poměrů nebo hydrologických charakteristik.

- **hluk a vibrace:**

V daném prostoru se jedná o konečnou stanici, ve které je rychlost již snižována, úpravou kolejíště dojde ke zlepšení styků kolejí s podloží. Není předpoklad, že dojde k působení vibrací, které by byly přenášeny do obytných prostor.

Z hlediska hlukové zátěže lze konstatovat, že stavbou, tj. úpravou železničního svršku a spodku na železniční trati dojde k mírnému zlepšení hlukové situace při dojezdu vlaků. Lze očekávat mírný nárůst hluku v období výstavby, který bude spojen s pojezdy nákladních automobilů a se stavebními pracemi. Nedojde k přiblížení trati k obytné zástavbě oproti stávajícímu stavu.

Pozemky, které budou dotčeny stavbou, jsou zařazeny dle katastru nemovitostí jako ostatní plocha (dráha) nebo zastavěná plocha. Žádný z dotčených pozemků není zemědělským půdním fondem.

- **vliv na lesní a mimolesní zeleň:**

V rámci stavby se nepředpokládá trvalý ani dočasný zábor pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Do 50 m od hranice stavby se nenacházejí žádné lesní pozemky.

- **nerostné zdroje, sesuvy a poddolovaná území:**

Dotčený úsek trati v okruhu 100 m na obě strany od osy koleje není v kontaktu s ložisky nerostných surovin (CHLÚ), nenacházejí se zde dobývací prostory, poddolovaná ani sesuvná území.

- **vliv na ovzduší:**

V průběhu stavebních prací lze krátkodobě očekávat emisi prašných částic. Ke zhoršení kvality ovzduší dojde krátkodobě během realizace stavby emisemi z těžké automobilové dopravy a od stavebních mechanismů.

Po dokončení realizace při běžném provozu stavba nezmění stávající stav ovzduší. V etapě provozu se nepředpokládá navýšení intenzit železniční ani silniční dopravy (mimo přirozeného růstu dopravy na pozemních komunikacích), emisní zatížení lokality bude odpovídat současnému stavu.

- **vliv na památky a archeologické nálezy:**

Stavba nebude mít vliv na kulturní památky, v případě archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči je investor povinen dříve přípravy stavby oznámit stavební záměr AV ČR Brno a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.

7) Majetkoprávní vztahy

Stavba bude realizována na pozemku v majetku České republiky (ve správě Správa železniční dopravní cesty s. o.). Pozemek Českých drah a.s., dotčený stavbou bude smluvně ošetřen nájemní smlouvou a smlouvu o právu provést

stavbu. Tento pozemek následně přejde do vlastnictví České republiky v rámci Úpravy majetkoprávních vztahu železničních stanic (ÚMVŽST).

Částečně bude stavba probíhat na pozemcích jiných vlastníků, v dalším stupni dokumentace budou řešeny majetkoprávní vztahy (kupní smlouva, nájemní smlouva atd.)

Přehled dotčených pozemků

| Katastrální území | Číslo pozemku | Druh pozemku | Vlastník pozemku |
|----------------------|---------------|----------------------------|---|
| Rožnov pod Radhoštěm | 1000/4 | Ostatní plocha | Česká republika právo hospodařit s majetkem státu, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílčeděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 |
| Rožnov pod Radhoštěm | St.679/1 | Zastavěná plocha a nádvoří | Česká republika právo hospodařit s majetkem státu, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílčeděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 |
| Rožnov pod Radhoštěm | 1000/1 | Ostatní plocha | České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1 |
| Rožnov pod Radhoštěm | 1000/25 | Ostatní plocha | Město Rožnov pod Radhoštěm, Masarykovo náměstí 128, 75661 Rožnov pod Radhoštěm |
| Rožnov pod Radhoštěm | 1002/32 | Ostatní plocha | Město Rožnov pod Radhoštěm, Masarykovo náměstí 128, 75661 Rožnov pod Radhoštěm |
| Rožnov pod Radhoštěm | 1002/31 | Ostatní plocha | Jeřábek Radim Ing., Sluneční 1381/21, 74221 Kopřivnice 1/2 SJM Petružela Karel a Petruželová Milena, Na Drahách 2233, 75661 Rožnov pod Radh.1/2 |
| Rožnov pod Radhoštěm | 1009/6 | Ostatní plocha | FASTAV DEVELOPMENT-AOC, s.r.o., Jasenická 296, 75501 Vsetín |
| Rožnov pod Radhoštěm | 1002/85 | Ostatní plocha | Město Rožnov pod Radhoštěm, Masarykovo náměstí 128, 75661 Rožnov pod Radhoštěm |
| Rožnov pod Radhoštěm | 1002/86 | Ostatní plocha | Lidl Česká republika v.o.s., Nárožní 1359/11, Stodůlky, 15800 Praha 5 |
| Rožnov pod Radhoštěm | 1040/2 | Ostatní plocha | Město Rožnov pod Radhoštěm, Masarykovo náměstí 128, 75661 Rožnov pod Radhoštěm |
| Rožnov pod Radhoštěm | 3715/1 | Ostatní plocha | Město Rožnov pod Radhoštěm, Masarykovo náměstí 128, 75661 Rožnov pod Radhoštěm |

8) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

Z hlediska požární ochrany, ochrany bezpečnosti práce, hygieny a civilní obrany a před vlivy trakčních a energetických vedení, protipovodňové ochrany stavba nemění v zásadě charakter dnešního zařízení.

Stávající odolnost zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany, ochrany bezpečnosti práce, hygieny a civilní obrany se v zásadě nemění.

Technologické zařízení bude umístěno v prostorách stavebně vyhovujících pro jeho charakter. K tomu účelu bude adaptována část výpravní (nádražní) budovy v dopravně Rožnov pod Radhoštěm.

Prostory pro umístění technologie budou v provedení vyhovující pro provoz u Správy železniční dopravní cesty a jako takové musí splňovat všechny potřebné požární, bezpečnostní a hygienické požadavky.

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

Budoucí provoz musí být zabezpečen z hlediska dopravní cesty, vozidel po ní se pohybujících a kvalifikovaného personálu.

Stávající vlastnické poměry vycházejí z obvyklého rozdělení majetku mezi ČD a.s. a ČR s právem hospodaření SŽDC, s. o., s přihlédnutím k místním odchylkám. Většina nových SO a PS bude ve vlastnictví investora stavby SŽDC, s. o. Případné dotčené inženýrské sítě zůstanou ve vlastnictví stávajících majitelů.

Správu budovy bude po rekonstrukci vykonávat organizační jednotka Oblastní ředitelství SŽDC s.o. Olomouc, správa budov a bytového hospodářství.

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

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

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

Směrnice upravují postupy při přenechání do dočasného užívání právníkům či fyzickým osobám nemovitého majetku, jeho části, prostor sloužících podnikání, bytového fondu a popřípadě souvisejícího movitého majetku, se kterým dle zákona č. 77/2002 Sb., v platném znění, hospodaří SŽDC. Cena nájmu vychází z

Ceníku prostor pro provozní součásti zařízení služeb – železniční stanice dopravců osobní drážní dopravy v aktuálním znění.

„Všechny výnosy z budov ON a tedy i příjmy z provozování komerčních prostor jsou řádně vedeny v účetnictví SŽDC a příjmy z komerčních prostor jsou odděleny od ostatních příjmů. Vzhledem k tomu, že investice do komerčních prostor není považována za veřejnou podporu (tzn., prošla souhrnným testem soukromého investora) je možné příjmy získané z této investice využít k zajištění údržby a dalšího rozvoje komerčních prostor. Finanční prostředky získané z pronájmu budov ON jsou tedy dále využívány nejen k částečné úhradě nákladů souvisejících se správou a údržbou veřejných a dalších nekomerčních prostor (např. provozuschopnost dráhy, technologické prostory) budov ON, ale i pro potřeby údržby a dalšího rozvoje takových komerčních prostor, které úspěšně prošly testem soukromého investora.

Správu budovy bude vykonávat organizační jednotka Oblastní ředitelství Olomouc.“

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

Ukazatele finanční analýzy

| Ukazatel | | Varianta s projektem |
|----------|--------|----------------------|
| FNPV | tis.Kč | -110 799 |
| FRR | % | -17,36 |

Ukazatele ekonomické analýzy

| Ukazatel | | Varianta s projektem |
|----------|--------|----------------------|
| ENPV | tis.Kč | 15 560 |
| ERR | % | 6,13 |
| BCR | | 1,138 |

Citlivost ukazatelů finanční a ekonomické analýzy na změny investičních nákladů

| | | Změna investičních nákladů | | | |
|-------------|----------------|----------------------------|---------|----------|----------|
| | | -20 % | -10 % | +10 % | +20 % |
| FNPV | tis. Kč | -82 587 | -96 693 | -124 905 | -139 011 |
| FRR | % | -16,91 | -17,15 | -17,54 | -17,71 |
| ENPV | tis. Kč | 38 153 | 26 856 | 4 263 | -7 034 |
| ERR | % | 8,29 | 7,11 | 5,29 | 4,56 |

Citlivost ukazatelů ekonomické analýzy na změny přepravních výkonů

| | | Změna přepravních výkonů | | | |
|-------------|----------------|--------------------------|-------|--------|--------|
| | | -20 % | -10 % | +10 % | +20 % |
| ENPV | tis. Kč | -5 058 | 5 251 | 25 869 | 36 178 |
| ERR | % | 4,61 | 5,39 | 6,82 | 7,49 |

Výsledné hodnoty CBA analýzy jsou následující.

Výsledky finanční a ekonomické analýzy

| Ukazatel | | Finanční analýza | Ekonomická analýza |
|-----------|--------|------------------|--------------------|
| FNPV/ENPV | tis.Kč | -110 799 | 15 560 |
| FRR/ERR | % | -17,36 | 6,13 |
| BCR | | | 1,138 |

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

Z uvedeného vyplývá, že projekt „Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm“ má dostatečný celospolečenský přínos a je možné jej doporučit k financování z veřejných rozpočtů.

Investiční projekt byl posouzen standardními metodami hodnocení v souladu s platnou českou a evropskou metodikou. Jeho hodnocení zohledňuje nejen ekonomická, ale především společenská kritéria. Ekonomické hodnocení je zpracováno metodou analýzy nákladů a přínosů (CBA) v souladu s dokumentem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“ (2017) a ostatními platnými metodickými dokumenty.

Společenské přínosy spojené s realizací tohoto projektu jsou následující:

- úspory času cestujících v osobní dopravě.

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

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

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

11) Rozpis nákladů

| | Náklad | tis. Kč |
|-----------|--|----------------|
| 1 | Poplatky za plány / stavební projekt | 8 930 |
| 2 | Nákup pozemků | 904 |
| 3 | Výstavba | 123 427 |
| 4 | Technologie (pro provoz dráhy) | 0 |
| 5 | Nepředvídatelné události ¹⁾ | 11 230 |
| 6 | Případná úprava ceny ²⁾ | 0 |
| 7 | Technická pomoc | 12 246 |
| 8 | Propagace | 180 |
| 9 | Dozor v průběhu stavby | 579 |
| 10 | Mezisoučet | 157 496 |
| 11 | (DPH ³⁾) | 0 |
| 12 | CELKEM ⁴⁾ | 157 496 |

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

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

Z důvodu zadání záměru projektu společně s dokumentací pro územní řízení v roce 2017 byly celkové investiční náklady stavby stanoveny dle Souhrnného rozpočtu ve fázi 1 – Záměr projektu a následně dle fáze 2 – Dokumentace pro územní řízení dle Směrnice SŽDC č. 20.

Stavební objekty a provozní soubory byly kalkulovány dle OTSKP a dle cenové databáze projektanta (R-položky) dle obdobných staveb v cenové úrovni 2019.

Následně byly v roce 2019 celkové investiční pro porovnání kalkulovány dle „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu“.

Dle Směrnice SŽDC č. 20 a OTSKP byly kalkulovány celkové investiční náklady ve výši 157 496 tis. Kč.

Dle Sborníku byly kalkulovány celkové investiční náklady ve výši 169 558 tis. Kč.

Kalkulace dle Sborníku je v příloze „G“

Propočet nákladů dle Sborníku je doložením skutečnosti, že CIN stanovené jiným způsobem jsou adekvátní a nepřevyšují je.

Výčet příloh

- příloha A: Formuláře VZOR 80 – 83
- příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivnosti projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu
- příloha C: NEOBSAZENO
- příloha D: Orientační výkres, případně detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby
- příloha E: U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů
- příloha F: Prohlášení zpracovatele projektové dokumentace
- příloha G: Výpočet stavebních nákladů projektu
- příloha H: NEOBSAZENO
- příloha I: NEOBSAZENO
- příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu
- příloha K: Prověřované varianty, fotodokumentace, stanovisko města
- příloha L: Neveřejná příloha