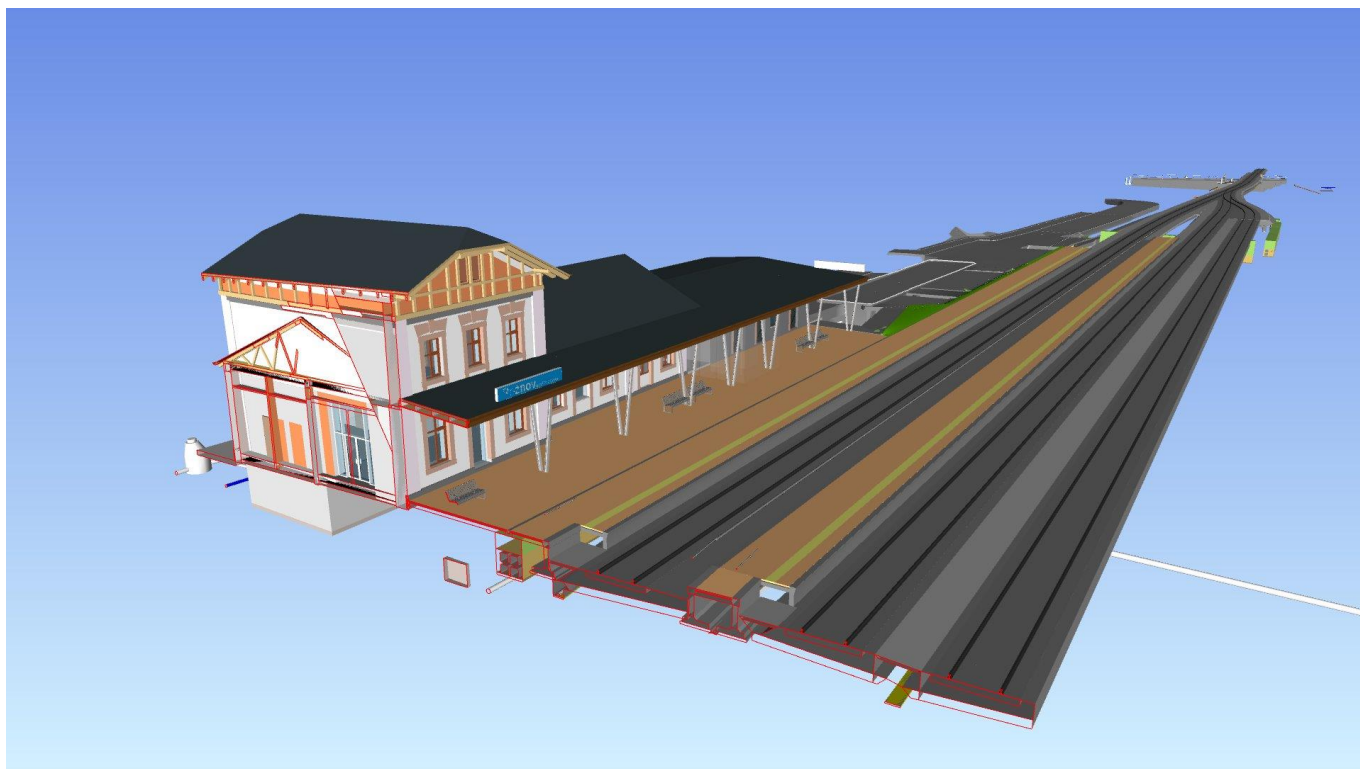


Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm



Dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP)

B. Souhrnná technická zpráva

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Martin Mráz

Zástupce hlavního inženýra projektu:

Ing. Lukáš Mazel

Datum:

červen 2021

OBSAH

B.0 Seznam zkratk	5
B.1 Popis území stavby	8
a) Charakteristika území a stavebního pozemku	8
b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací	8
c) Vydaná rozhodnutí o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	8
d) Zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů	8
e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika	8
f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření	8
g) Ochrana území podle jiných právních předpisů	9
h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	9
i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, na odtokové poměry v území, ochrana okolí	9
j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	9
k) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	11
l) Územně technické podmínky	11
m) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	12
n) Seznam pozemků podle KN, na kterých se stavba umísťuje a provádí	12
o) Seznam pozemků podle KN, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	13
B.2 Celkový popis stavby	13
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	13
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	15
B.2.3 Celkové technické řešení	16
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	17
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	17
B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení	18
B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů	22
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	35
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	35
B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	35
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	35
B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	37
B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	37
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	37
B.6 Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana	37

B.7 Ochrana obyvatelstva	38
B.8 Zásady organizace výstavby	38
B.9 Celkové vodohospodářské řešení	38

B.0 Seznam zkratek

AH	Automatické hradlo
ATÚ	Automatická telefonní ústředna
ASHS	Autonomní samohasící systém
AVV	Automatické vedení vlaku
BC	výzva Evropské investiční banky „Blending call“
BTS	Základnová vysílací stanice
CDP	Centrální dispečerské stanoviště
ČD	České dráhy, a.s.
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
DK	Dálkový kabel (sdělovací)
DOK	Dálkový optický kabel (sdělovací)
DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DŘT	Dálková řídicí technika
DÚ	Definiční úsek
ED	Elektrodispečink
EOV	Elektrický ohřev výměn (výhybek)
EPS	Elektronická požární signalizace
ETCS L2	Evropský vlakový zabezpečovač úroveň 2
EVL	Evropsky významná lokalita
EZS	Elektronický zabezpečovací systém
GSM-R	Mobilní síť pro železnici
CHOPAV	Chráněná oblast akumulace podzemních vod
IPO	Individuální protihluková opatření
ISC	Informační systém pro cestující
ITZ	Integrované telefonní zařízení
JMK	Jihomoravský kraj
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KO	Kolejový obvod

KÚ	Krajský úřad
LDP	Lokální detekce požáru
MK	Místní kabelizace (sdělovací)
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
MP	Mostní průřez
MRS	Místní radiová síť
MRTS	Místní radiová technologická síť
MÚ	Městský úřad
MŽP	Ministerstvo životního prostředí České republiky
NZ	Náhradní zdroj el. energie
OÚ	Obecní úřad
Odb.	Odbočka
PHS	Protihluková stěna
PKO	Protikorozní ochrana
PS	Provozní soubor
PZS	Přejezdové zařízení světelné
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
PUPFL	Pozemky plnící funkci lesa
RBC	Regionální biocentrum
RBK	Regionální biokoridor
RD	Reléový domek
RDD	Rozvaděč dálkové diagnostiky
REOV	Rozvaděč elektrického ohřevu výměn (výhybek)
RZZ	Reléové zabezpečovací zařízení
SO	Stavební objekt
SKŘ	Skříň kontroly řízení
SÚ	Stávající ústředna
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (zkratka změněna na SŽ)
SŽ	Správa železnic, státní organizace

TK	Temeno kolejnice, popř. traťový kabel (sdělovací)
TRS	Traťový radiový systém
TS	Trafostanice
TTP	Tabulka traťových poměrů
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VB	Výpravní budova
VKP	Významný krajinný prvek
VÚD	Typ přejezdové zabezpečovací zařízení
zast.	Železniční zastávka
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZZ	Zabezpečovací zařízení
ŽB	Železobeton
ŽDC	Železniční dopravní cesta
ZPDP	Zařízeno pro detekci požáru
žst.	Železniční stanice

B.1 Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Dopravná D3 Rožnov pod Radhoštěm se nachází na jednokolejné trati č. 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, přezdívanou „Rožnovka“. Trať se nachází v malebné krajině na pomezí Hostýnsko – vsetínských hornatin a Moravskoslezských Beskyd.

b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, § 5, odst. 1 v platném znění je stavba dráhy veřejně prospěšná.

c) Vydaná rozhodnutí o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Stavba nevyžaduje výjimku z obecných požadavků na využívání území.

d) Zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů

V dokumentaci jsou zapracovány podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů.

e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Z geomorfologického hlediska (Demek et al. 1987) lze území stavby zařadit následovně:

- systém Alpsko-himalájský
- provincie Západní Karpaty
- subprovincie Vnější Západní Karpaty
- oblast Západní Beskydy
- celek Rožnovská brázda
- okrsek Zašovská pahorkatina

Území je tvořeno pahorkatinou je typická souvrstvím vrstev ístebňanských, které jsou silně porušené složitě zvrásněnou a příčnou tektonikou a paleogénu slezské jednotky před denudačním okrajem magurského příkrovu. Jedná se o erozně denudační reliéf s tvrdoši a sečnými plošinami, náznaky mrazových srubů a strukturních teras. Pahorkatina je členitá, středně zalesněná, převážně smrkovými porosty, místy smrkovými porosty s bukem, či jedlí. V dotčené oblasti se nenacházejí žádná naleziště nerostných surovin.

Dotčené území stavby náleží povodí 2. řádu 4-11 Bečva a dílčímu povodí 4. řádu Rožnovská Bečva. Řeka pramení ve Vsetínských vrších na severním úbočí hory Vysoká (1024 m) v nadmořské výšce 950 m. Ve Valašském Meziříčí se stéká s Vsetínskou Bečvou a dále pokračuje jako Bečva, která se vlévá do Moravy jako levý přítok.

Z hydrogeologického hlediska se sledované území nachází v rajonu 1631 Kvartér Horní Bečvy.

f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Geodetické podklady:

- Geodetické měření zpracované firmou Dopravní projektování, spol. s r.o., 2018,
- Geodetické doměření zpracované firmou SUDOP Brno, spol. s r. o., 2020-2021, viz Dokladová část této dokumentace,

Geotechnické podklady:

- Návrh konstrukce pražcového podloží zpracovaný firmou GeoTec-GS, a.s., 2017,
- Závěrečná zpráva, UNIGEO a.s., 2017,

- Souhrnná zpráva geotechnického průzkumu zpracovaná firmou SAFETY PRO s.r.o., 2020.

g) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Trasa trati neprochází územím s ochranou podle jiných právních předpisů.

h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Záplavová (inundační) území jsou administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Záplavové území je vymezené návrhovou záplavovou čarou, v daném případě pro periodicitu Q100, což je výskyt povodně, který je dosažen nebo překročen průměrně jedenkrát za 100 let.

Stavební záměr se nachází mimo záplavové území.

i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, na odtokové poměry v území, ochrana okolí

Při dodržování ochranných opatření zamezujících znečištění podzemních i povrchových vod by nemělo dojít k ovlivnění odtokových poměrů nebo hydrologických charakteristik blízkých vodních toků a současně nebude mít realizace stavby vliv na kvalitu povrchových vod.

j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V místě stavby se nacházejí porosty keřů a náletových dřevin, vzrostlé stromy a skupinky stromů, které bude nutné před zahájením stavby odstranit. Kácení bude provedeno na základě stanoviska se všemi náležitostmi podle zák. č. 114/1992 Sb. a jeho prováděcí vyhl. č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Odstraňování dřevin je vhodné provádět mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období, tedy od začátku listopadu do konce března.

Podrobný rozsah a popis dřevin navržených ke kácení je součástí samostatné části dokumentace *Kácení a vegetační úpravy SO 90-92-01*. Zde, kromě výčtu dřevin a jejich specifikace (druh, průměr kmene stromů ve výšce 130 cm nad zemí, druhové složení, plocha, výška a pokryvnost keřových porostů).

Na základě §9 zák. č. 114/92 Sb. může orgán ochrany přírody ve svém rozhodnutí o povolení kácení uložit žadateli přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin. Dále může být uložena následná péče v trvání 1 - 5 let dle požadavků jednotlivých věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody.

Obecné podmínky provádění demolice:

Před započítím bouracích nebo rekonstrukčních prací se musí vždy uskutečnit odborná prohlídka a průzkum stavu objektu a jeho okolí. Ze získaných údajů a informací (se pořizuje zápis) a dostupných podkladů se zpracovává technologický postup. Jedná-li se o bourání nebo rekonstrukci menšího rozsahu (drobné přízemní objekty apod.), postačí, aby byl pracovní postup stanoven odpovědným pracovníkem. Bourací práce je možno zahájit až po vydání písemného příkazu odpovědným pracovníkem. Tomu však vždy musí předcházet splnění těchto požadavků:

ohrožený prostor včetně vstupů do objektu musí být zajištěn proti vstupu nepovolaných osob, některým ze způsobů dříve uvedených (oplocení, ohrazení, střežení, vyloučení provozu)

odpojení všech rozvodů a zařízení

zajištění proti nežádoucímu zřícení nebo uvolnění podlah a částí nosných prvků konstrukce (vzepřením, zesílením, stažením)

zajištění náhradních zdrojů (voda, elektrický proud) a technické vybavenosti podle technologie bourání (pomocné konstrukce atd.).

Bourání nosných částí konstrukce se provádí zásadně shora dolů, při ručním bourání ze zvýšených pracovních podlah musí být provedena opatření stanovená pro práce ve výškách. Bourací práce nad sebou jsou zakázány, pokud nejsou stanoveny podmínky k zabezpečení pracovníků v technologickém postupu. Tato činnost, nebo je-li bourání prováděno více čtami, případně u bouracích prací složitějších objektů, smí být prováděna pouze za stálého dozoru odpovědného pracovníka. Stálým dozorem se rozumí nepřetržité sledování pracovní činnosti pracovníků a stavu pracoviště osobou, která nesmí být zaměstnána ničím jiným než kontrolou stanoveného postupu a nesmí se z daného místa vzdálit. Při bouracích pracích musí pracovníci vždy používat ochranné přilby.

Při manipulaci s azbestem bude každý pracovník vybaven osobním ochranným oděvem (jednorázová kombinéza s kuklou), vysokými omyvatelnými botami, rukavicemi, brýlemi a vhodnou ochranou dýchacích orgánů určenou pro azbest (např. filtrační polomasku EN 149 FFP3)

Kdykoli při odchodu z pracoviště jsou pracovníci povinni využít dekontaminační komoru

Během prací je zakázáno pít, jíst a kouřit

S ochrannými oděvy bude nakládáno jako s materiálem kontaminovaným azbestem, holinky každý pracovník pečlivě omyje, celé tělo pak důkladně vysprchuje

Při svlékání ochranného oděvu si každý pracovník sundá ochranou masku až na posledním místě

Všichni pracovníci jsou povinni jednat v souladu s právními předpisy, technologickými a pracovními postupy. Všichni pracovníci musí být zdravotně a odborně způsobilí pro výkon příslušné pracovní činnosti a musí být řádně proškoleni v oblasti BOZP.

Požadavky na pracoviště, pracovní prostředí, organizaci práce, pracovní postupy a bezpečnostní značky budou v souladu se zákonem 309/2006 Sb., v celém rozsahu týkající se předmětné stavby § 1 - 24. jednotlivých § dotýkajících se odstraňované stavby zahrne stavební firma do postupu stavebně montážních prací a seznámí s nimi pracovníky určené k této činnosti. Proškolení a zajištění bezpečnosti práce bude v souladu s občanským zákoníkem a zákoníkem práce.

Stanovení podmínek a postupu odstranění stavby bude v souladu s nařízením vlády 591/2006 Sb., o bližších minimálních podmínkách na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Zhotovitel zajistí plnění §§ 1 až 9 s ohledem na stavbu. Další požadavky na staveniště budou v souladu s přílohou č. 1 nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

Odstranění konstrukcí obsahující azbest (krytina střechy některých objektů) bude provedeno co nejšetrněji specializovanou firmou s pracovníky vyškolenými pro manipulaci s azbestem (dle vyhlášky 394/2006 Sb. MZ k zákonu 258/200 Sb. O ochraně veřejného zdraví). Technologický postup při demontáži střešní krytiny s obsahem azbestu bude následující:

U každého objektu, který obsahuje konstrukční prvky z azbestu, bude určen a páskou ohraničen otevřený kontrolovaný prostor

Kontejner a kontrolované pásmo bude viditelně označeno tabulkou s informací, že se jedná o nebezpečný odpad, respektive o prostor k manipulaci s ním

Okolní plochy budou zakryty polyetylénem, který bude po skončení prací zlikvidován stejně jako vybouraný azbest

Bude instalována jednorázová dekontaminační komora pro očištění pracovníků

Před přistoupením k samotné demontáži bude provedena tzv. enkapsulace povrchu azbestocementových výrobků - všechna případná nesoudržná vlákna budou zafixována aplikací stabilizačního nátěru

Provede se opatrná demontáž střešních šablon v opačném směru, než v jakém byla krytina kladena – bude brán zvláštní zřetel na to, aby nedocházelo k lámání či drolení azbestu – šablony budou celistvé baleny do speciálních pytlů

Obaly budou označeny informací, že obsahují azbestový odpad

Obaly budou plněny jen zčásti, aby bylo možné zajistit jejich neprodyšné uzavření – při uzavírání nebude docházet k vytlačování vzduchu – mohlo by dojít ke vznosu respirabilních vláken

Šablony budou po demontáži neprodleně vkládány do obalů, které jsou k tomuto účelu speciálně určené – obaly na azbestový odpad, a následně spouštěny ze střechy na zem

S vyjmutými vruty a hřebíky bude nakládáno jako s materiálem kontaminovaným azbestem – před vyjmutím každého vrutu bude tento natřen vazelínou

Po uzavření obalů dojde k jejich postřiku stabilizačním postřikem tak, aby se zabránilo případnému vznosu respirabilních vláken z povrchu obalu

Bude kladen důraz, aby během demontáže nedošlo k odlomení částí šablon a jejich odpadu se střechy dolů; pokud se tak již stane, bude kontaminovaný úlomek neprodleně lokalizován, sebrán a vložen do obalu speciálně určeného pro azbestový odpad s následnou stabilizací fixačním postřikem (viz výše)

Po demontáži krytiny se provede důkladná kontrola střechy a její dekontaminace – budou použité pouze bezprašné formy úklidu (skrápění, vlhké utěrky apod.)

Veškeré materiály, které by mohly být kontaminovány azbestovým prachem, budou na místě opatřeny fixačním nástřikem, zabaleny do speciálních obalů, neprodyšně uzavřeny a předány specializované firmě zmocněné k nakládání s azbestovým odpadem

Nebezpečný odpad bude odvážen na skládku nebezpečného odpadu, která je specializovaná na skladování a nakládání s azbestem

k) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba bude realizována v zastavěném území, kde se nacházejí především drážní pozemky, druh pozemku ostatní plocha nebo zastavěná plocha a nádvoří.

Vlivy na zemědělský půdní fond (ZPF) ani na pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) nepředpokládáme, nebude dotčeno ani v ochranné pásmo lesa (tj. pozemky ve vzdálenosti do 50 m od pozemků PUPFL).

l) Územně technické podmínky

Stavba nemá žádné nároky na stávající technickou infrastrukturu.

Jelikož se jedná o stavbu dráhy, je stavba sama o sobě dopravní infrastrukturou. Stavba nijak nemění stávající využití území. Stavba respektuje obecně platné technické požadavky na stavbu dráhy dané zákonem o dráhách a stavebně technickým řádem drah, prováděcími vyhláškami a technickými normami.

Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Ochranné pásmo dráhy

Dle §8, zák. č. 266/1994 Sb., o dráhách, ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje,
- u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje,
- u dráhy lanové 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje,
- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Ochranné pásmo pozemních komunikací

Dle §30, zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích se silničním ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy,
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Ochranné pásmo elektrického vedení

- zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu
- ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb. svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

- u napětí nad 1 kV do 35 kV	7 m
- u napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
- u napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
- u napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

Ochranné pásmo plynovodů

Ze zákona č. 458/2000 Sb. Je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m na obě strany půdorysu
- u ostatních plynovodů a přípojek 4m na obě strany od půdorysu

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Podle §23, zák. č.274/2001 Sb. je ochranné pásmo vodovodu a kanalizace vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí na každou stranu následně:

- do průměru 500 mm včetně 1,5 m
- nad průměr 500 mm 2,5 m.
- vzdálenosti se zvyšují o 1,0 m pokud je potrubí uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem.

Ochranné pásmo teplovodů

Podle §87, zák. č.458/2000 Sb. je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení, která činí 2,5 m.

Přeložky inženýrských sítí

Dojde k přeložení plynovodu ze stávající lávky pro pěší, která bude snesena, pod kolejiště v rámci SO 15-21-01 Žst. Adamov, přeložka STL plynovodu GASNET.

V rámci výstavby nové technologické lávky dojde k přeložení stávajících sítí ze stávající technologické lávky na novou, a to v rámci SO 15-22-02 Žst. Adamov, přeložka vodovodu ADAVAK; SO 15-23-01 Žst. Adamov, přeložka teplovodu ADAVAK; SO 15-14-03 Žst. Adamov, ochrana sdělovacích kabelů cizích operátorů.

Při rekonstrukci stávající opěrné zdi a pro nově budovanou nadchodovou lávku pro pěší dojde k přeložení kabelů nn veřejného osvětlení respektive k rozšíření kabelového rozvodu nn veřejného osvětlení Města Adamov. Tyto úpravy jsou řešeny v SO 15-06-21 Žst. Adamov, přeložka vedení VO.

Pro zajištění napájení nové technologické budovy (TB) a po dobu stavby zajištění napájení provizorní kioskové trafostanice 22/0,4kV bude v rámci SO 15-12-21 Žst. Adamov, přeložka kabelů vn E.ON řešena přeložka stávající kabelové přípojky vn 22kV pro stávající TB, která bude stále využívána pro napájení odběrů žst. Adamov. Přeložku kabelového rozvodu vn 22kV bude zajišťovat společnost E.ON, jako vlastník dotčeného vedení vn 22kV.

Bezbariérové přístupy ze stávající infrastruktury

Bezbariérový přístup k rekonstruované stanici bude umožněn z přechodu pro pěší u výpravní budovy.

m) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Rozsah stavby je vymezen pouze dopravnou Rožnov Pod Radhoštěm.

Zahájení stavby: 18.7. 2022.

Ukončení stavby včetně kolaudace: 31. 5. 2023.

Doba trvání stavby: 10 měsíců

Zkušební provoz: 6 měsíců.

Zastavení provozu: 4 měsíce po dobu SP1 (7.8. 2022 – . 10.12. 2022)

Stavební práce budou probíhat v roce 2022 - 2023 . Jsou členěny do dvou stavebních postupů, kterým budou jako stavební postup SP 0 předcházet přípravné práce. Stavební práce při modernizaci dopravní Rožnov pod Radhoštěm budou probíhat v letech 2022 až 2023. Některé práce, zejména na VB se v jednotlivých stavebních postupech překrývají.

n) Seznam pozemků podle KN, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Viz dokladová část dokumentace, 5.2 Majetkoprávní část.

o) Seznam pozemků podle KN, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**B.2 Celkový popis stavby****B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

a) Svým charakterem se jedná o rekonstrukci.

Stavba se nachází v mírně složitém až složitém území. Území bylo podrobena průzkumem jejichž výsledky jsou podrobně zpracovány v rámci části dokumentace B.1.f

Stavba je vedena jako celostátní dráha.

b) Stavba bude užívána jako stavba dráhy.

c) Jedná se o stavbu trvalou.

d) Dopravní koncepce řešení stavby a kapacitní údaje

Návrh na uspořádání stanice je v souladu s Oznámením o postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty v ŽST Rožnov pod Radhoštěm vydaného pod č. j. 36998/2015-SŽDC-O12 dne 9. 9. 2015.

Umístění a charakteristika stanice:

Dopravna D3 Rožnov pod Radhoštěm leží v km 13,052 regionální dráhy Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí, tato trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná. Rožnov pod Radhoštěm je stanicí koncovou.

Sídlem přednosti provozního obvodu zůstane ŽST Valašské Meziříčí. Dopravna po rekonstrukci zůstane jako neobsazena. Diriguje stanice zůstane stanice Valašské Meziříčí, pro případ zachování organizování a řízení drážní dopravy dle předpisu SŽDC D3.

V případě, že trať bude převedena pod řízení provozu dle předpisu D1, bude stanice osazena návěstidly a ve stanici bude vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení 3 kategorie s dálkovým řízením ze stanice Valašské Meziříčí. (viz druhé schéma Dopravna D3 Rožnov pod Radhoštěm – návrh SZZ dle D1)

Základní bilance stavby

Maximální traťová rychlost	40 km/h
Navržená rychlost ve stanici	40 km/h

Kapacitní údaje

Železniční zabezpečovací zařízení

Počet nově zabezpečovaných výhybkových jednotek	3ks
-------------------------------------------------	-----

Železniční sdělovací zařízení

Traťový kabel TCEPKPFLEY 10XN0,8	0,5 km
HDPE trubky	1,5 km
Místní metalická kabelizace	0,1 km
Přenosové zařízení IP, doplnění síťového dat. uzlu	1 x
Přenosové zařízení IP, nový síťový uzel	1 x
Sdělovací zařízení v žst.	1 x
Telefonní zapojovač, upgrade	1 x žst.
Telefonní zapojovač, nové pracoviště	1 x žst.

Technická zpráva

PZTS	1 x
Informační zařízení nové	1 x
Kamerový systém nový	1 x
Rozhlas nový	1 x
SRV upravované	1 x
žst.DDTS	1 žst.
Kolejové úpravy	
SO 01-10-01 Žst. Rožnov pod Radhoštěm, železniční svršek	
Zřízení nového svršku 49 E1	1102 m
Zřízení nové výhybky 49 E1	3 ks
SO 01-11-01 Žst. Rožnov pod Radhoštěm, železniční spodek	
Konstrukční vrstva ŠD	1694 m3
SO 01-12-01 Žst. Rožnov pod Radhoštěm, nástupiště	
Délka nástupních hran –	220 m
Délka provizorní nástupní hrany –	55 m
Plocha zadláždění –	1140 m2
Centrální přechod –	1 ks (13 m2)
Mosty, propustky a zdi:	
Podchod pro pěší – úprava	1 ks
Pozemní stavby	
Výpravní budova	
Demolice:	1416m ³
Rekonstrukce stávajících prostor:	613m ²
Novostavba technologické části VB:	872m ³
Novostavba zastřešení:	198m ²
Demolice	
Celková kubatura demolic:	148,64m3
Celková délka demolovaných plotů:	333,00m
Oplocení	
Délka drátěného oplocení:	628m
Délka gabionového oplocení:	272m
Kabelovod	
Délka kabelovodu:	250m
Šachty plastové:	2ks
Šachty železobetonové (prefabrikované):	6ks
Silnoproud	

Nové osvětlení stanice	1 ks
Nové kabelové rozvody nn	cca 4100m
Přeložky kabelového vedení nn E.ON	1 ks
Přeložka VO	1 ks
Přeložka kabelového vedení nn ENERGOAQUA	1 ks

Základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních:

Stavební práce budou probíhat v roce 2022 - 2025 . Jsou členěny do dvou stavebních postupů, kterým budou jako stavební postup SP 0 předcházet přípravné práce. Stavební práce při modernizaci dopravního Rožnov pod Radhoštěm budou probíhat v letech 2022 až 2023. Některé práce, zejména na VB se v jednotlivých stavebních postupech překrývají.

- e) Podrobný harmonogram výstavby je řešen v části B.4.1 Provozní a dopravní technologie
- f) Předpokládá se zkušební provoz v délce 3 měsíců. Předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu se v rámci této stavby neuvažují.
- g) Orientační náklady stavby jsou stanoveny na 0,2 mld. Kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Rožnov pod Radhoštěm je železniční stanice v západní části města Rožnov pod Radhoštěm v okrese Vsetín ve Zlínském kraji, oddělená od centra města řekou Rožnovská Bečva. Leží na neelektrizované jednokolejné trati 281. V těsné blízkosti stanice je umístěno městské autobusové nádraží a také se zde nachází závod na výrobu slaboproudé elektrotechniky bývalého státního podniku Tesla Rožnov pod Radhoštěm.

Nádraží v Rožnově bylo uvedeno do provozu roku 1892 a vzniklo jako koncová stanice, dle typizovaného stavebního vzoru. Nachází se zde dvě nekrytá jednostranná nástupiště, k příchodu k vlakům slouží přechody přes koleje.

b) architektonické řešení - kompozice tvarového, materiálové a barevné řešení.

Nádraží v Rožnově bylo uvedeno do provozu roku 1892 a vzniklo jako koncová stanice, dle typizovaného stavebního vzoru. Nachází se zde dvě nekrytá jednostranná nástupiště, k příchodu k vlakům slouží přechody přes koleje.

Ze stávající budovy bude na základě stavebně technického a doplňkového průzkumu bude demolována celá vrchní stavba vyjma torza obvodových a vnitřních nosných stěn. Stávající suterén bude zachován. Všechny stropní a střešní konstrukce v nadzemní části budou postaveny nové. Kompletně bude demolovaná nejmladší přístavba stávajícího veřejného WC a celé zastřešení směrem ke kolejišti. V prostoru vzniklého demolicí bude postavena přístavba technologie provozu dráhy a technologie provozu samotné budovy včetně cyklostání kol. Přístavba technologie bude propojena konstrukčně novým zastřešením před budovami směrem k nástupišti včetně vzniklé proluky mezi nimi. Nová technologická část bude samostatný objekt oddělený od stávajícího objektu průchodem pro pěší a zároveň do stěny technologické přístavby u průchodu pro pěší, bude zakomponován box pro kola. Stávající objekt výpravní budovy bude v rámci rekonstrukce zachován a navrácen do původního historického vzhledu. Zastřešení před výpravní budovou a novou technologickou částí bude dřevěné.

Nová technologická část bude zděný objekt, s povrchovou úpravou v betonové stěrce, nebo v omítce tmavě šedého odstínu, vstupní dveře do technologické části budou šedé antracitové, zvýrazněné světlými prvky, tvořenými pásky, které navazují na vzhled historické fasády. U stávající výpravní budovy bude vyměněna celá konstrukce střechy, včetně zhotovení repliky dřevěného historického štítu nad dvoupodlažní částí výpravní budovy. Střešní krytina nad VB bude plechová, v tmavším šedém odstínu. Střešní krytina nad zastřešením a technologickou částí bude fóliová.

Celý objekt dostavby je podtržen dřevěným prvkem atiky, který evokuje materiál, který už je na stávající budově použit, na štítu dvoupatrové části.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce

Z hlediska správce a provozovatele dráhy je cílem provést v ŽST Rožnov pod Radhoštěm následující úpravy:

- rekonstrukce stávající výpravní budovy,
- zřízení dvou přístupových cest ke staniční budově a vybudování parkovacích ploch v blízkosti stanice,
- směrová úprava kolejí a zřízení nástupišť s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad TK,
- rekonstrukci zařízení pro cestující, zřízení bezbariérového přístupu a informačního systému,
- zamezení nežádoucího pohybu cestujících přes koleje a ploch, kde probíhá manipulace a nakládka železničních vozů,

Dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, § 5, odst. 1 v platném znění je stavba dráhy veřejně prospěšná.

Správcem železniční infrastruktury je Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Kanalizace splašková

Roční množství splaškových vod160 m³/rok

Vodovod

Specifická potřeba vody

Výpravní budova (VB)

Veřejná část:

WC cestujících.....35 (46) os/den

SPV.....5 l/s

Předpokládaný počet osob (komerční provoz)..... 1 osob/směnu

SPV.....18 m³/rok/osobu = 72 l/den/osobu (Provozovny místního významu, kde se vody nepoužívá k výrobě - WC, umyvadla a tekoucí teplá voda)

Předpokládaný počet osob (2 x pokladna, 1 x úklid).....3 osob/směnu

SPV.....26 m³/rok/osobu = 104 l/den/osobu (Provozovny místního významu, kde se vody nepoužívá k výrobě - WC, umyvadla a tekoucí teplá voda s možností sprchování)

Průměrná denní potřeba:

$$Q_p = P_O \times SPV = 35 \times 5 + 1 \times 72 + 3 \times 104 = 559 \text{ l/den} = 23,29 \text{ l/hod} = 0,0065 \text{ l/s}$$

Maximální denní potřeba

$$Q_m = Q_p \times k_d = 559 \times 1,5 = 839 \text{ l/den} = 34,94 \text{ l/hod} = 0,010 \text{ l/s}$$

Maximální hodinová potřeba

$$Q_h = 1 / 8 \times Q_m \times k_h = 1/8 \times 559 \times 1,8 = 125,78 \text{ l/h} = 0,035 \text{ l/s}$$

Roční spotřeba vody

$$Q_r = 3 \times 26 + 1 \times 18 + 35 \times 0,005 \times 365 = 159,88 \text{ m}^3/\text{rok}$$

Zaměstnanci:

Předpokládaný počet osob 1 osob/směnu (nepřetržitý provoz)

SPV 26 m³/rok/osobu = 72 l/den/osobu (Provozovny místního významu, kde se vody nepoužívá k výrobě - WC, umyvadla a tekoucí teplá voda s možností sprchování)

Předpokládaný počet osob 4 osob/směnu (řídící výskyt údržby)

SPV 18 m³/rok/osobu = 49 l/den/osobu (Provozovny místního významu, kde se vody nepoužívá k výrobě - WC, umyvadla a tekoucí teplá voda)

c) celková spotřeba vody:

Roční spotřeba vody

$$Q_r = 2 \times 26 + 4 \times 18 = 124 \text{ m}^3/\text{rok}$$

d) způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Vyzískaný materiál si přebere správce Správa železnic, OŘ Olomouc.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba nevyžaduje žádné změny veřejné komunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Obecné podmínky bezbariérových úprav

Technické řešení úprav pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace je navrženo v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, která v tomto případě odkazuje na Nařízení komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkající se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Řešení nástupišť je provedeno podle Vzorového listu železničního spodku SŽDC Ž 8.7 (Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištích) a podle metodiky k vyhlášce č. 398/2009 Sb.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost stavby na provozované dráze je řešena v rámci platné legislativy (zákon o drahách) a s ohledem na stávající předpisy spojené s provozováním dráhy. Stavba není stavbou veřejně přístupnou, když zákonem o drahách je vstup na dráhu, s výhradou míst k tomu určených (např. nástupiště, výpravní budovy, přejezdy a přechody), zcela zakázán.

- popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení – trať není elektrifikována
- řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů – trať není elektrifikována

B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

D.1 Technologická část

D.1.1 Zabezpečovací zařízení

D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 01-01-11 Žst. Rožnov p. R., úprava SZZ

Technický popis dosavadního stavu

Dopravna Rožnov pod Radhoštěm je v současnosti řízena podle předpisu SŽDC D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy. Bez staničního zabezpečovacího zařízení.

Výhybky jsou zabezpečeny mechanickými zámky, boční ochrana je zajištěna výkolejkou s kontrolním zámkem. Hlavní klíče výměnových zámků a od výkolejky je v soupravách hlavních klíčů.

V blízkosti dopravní, v km 12,162 se nachází přejezd (P7426), který je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie 3SBLI dle ČSN 34 2650 ed.2 (3. kategorie, bez závor, s pozitivní signalizací a s přenosem indikací a kontrol do dopravní kanceláře ve stanici Valašské Meziříčí).

Kontrola přibližovacích úseků je provedena pomocí počítačů náprav, přibližovací úsek směrem od Rožnova pod Radhoštěm zasahuje do obvodu dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm na záhlaví dopravní.

Při odjezdu z dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm je využíváno krycí návěstidlo LkS se štítem Op. Vnitřní výstroj krycího návěstidla LkS je umístěna v RD PZS v km 12,162. Krycí návěstidlo je možné ovládat prostřednictvím dálkového ovladače SDO umístěného na svazku klíčů D3 nebo tlačítkem ve skříňce SDO u vchodu do služební místnosti.

Technický popis navrhovaného stavu

Po realizaci stavby bude organizování a provozování drážní dopravy v dopravně Rožnov pod Radhoštěm dle předpisu SŽDC D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy. Bez staničního zabezpečovacího zařízení. Dirigující dispečer bude nadále v ŽST Valašské Meziříčí.

Výhybky budou ovládané mechanickými přestavníky a výhybky č. 2 a 3 budou zabezpečeny zámky. Výhybka č. 2 bude svázána s výkolejkou Vk1.

Návěstidlo LkS bude nové a bude umístěno v nové poloze. Bude nadále plnit funkci krycího návěstidla pro přejezd P7426.

Návěstidlo bude dálkově ovládáno strojvedoucím dálkovým ovladačem nebo místně ze skříňky SDO.

Předmětná stavba provede i přípravy pro výhledovou stavbu změny organizování a řízení dopravní dle předpisu SŽDC D1. Bude položen samostatný žlab v hlavní kabelové trase. Dále budou položeny chráničky pod kolejiemi pro budoucí prvky v kolejišti (návěstidla, přestavníky a PB) a základy pro budoucí návěstidla. Dimenze chrániček bude nachystána s dostatečnou rezervou pro plné zabezpečení stanice.

V nové technologické budově bude zřízena technologická místnost, která rozměrově vyhovuje technologii pro výhledovou stavbu přechodu z organizování a řízení drážní dopravy dle předpisu SŽDC D3 na organizování a řízení drážní dopravy dle předpisu SŽDC D1.. Dále bude zřízena místnost pro budoucí nouzové zadávací pracoviště. V této stavbě bude tato místnost využívána jako sklad zabezpečovacího zařízení.

D.1.2 Sdělovací zařízení

D.1.2.1 Místní kabelizace

PS 01-02-11 Žst. Rožnov p. R., MK

V rámci tohoto PS bude položena nová místní kabelizace. Metalickým kabelem 3XN0,6 bude napojený venkovní telefonní objekt (VTO), který je součástí skříňky dálkového ovládání (SDO). Dodávka SDO je součástí PS zabezpečovacího zařízení. SDO bude umístěna na sloupku vedle výpravní budovy. Metalický kabel bude v provedení TCEPKPFLEY.

Metalický kabel 3XN k VTO bude ukončený v technologické části výpravní budovy ve sdělovací místnosti v 19" skříní na zářezových páscích. Skříně budou dodávány v rámci PS 01-02-91. Ve VTO bude kabel ukončený na svorkovnici, která je součástí VTO.

D.1.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 01-02-21 Žst. Rožnov p. R., rozhlasové zařízení

V rámci stavby bude v žst. Rožnov p. R. vybudován nový rozhlas pro cestující. IP rozhlasová ústředna o výkonu 300W bude umístěna v sdělovací místnosti v technologické části VB. Prostory nástupišť budou ozvučeny reproduktory s přepínatelným výkonem 6,10,15W. Vzdálenost mezi reproduktory na nástupišťích bude cca 18 - 20m. Reproductory budou umístěny na osvětlovacích stožárech. Ozvučeny budou rovněž vnitřní prostory pro cestující v nové VB. Ve vnitřních prostorech budou reproduktory instalovány do podhledu. I vnitřní reproduktory budou umožňovat regulaci hlasitosti.

Rozhlasové zařízení bude začleněno do systému DDTS.

D.1.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení

PS 01-02-31 Žst. Rožnov p. R., telefonní zapojovač

Tento PS řeší doplnění IP telefonu s rozšířenou klávesnicí ve funkci zapojovače v Dopravně D3 Rožnov pod Radhoštěm. Náhradní zapojovač se nebude umísťovat.

IP telefon s rozšířenou klávesnicí ve funkci zapojovače bude umístěn v místnosti náhradního zadávacího pracoviště v nové technologické části VB. Příslušenství IP zapojovače (adaptér IP/MB, IP brána, router PBX) bude umístěno ve sdělovací místnosti v nové technologické části VB.

Ve sdělovací místnosti v nové technologické části VB bude do nové 19" skříně umístěn nový aplikační server pro malý zapojovač, IP/MB převodník, IP brána a VoIP PBX jako lokální router pro ovládání okruhů při výpadku sítě Techlan. Napojení na MK a TK, bude přes zářezové pásky.

Součástí PS bude také vybavení požadovaným počtem licencí pro vzdálený přístup, zaznamenávání a ovládání zapojovače.

D.1.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace

PS 01-02-41 Žst. Rožnov p. R., PZTS

V rámci tohoto PS budou chráněny systémem PZTS následující objekty:

- Výpravní budova v žst. Rožnov p. R.

Systém PZTS se skládá z ovládací ústředny, koncentrátorů, klávesnic, čidel a z požárních hlásičů. Bude použita poplachová ústředna s IP konektivitou, která je zavedena u SŽ a funguje na bázi sběrnice s připojitelnými koncentrátory pro připojení smyček. Budou použity klávesnice s čtečkami průkazů. Poplach bude signalizován na objektech sirénou a signalizován bude rovněž prostřednictvím DDTS. Ústředny a sirény budou zálohovány na dobu 24 hodin.

D.1.2.5 Dálková, optická, závěsná kabelizace

PS 01-02-51 Žst. Rožnov p. R., úpravy TK a HDPE

Součástí tohoto PS je zajištění napojení žst. Rožnov dálkovou kabelizací. V provizorním stavu bude stávající traťový kabel TK 10XN přesměrovaný do provizorního objektu čekárny. Bude položený nový metalický kabel stejného profilu, který se v žkm 12,601 naspojkuje na stávající TK a v objektu provizorní čekárny bude ukončený v místnosti pokladen v 19" skříní rozhlasu. Trubka HDPE nebude provizorně překládána.

V definitivním stavu bude položený nový metalický kabel 10XN, který se v žkm 12,601 naspojkuje na stávající TK a ve VB bude ukončený v místnosti pokladen v 19" skříní č. 01_01.

Společně s metalickým kabelem budou položeny 3 trubky HDPE 40/33 (fialová – rezerva pro DOK, modrá – rezerva pro TOK a černá – rezervní). Modrá HDPE trubka bude v žkm 12,601 naspojkována na stávající modrou HDPE trubku. Fialová a černá HDPE trubka zde budou ukončené a opatřené koncovkou. V TB budou HDPE trubky ukončené v nové sdělovací místnosti v kabelové šachtě.

D.1.2.6 Informační systém pro cestující

PS 01-02-71 Žst. Rožnov p. R., informační zařízení

V žst. Rožnov p. R. bude vybudováno kompletně nové informační zařízení pro cestující v IP provedení. Informační zařízení bude dálkově řízeno ze žst. Valašské Meziříčí.

Jak vnější, tak poloostrovní nástupiště budou vybavena oboustrannou nástupištní tabulí, vč. analogových hodin. U schodiště z parkoviště P+R na vnější nástupiště bude osazen venkovní odjezdový monitor ve zkráceném provedení v antivandalním provedení.

Na konstrukci přístřešku pro cestující bude instalována odjezdová tabule ve zkrácené verzi. V příjezdové a odjezdové hale bude pak instalován odjezdový i příjezdový monitor. Veškeré zobrazovací prvky budou v LED provedení.

Součástí systému bude informační server, který bude umístěn ve sdělovací místnosti žst. Rožnov p. R. Server musí umožnit i automatické hlášení pro rozhlasové zařízení. Všechny prvky informačního zařízení budou připojeny do datové sítě. Systém bude dálkově dohledován pomocí DDTS.

D.1.2.7 Jiné sdělovací zařízení

PS 01-02-91 Žst. Rožnov p. R., sdělovací zařízení

Sdělovací zařízení se skládá z rozvodů strukturované kabeláže, účastnických zařízení, hodinového zařízení a vybavení sdělovacích místností skříněmi, rošty a konstrukcemi pro sdělovací technologie. V rámci tohoto PS budou v žst. Rožnov p. R. město vybaveny sdělovacím zařízením následující objekty:

- nová technologická část výpravní budovy
- stávající výpravní budova

Strukturovaná kabeláž bude tvořena datovými zásuvkami, kabely UTP/FTP 4x2x0,5 min. cat 6 a patchpanely.

Hodinový systém bude zajištěn matečnými hodinami, které se budou nacházet ve sdělovací místnosti v technologické budově. Matečné hodiny budou napojeny na přijímač DCF signálu pro zajištění jednotného času. Prostory ve výpravní budově a na nástupištech budou vybaveny hodinovým zařízením napojeným na informační zařízení.

PS 01-02-92 Žst. Rožnov p. R., kamerový systém

V rámci tohoto PS se v žst. Rožnov p. R. vybuduje nový kamerový systém v IP provedení. Kamerový systém bude sloužit pro monitorování nástupištních hran, prostoru pro úschovu kol, náhradní autobusové dopravy a vnitřních prostor VB, kde se zdržují cestující. Záznam z kamer bude ukládán lokálně v žst. Rožnov p. R. kromě kamery u náhradní autobusové dopravy, která snímá veřejný prostor a bude v režimu online streamu.

D.1.2.8 Přenosový systém

PS 90-02-32 Valašské Meziříčí - Rožnov p.R., přenosové zařízení

V úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm se doplní stávající IP přenosová síť IP VRF. V žst. Rožnov pod Radhoštěm se doplní nový switch L2/48p, 2x SFP, 8x PoE. Nový switch bude napojený přes nové SHDSL modemy po stávajícím TK na stávající switch L2/24 Cisco Catalyst 2960 v ATÚ v žst. Valašské Meziříčí.

Na datový přepínač se zapojí všechna nová zařízení s IP rozhraním - rozhlasová ústředna, datová strukturovaná kabeláž, pobočka IP telefonie, zařízení PZTS, DDTS, informačního a kamerového systému.

V rámci tohoto PS budou do žst. Valašské Meziříčí dodané nové brány IP/FXS.

V rámci stavby dojde k rekonstrukci stávající VB v žst. Rožnov pod Radhoštěm. Z tohoto důvodu bude nutné řešit během realizace provizorní stav. Ve stávající VB je v provozu síť Intranet, která se během stavby přemístí do objektu provizorní čekárny do místnosti pokladen.

V definitivním stavu se v žst. Rožnov pod Radhoštěm přemístí stávající SHDSL modem Patton 3088 a switch Intranet L2/24p do nové sdělovací místnosti v nové technologické části VB do nové 19" skříně.

D.1.2.9 Rádiové systémy**PS 01-02-81 Žst. Rožnov p. R., úpravy radiové sítě**

V žst. Rožnov pod Radhoštěm je rádiová síť SRV, anténa je umístěná na fasádě výpravní budovy ve směru na Valašské Meziříčí, technologie je umístěná v dopravní kanceláři. Základnová část je jedním koaxiálním kabelem připojená k anténě. Základnová stanice DCom DS 248 a je napojená přes interface na TK, ovládaná je z žst. Val. Meziříčí.

V rámci provizorního stavu bude v žst. zbudovaná provizorní čekárna s prodejem jízdenek v samostatné místnosti. Do provizorního objektu do místnosti prodeje jízdenek se přemístí skříň rozhlasu, do které se doplní nové zařízení pro připojení radiové stanice SRV z důvodu eliminace výluk na síti SRV. Současně se přemístí rádiová stanice a anténa, která se upevní na provizorní konstrukci na provizorním objektu čekárny (trojnožka o výšce cca 3-4m). Základnová stanice DCom DS 248 bude napojená přes interface na TK a ovládaná z žst. Val. Meziříčí.

Základnová radiostanice DCom DS 248 bude v definitivním stavu přemístěná do nové sdělovací místnosti v technologické části VB. Stávající anténní svod bude demontován a nahrazen novým. Anténa bude umístěná na fasádě rekonstruované výpravní budovy v blízkosti technologické části VB. Základnová stanice DCom DS 248 bude napojená přes interface na TK a ovládaná z žst. Val. Meziříčí.

D.1.2.10 DOZ a další nadstavbové systémy**PS 01-02-93 Žst. Rožnov p. R., DDTS ŽDC - sdělovací zařízení**

Pro začlenění jednotlivých technologických systémů (TLS) realizovaných v rámci stavby (rozhlasové zařízení, poplachový zabezpečovací a tísňový systém, informační zařízení, kamerový systém, napájecí zdroje s možností dálkového dohledu, aktivní síťové prvky technologických systémů, klimatizace z technologických prostor a tepelná čerpadla) do dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) bude do sděl. místnosti v přistavěné technologické části VB v žst. Rožnov pod Radhoštěm instalován integrační koncentrátor (InK). Tento bude zpřístupňovat data integračním serverům (InS) instalovaných na ED Brno Maloměřice a CDP Přerov přes technologickou datovou síť (TDS). Pro možnost dálkového dohledu a ovládání prvků elektrotechniky a energetiky budou jednotlivé signály a povely z rozvodny NN v žst. Rožnov pod Radhoštěm napojeny do PLC v rozvaděči dálkové diagnostiky (RDD) a přes lokální technologickou datovou síť (LTDS) komunikovány do výše zmínovaného InK. V žst. Valašské Meziříčí bude upraven stávající InK, ze kterého bude zrušena integrace stávajícího osvětlení ze stanice Rožnov pod Radhoštěm.

Integrační servery (InS) na ED Brno Maloměřice a CDP Přerov budou programově doplněny o data vzniklá aktivací nového InK v žst. Rožnov pod Radhoštěm a o změny provedené na InK v žst. Valašské Meziříčí. Současně budou doplněny klientské aplikace DDTS ŽDC a aplikace pro elektroměry.

D.1.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT**D.1.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu****PS 01-03-71 Žst. Rožnov p. R., Rozvodna nn**

Předmětem tohoto PS je vybudování nové rozvodny nn v nové technologické budově v žst. Rožnov pod Radhoštěm, která bude sloužit jako nové energocentrum pro celou železniční stanici. Rozvodna bude v rámci tohoto PS osazena hlavním rozvaděčem RH a rozvaděčem zálohované sítě RZS, které oba budou připraveny na budoucí přechod zabezpečení stanice do stupně D1. Z tohoto důvodu se stavebně připravuje i vedlejší místnost pro osazení stabilního náhradního zdroje elektrické energie. Rozvodna nn a veškeré odběry ve výpravní budově a stanici Rožnov pod Radhoštěm budou napájeny z distribuční sítě ČEZ přes nový elektroměrový rozvaděč RE1, osazený v rámci tohoto PS do fasády technologické budovy. Rezervovaný příkon před přechodem na stupeň zabezpečení trati D1 bude 3x125A, s možností navýšení na 3x160A po provedení přechodu na stupeň D1. V rámci tohoto PS bude do fasády technologické budovy osazen i elektroměrový rozvaděč RE2, který bude také napájen z distribuční sítě ČEZ a bude sloužit k samostatnému napájení tepelného čerpadla. Hodnota rezervovaného příkonu pro tepelné čerpadlo je 3x50A. Součástí tohoto PS bude i osazení skříňe NZEE do fasády technologického domku pro možnost připojení mobilního náhradního zdroje el. energie a jeho přepnutí na vstupu v rozvaděči RZS pomocí manuálního přepínače sítě.

B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů

D.2 Stavební část

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 01-10-01 Žst. Rožnov p. R., železniční svršek

Stávající stav:

Ve stanici jsou 2 dopravní koleje a 2 manipulační koleje. Dopravní koleje jsou tvořeny kolejí č. 1 a kolejí č. 3. Kolej č. 1 délky 238 m je omezena polohou námezničku 1 a námezničku 2. Kolej č. 3 délky 270 m je omezena polohou námezničku 1 a námezničku 3. Manipulační koleje jsou tvořeny kolejí č. 1a a č. 2. Kolej č. 1a s délkou 24 m je omezena začátkem výhybky č. 1 a betonovým zarážedlem. Kolej č. 2 s délkou 282 m je omezena V_k 1 a zemním zarážedlem. V současném stavu je rychlost na trati 60 km/h, ve stanici 40 km/h. Veškeré směrové oblouky jsou prosté a bez převýšení. Osová vzdálenost kolejí je cca 4,75 m.

Stávající železniční svršek odpovídá svým stavem datu vložení (převážně z roku 1968) a je za hranicí svojí životnosti. V posledních letech ve stanici Rožnov pod Radhoštěm proběhly pouze drobné údržby a opravy, v roce 2013 proběhla oprava koleje č. 3. Část kolejiště je svařeno do bezстыkové koleje, většina stanice je ovšem stykovaná. Kolejové lože je uzavřené.

Kolej č. 1 je tvořena částečně svrškem typu S49 na betonových pražcích SB8P s tuhým upevněním K (žebrové podkladnice) a částečně na betonových pražcích SB5 s tuhým upevněním K (rozponové podkladnice), kolej č. 3 je tvořena svrškem typu S49 na betonových pražcích SB5 s tuhým upevněním K (rozponové podkladnice), kolej č. 1a a č. 2 je tvořena svrškem typu S49 na betonových pražcích SB4 s tuhým upevněním K (rozponové podkladnice). Výhybka č. 1 a č. 2 je na ocelových pražcích, výhybka č. 3 je na dřevěných pražcích. Zhlaví je tvořeno svrškem typu S49 na betonových pražcích SB5 s tuhým upevněním K (rozponové podkladnice). Vjezdový oblouk je tvořen svrškem typu S49 na betonových pražcích SB6 s tuhým upevněním K (žebrové podkladnice). Ve stanici u dopravních kolejí jsou situována dvě úrovněová nástupiště o výšce nástupní hrany cca 250 mm nad TK a délce nástupních hran 181 m. Nástupiště jsou sypaná s nástupní hranou tvořenou nástupištními prefabrikáty tvaru Tischer. Oba dva přístupy na nástupiště jsou od výpravní budovy úrovněové, tvořené gumoasfaltovými přechodovými panely.

Nový stav:

Stavební staničení žst. Rožnov pod Radhoštěm navazuje na staničení trati Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm dle projektu osy koleje č. 1 na TÚ2141 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, km 0,181 – 13,249 z roku 2018. V rámci projekčních prací proběhla konsolidace staničení úseku TU 2141 dle Pokynu SŽDC PO-9/2018-GŘ a rozhodnutím místní odborné komise došlo k úpravě hodnotového průběhu staničení. Upravená hodnota staničení v místě navázání směrového oblouku, KO z původní hodnoty 12,687 639 na 12,695 339 (posun o 7,7 m). V železniční stanici Rožnov pod Radhoštěm probíhá řídicí staničení v koleji č. 1 a v koleji č. 1a, za výhybkou č. 1 probíhá v koleji č. 2a. Stavební staničení ostatních kolejí je staničeno od km 0,000 000 ve směru stavebního staničení. Rozsah rekonstrukce svršku ve stanici je v celém rozsahu všech kolejí (začátek úseku navázání SVÚ).

Směrové řešení vychází z požadavků na dodržení užitečných délek v jednotlivých kolejích stanice se zohledněním Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní. Zhlaví bylo koncipováno tak, aby nezasahovalo do mimodrážních pozemků a bylo zde využito co nejvíce místa pro rozvinutí užitečné délky koleje. Kolej č. 1, jako pokračování hlavní koleje z mezistaničního úseku, se nachází u výpravní budovy, tak aby všechny osobní vlaky zajižděly přímo před výpravní budovu, bez nutnosti zajiždění do odbočné větve výhybky. Všechny osobní vlaky (mimo speciálních jízd a mimořádných událostí) budou zajiždět na tuto kolej a tak zde bude zajištěn přímý přestup na autobus či přístup na nově zřizované parkoviště bez nutnosti využití přechodu přes kolejiště. Výhybka č. 3 je umístěna s ohledem na drážní pozemek a respektuje také stávající parkoviště na parcele č. 1000/25. Osová vzdálenost kolejí ve stanici je 4,75m. Rychlost v navazujícím mezistaničním úseku před stanicí je V = 60 km/h. Navržená rychlost ve stanici je V = 40 km/h (pro všechny koleje). Byl zde také zohledněn budoucí návrh zabezpečení a umístění návěstidel na rychlost V = 50 km/h.

Výškové řešení navazuje na projekt osy koleje č. 1 na TÚ2141 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, km 0,181 – 13,249 z roku 2018. Výškové řešení je limitováno umístěním stávající výpravní budovy na jedné straně a na druhé stávají polohou nákladiště. Nivelety jsou navrženy s ohledem na maximální sklon drážní stezky 12%. Všechny koleje stoupají ve směru stavebního staničení. V místě nástupiště a oblasti odstavení vozidel je navržen sklon do 2,5‰. Nový svršek v rekonstruovaných kolejích je navržen z nového materiálu kolejnic 49E1 (S 49) na betonových pražcích min. dl. 2,6 m, rozdělení „u“ s pružným bezpodkladnicovým upevněním (upevnění W14). Nově zřizovaná

kolej bude realizována jako bezстыková. Standartní jakost kolejnic bude R260. V místě centrálního přechodu budou použita upevňovací s antikoroční úpravou. Rozšíření rozchodu bude provedeno v obloucích o poloměru menších než 275 m, tzn. v obloucích $R = 190$ m. Nově vkládané výhybky budou kompletně nové tvaru 49 na betonových pražcích s rozdělením „u“ a pružné podkladnicové upevnění KS. Všechny nové výhybky budou přestavovány ručně. Vzhledem k budoucí přípravě na nové zabezpečení D1 bude na výhybkách provedena příprava na EOv a vloženy žlabové pražce. Ve stanici budou nově vloženy 3 výhybky. Výhybky budou vevářeny do bezстыkové koleje. Demontována budou stávající zarážedla, a to v koleji č. 1a (betonové) a v koleji č. 2 (zemní). Nově jsou ve stanici navržena (vzhledem k povaze stanice a jeho okolí) dynamická zarážedla v koleji č. 2a (délky 5,5m) a koleji č. 4 (9,5m).

SO 01-11-01 Žst. Rožnov p. R., železniční spodek

Stávající stav:

Ve stanici není evidován žádný stávající odvodňovací systém., při rekognoskaci zájmového území nebyly nalezeny žádné prvky odvodnění. Dle zprávy GTP je patrné, že v podkladních vrstvách se do hloubky cca 1,5m nacházejí převážně zeminy typu G3 a S5 (kromě vjezdového zhlaví).

Nový stav:

Rozsah sanace železničního spodku je v celém rozsahu staničních kolejí. Úprava železničního spodku začíná v místě před podchodem v km 12,686 731 návrhem ZKPP, kde v km 12,715 735 navazuje na KPP jednotnou v celé stanici. V rámci objektu železničního spodku bude zřízeno i nové odvodnění železničního spodku pomocí trativodního a svodného potrubí.

Návrh skladby pražcového podloží od ložné plochy pražce:

KPP typ 3.2

- štěrkodrt' 0/32 tloušťka 300 mm $E_{pl} = 70$ MPa
- výztužné geosyntetikum
- přehutněná zemní pláň $E_{0r} \leq 15$ MPa

Hodnota modulu přetvárnosti v přechodové oblasti na pláni tělesa je stanovena v souladu s článkem 14 přílohy 24 předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek, $E_{pl} = 50$ MPa.

Návrh skladby pražcového podloží od ložné plochy pražce:

ZKPP typ 5.1

- štěrkodrt' 0/32 tloušťka 500 mm $E_{pl} = 52$ MPa
- přehutněná zemní pláň $E_{0r} \leq 12$ MPa

Ve stanici se navrhuje příčné uspořádání se skloněnou (ve sklonu 5%) plání železničního spodku. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stanice, nedochází zde k zásadním změnám v oblasti zemního tělesa.

D.2.1.2 Nástupiště

SO 01-12-01 Žst. Rožnov p. R., nástupiště

Stávající stav:

Stávající nástupiště v žst. Rožnov pod Radhoštěm jsou otevřená, úrovňová, sypaná s pevnou nástupní hranou. U koleje č. 1 v km 13,118 – 12,937 (staničení je staženo ke stávajícímu stavu) v délce 181 m, 250 mm nad temenem kolejnice, u koleje č. 3 v km 13,118 – 12,937 (staničení je staženo ke stávajícímu stavu) v délce 181 m, 250 mm nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště u koleje č. 3 je úrovňovým přechodem. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná pro bezpečný přístup osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Nový stav:

Ve stanici jsou navržena dvě nástupiště. První vnější nástupiště u koleje č. 1 před výpravní budovou a druhé poloostrovní jednostranné nástupiště u koleje č. 2. Nástupní hrany jsou číslovány ve směru od výpravní budovy, pro účely informování cestujících je pro orientační systém použito číslování hran nástupišť (kolejí) podle Směrnice SŽ SM118 (Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách) a navazujícího

Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Výška nástupních hran je 550 mm nad TK. Nově budou zřízena tato nástupiště:

- nástupiště č. 1 (u koleje č. 1 před VB), nástupní hrana 1 délky 100 m, nástupiště vnější, o min. šířce 3,0 m
- nástupiště č. 2 (u koleje č. 2, nachází se mezi kolejemi č. 1 a č. 2), nástupní hrana 2 délky 120 m, nástupiště jednostranné poloostrovní, o min. šířce 3,0 m

Přístup na obě nástupiště je zajištěn šikmým přístupovým chodníkem z čela nástupišť od centrálního přechodu v maximálním sklonu 7,6% na poloostrovní nástupiště a max. sklonu 8,1% na vnější nástupiště. Další přístupy na vnější nástupiště jsou mezi technologickou a výpravní budovou od autobusového nádraží a od nového parkoviště P+R směřujícího pod zastřešení před budovami.

Nástupní hrany budou zřízeny z nástupištních prefabrikátů typu L s předsunutou nástupní hranou. Vzdálenost nástupních hran od osy kolejí je 1670 mm. Plocha nástupiště bude tvořena dlažbou tloušťky 60 mm. Čela nástupišť od centrálního přechodu jsou tvořena ŽB zídou tvořící šikmý přístupový chodník na nástupiště. Nástupiště jsou ukončena zábradlím a monolitické ŽB zídce. Odvodnění plochy nástupiště č. 1 je pomocí jednostranného příčného sklonu 2 % do koleje č. 1, u nástupiště č. 2 je pomocí jednostranného příčného sklonu 2 % do koleje č. 2. Odvodnění šikmého chodníku je pomocí podélného a jednostranného příčného sklonu 2 % směrem do koleje.

Pro centrální přechod budou použity celopryžové přechodové konstrukce schváleného typu, vnější přejezdové panely budou osazeny na betonové závěrné zídce. Vzdálenost závěrných zídek od osy koleje musí být taková, aby byl zachován dostatečný prostor pro pružné chování koleje v konstrukci přejezdu.

Zábradlí je navrženo v místech přístupového chodníku k nástupištím (mezi kolejemi je z bezpečnostních důvodů zábradlí osazeno po obou stranách), na nenástupních hranách a na konci nástupišť.

V rámci stavebních postupů a zkrácení NAD (náhradní autobusové dopravy) bude zřízeno provizorní sypané nástupiště na záhlaví, a to o délce 55 m z vyzískaných tvárnic ze stanice.

D.2.1.4 Mosty

SO 01-20-01 Žst. Rožnov p. R., podchod pod železniční trati v km 12,7

Rekonstrukce mostního objektu je součástí stavby Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm. Navrhovaná opatření uvedou mostní objekt do stavu požadovaného Zadávacími podmínkami pro vypracování projektu výše uvedené stavby.

Na základě stávajícího stavu objektu je navrženo provedení těchto prací:

- Sanace betonových ploch mostních říms
- Provedení nové izolace NK včetně odvodnění rubu opěr
- Zřízení ZKPP
- Provedení nového zábradlí na římsách nosné konstrukce

D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty

SO 01-30-01 Žst. Rožnov p. R., přeložka VO Rožnov

V rámci tohoto SO dojde k přeložce a úpravě stávajícího veřejného osvětlení v prostoru žst. Rožnov pod Radhoštěm. Součástí tohoto SO bude demontáž 7ks stávajících osvětlovacích stožárů a přeložka kabelu VO před výpravní budovou, z důvodu nového komunikačního řešení u VB a napájení a ovládání osvětlení z rozvodů dráhy. Kabel bude přeložen z důvodu zachování funkce navazující veřejného osvětlení. Dále vlivem budování nového oplocení mezi ulicí Zemědělská a nákladkovou plochou dojde v případě dotčení stávajícího kabelu veřejného osvětlení k jeho přeložce, vždy v rozsahu mezi dvěma nejbližšími stožáry VO. U nového napojení parkoviště K+R na ulici Zemědělská dojde vlivem úpravy komunikace k přeložce kabelu VO pod tímto nájezdem.

SO 01-30-02 Žst. Rožnov p. R., ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů**SO 01-30-02.1 Žst. Rožnov p. R., ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů, CETIN**

V oblasti stavby se nacházejí dvě kolizní místa se stávajícími sdělovacími inženýrskými sítěmi společnosti CETIN.

První kolizní místo se nachází v žkm 12,710, kde ve stávajícím stavu prochází přes drážní těleso optická kabelizace. Bude proveden protlak tělesem (hloubka min. 2,25 pod temenem kolejnice), chráničky budou naspojovány, optický kabel bude vyměněn mezi nejbližšími spojkami.

Druhé kolizní místo – stávající VB je připojena na metalickou kabelizaci. Stávající trasa kabelu bude zasažena stavbou, proto bude přeložena do souběhu s přeložkou inženýrských sítí společnosti ČEZ (za dodržení ČSN 73 6005). VB bude v konečném stavu připojena metalickou kabeláží. Případná vložená délka bude naspojována. Bude vybudován prozatímní rozvaděč pro napojení stávajícího objektu Lidl.

SO 01-30-02.2 Žst. Rožnov p. R., ochrana mimodrážních sdělovacích kabelů, TKR Jašek

Kolizní místo se nachází v žkm 12,710, kde ve stávajícím stavu prochází přes drážní těleso optická kabelizace. Bude proveden protlak tělesem (hloubka min. 2,25 pod temenem kolejnice), chráničky budou naspojovány, optický kabel bude vyměněn mezi nejbližšími spojkami.

SO 01-30-03 Žst. Rožnov p. R., přeložky rozvodů ČEZ

Předmětem tohoto SO jsou přeložky kabelových vedení nn ČEZ. U vstupu do výpravní budovy žst. Rožnov pod Radhoštěm ze strany od autobusového nádraží je u fasády instalována stávající zděná kabelová skříň ČEZ. Do ní jsou ze směru od autobusového nádraží přivedeny 2ks kabelů nn a další 2ks kabelů nn pokračují za roh bufetu do další zděné kabelové skříně, kde jsou zakončeny. Dále je z této kabelové skříně u VB zřízena přípojka pro pronajaté prostory VB autobusovým nádražím s rezervovaným příkonem 3x25A. Vlivem stavby bude nutné kabelovou skříň u fasády VB zdemontovat. Z tohoto důvodu je potřeba přeložit kabely z předchozí kabelové skříně až do kabelové skříně na rohu bufetu. Odběrné místo pro nájemce autobusové nádraží bude zrušeno.

Dále dojde vlivem budování nového přístupového chodníku k výpravní budově ze strany supermarketu LIDL k dotčení napájecího kabelu do tohoto supermarketu. Proto dojde v předstihu k jeho přeložení v nejnútnejším rozsahu.

V neposlední řadě dojde u nového napojení parkoviště K+R na ulici Zemědělská vlivem úpravy komunikace k přeložce kabelového vedení nn ČEZ pod tímto nájezdem.

SO 01-30-04 Žst. Rožnov p. R., přeložky rozvodů nn ENERGOAQUA

V železničním km 12,7 se nachází stávající podchod pod kolejištěm, ve kterém jsou po jedné straně vedeny 2ks kabelů v majetku ENERGOAQUA a po druhé straně pak kabel osvětlení patřící téže společnosti. Z důvodu stavebních úprav podchodu budou veškeré tyto kabely přeloženy, na obou stranách kolejiště naspojovány mimo podchod na stávající kabely a kolejiště nově budou přecházet v chráničkách založených pomocí protlaků.

D.2.1.6 Potrubní vedení kanalizace, ČOV**SO 01-31-01 Žst. Rožnov p. R., dešťová kanalizace a vsakovací objekty**

Navržená kanalizace a vsakovací objekty budou likvidovat dešťové vody z prostoru železniční stanice, z kolejiště, zpevněných ploch a z rozšířené části výpravní budovy.

Stoka D1 - km 12,715

Stoka D1 odvodňuje dešťové vody z tratí kolejiště a odvodnění drenáže podchodu. Stoka je navržena z PVC-U DN 200 v délce 65,67 m, a v úseku mezi DŠ1-5 a DŠ1-6 je PVC-U DN 150 v délce 1,70 m z důvodu omezení maximálního povoleného průtoku do stávající kanalizace, stanoveným správcem Město Rožnov pod Radhoštěm tímto způsobem. Kapacita tohoto úseku je 30,5 l.s-1 při sklonu 20,59 ‰. Napojení stoky bude v nové revizní šachtě na stávající kanalizaci BET DN 300.

Stávající stoka BET DN 300 bude z důvodu špatného technického stavu sanována od stávající revizní šachty v chodníkové rampě průchodu po revizní šachtu v zelené ploše za vjezdem do automyčky. Délka úseku je 52,38 m. Sanace je navržena bezvýkopovou metodou založena na principu vložování potrubí rukávem.

Zasakovací průleh – rýha – km 12,900

Bude odvádět povrchové vody z přilehlé komunikace. Vsakovací rýha bude tvořena podzemním prostorem vyplněným hrubým štěrkem. Do vsakovacího prostoru budou odváděny i vody z pláně komunikace. Délka rýhy bude 60,0 m, šířka 0,8m hloubka 1,0 m.

Stoka D2 – km 12,994

Stoka D2 odvodňuje dešťové vody z travivodů kolejiště. Stoka je navržena z PVC-U DN 200 v délce 29,49 m. Z rozdělovací šachty ŠD2-2 budou vody natékat do vsakovacích nádrží V2.1 a V2.2., které jsou na stokách D2-1 a D2-2. V šachtě ŠD2-1 bude instalován regulátor odtoku 0,8 l/s s bezpečnostním přepadem. Část retence pod úrovní odtoku v šachtě ŠD2-2 bude pouze vsakována.

Stoka D2-1 – km 12,994

Stoka D2-1 odvodňuje dešťové vody z části komunikace, parkovacích stání, chodníku a zelené plochy. Na stoce je umístěna vsakovací objekt V2.1 o rozměrech 14,4 x 3,6 m, retenční objem 51,84 m³.

Stoka D2-2 – km 12,994

Stoka D2-2 odvodňuje dešťové vody z části komunikace, parkovacích stání, chodníku a zelené plochy. Na stoce je umístěna vsakovací objekt V2.2 o rozměrech 12,0 x 3,6 m, retenční objem 43,20 m³.

Stoka D3 – km 13,100

Stoka D3 odvodňuje dešťové vody z travivodů kolejiště. Stoka je navržena z PVC-U DN 200 v délce 5,30. Na stoce je umístěn vsakovací objekt V3 o rozměrech 15,6 x 3,6 m, retenční objem 56,16 m³.

Stoka D4 – km 13,165

Stoka D4 odvodňuje dešťové vody z přilehlé komunikace a zpevněných ploch SO 01-50-01. Stoka je navržena z PVC-U DN 200 v délce 52,80. Na stoce je umístěn vsakovací objekt V4 o rozměrech 19,2 x 2,4 m, retenční objem 46,08 m³.

SO 01-31-02 Žst. Rožnov p. R., přípojka jednotné kanalizace a areálové rozvody

Stoka J1 - jednotná stoka - výměna stávajícího potrubí DN 300 BT za potrubí DN 250 PVC-U SN16 v délce 47,96 m v prostoru kolejiště a manipulační plochy. Splaškové vody z výpravní budovy budou napojeny do revizní šachty ŠJ1-2. Od ŠJ1-2 je trasa vedena ze severní, východní a jižní strany okolo výpravní budovy a bufetu a bude odvádět dešťové vody ze střešních svodů a splaškové vody z bufetu. Potrubí bude DN 200 PVC-U SN 12 v délce 92,65 m.

Napojení přípojek - přípojky budou napojeny na stoky předem vysazenými odbočkami DN 150-45°, kolenem DN 150-45° a dle potřeby redukcí DN150/125 nebo DN150/100. Před napojením na střešní svod bude osazen lapač střešních splavenin a koleno na upravení spadu, které bude uloženo na betonový blok proti posunu potrubí. Přípojky od dešťových svodů jsou navrženy v profilu DN 125 únosnosti SN 10 včetně lapače střešních splavenin DN 125/100. Na lapač bude navazovat 2xkoleno DN 125-45° uložené na opěrný betonový blok.

SO 01-32-01 Žst. Rožnov p. R., vodovodní přípojka VB

V prostoru před výpravní budovou je stávající vodovodní přípojka. Tato přípojka bude vyměněna za novou přípojku. Přípojka je napojena na stávající vodovodní řad DN 80 PVC a vede k výpravní budově SO 01-71-01. Přípojka je ukončena v 1.PP v technické místnosti, kde bude umístěna vodoměrná sestava s armaturami a fakturačním vodoměrem. Přípojka bude DN 40, De 50x4,6, délka po vodoměr 7,0 m, po líc budovy 6,0 m.

SO 01-32-02 Žst. Rožnov p. R., vodovodní přípojka BUFET

Zásobování BUFETU vodou je nyní řešena napojením na vnitřní rozvody vody ze sklepních prostorů výpravní budovy a osazením podružného měření množství vody v prostoru skladu bufetu. Stávající řešení je nevyhovující, proto je navržena nová samostatná vodovodní přípojka z veřejného řadu, který vede v chodníku před bufetem. Přípojka bude napojena na stávající vodovodní řad DN 80 PVC a vede k budově SO bufetu. Přípojka bude ukončena v 1.NP na zdi v místnosti WC, kde bude umístěna vodoměrná sestava s armaturami a fakturačním vodoměrem. Dimenze přípojky bude DN 25, De 32x3,0, délka po vodoměr 3,5 m, po líc budovy 2,9 m.

SO 01-33-01 Žst. Rožnov p. R., plynovody

Ochrana STL plynovodu GASNET - 2 x ocel DN150 km 12,679

Správce sítě: GasNET s.r.o.

Stávající STL plynovody ocel DN150 jsou vedeny ve stávající chráničce v km 12,679. Chránička je společná pro dva STL plynovody osazená číchačkami. Plynovod bude chráněn v celém křížení s tratí v km 12,6794. Předpokládá se ochrana stávajícího vedení, číchaček (obednění, bet. skruže apod.). V místě sníženého krytí bude provedena ochrana plynovodu v průběhu prací na trati. V případě poškození plynovodu nebo jiných zařízení bude informován správce a bude provedena oprava dle jeho pokynů a za jeho účasti.

Plynovod STL ocel DN150 dále jde od křížení s tratí podél koleje a podchází stávající podchod uložený ve stávající ocelové chráničce (předpoklad DN300). Na chráničce je umístěna jedna číchačka. Předpokládá se ochrana stávajícího plynovodu a chráničky včetně číchačky (obednění, bet. skruže apod.). Stávající podkladové konstrukce podchodu zůstávají beze změny a nebude do nich zasahováno. Upraveny budou pouze svrchní konstrukce včetně schodů a charakter prací přímo neovlivní chráničku ani plynovod.

V případě poškození plynovodu nebo jiných zařízení bude informován správce a bude provedena oprava dle jeho pokynů a za jeho účasti.

Před dalším stupněm PD budou provedeny kopané sondy, případně vytyčení hloubky uložení plynovodů v celém průběhu pod stávající konstrukcí podchodu.

Prodloužení chráničky NTL plynovodu - GASNET ocel DN 300 v km 12,712

Správce sítě: GasNET s.r.o.

Stávající STL plynovody ocel DN150 jsou vedeny ve stávající chráničce v km 12,712.

Z podkladů není zřejmé, zda jeden o dvojitou chráničku tj. protlak + chránička vyplněná betonem event., jenom o jednouchou chráničku (předpoklad je DN500a DN800).

Před dalším stupněm PD budou provedeny kopané sondy v místě končících chrániček, doplněné o vytyčení hloubky uložení plynovodů v celém průběhu pod stávající tratí.

V místě kde je stávající číchačka v těsné blízkosti nové gabionové zdi bude na chráničku a případně i protlak napojeno prodloužení navařením ocelové půlené chráničky DN500 a DN800 v délce 1 m tak, aby konec chráničky byl min. 1m od obvodu gabionové zdi. Na konci chráničky se umístí nová číchačka ukončená pod poklopem. Předpokládá se ochrana stávajícího plynovodu, chrániček v místě sníženého krytí v průběhu prací na trati. V případě poškození plynovodu nebo jiných zařízení bude informován správce a bude provedena oprava dle jeho pokynů a za jeho účasti. Chránička bude zaplněna cementopopílkovou směsí. Konce chráničky se opatří gumovými manžetami. Potrubí bude uloženo na pískové lože s obsypem štěrkoískem a zásypem prohozenou zeminou.

D.2.1.8 Pozemní komunikace

SO 01-50-01 Žst. Rožnov p. R., chodník a účelová komunikace

Stavební objekt řeší přístup k nádraží od severovýchodu, ze směru od ulice 5. května. Kromě trasy pro pěší je zde navrženo parkoviště pro krátkodobé parkování K+R a z příjezdové komunikace vjezd na nakládkovou plochu za nádražím při ulici Zemědělská.

Délka řešeného stavebního úseku komunikace je celkově 156,90 m. Chodník začíná v km 0,000 na místní komunikaci v ulici Zemědělská s navázáním na novou plochu u přechodu přes koleje vedle výpravní budovy. Účelová komunikace začíná napojením na ulici Zemědělskou a pokračuje do staničení 0, 170 59 podélného profilu.

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 (viz SO 01-52-03 Úpravy nakládkové plochy). Komunikace bude zakončena v úvraťovém 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. Komunikace bude ohraničena silničními obrubníky, podél obrubníku.

Ve stávajícím chodníku na ulici Zemědělská bude vytvořeno snížené místo pro pěší návaznost chodníku od nádraží.

Příjezdná komunikace bude v celé délce 67,94m provedena z betonové zámkové dlažby tvaru pásek v barvě natural. Parkovací stání pak budou provedena z betonové drenážní dlažby rozměru 200/200 rovněž v přírodní barvě. Dle předchozího požadavku města je dále uvažováno se zřízením ploch mezi jednotlivými stáními aut z betonové dlažby bez sražených hran pro pohodlnější chůzi a doplněnou o barevně kontrastní proužek dlažby, který fyzicky oddělí

jednotlivá stání. Chodníky budou provedeny ze zámkové dlažby tvaru pásek 200/100 ve skladbě o celkové tloušťce 30 cm v celkové proměnné šířce, nejméně však 1,6m.

Komunikace je navržena ve střešovitém sklonu 2,5 % do staničení 0,01842km, kde se

nachází zpomalovací práh. Od staničení 0,01842 se komunikace překlápí do jednostranného sklonu (směrem ke kolejím) a dochází zde k zapuštění obruby chodníkového tělesa. Stání a chodníky jsou pak v jednostranném sklonu 2,0 % směrem ke komunikaci. V místě mezi parkovacími stáními bude zemní pláň odvodněna příčným sklonem 3,0 % k silničním drenážím DN100. Ve zbylé části pak do rýhy vsakovacího systému.

Odvodnění parkovacích míst bude zajištěno převážně vsakem skrze drenážní dlažbu.

Komunikace pak bude odvodněna do vsakovacího průlehu v první části a v druhé mezi parkovacími místy pak do odvodňovacího žlabu délky 20 m a světlé šířky 15 cm. Navrženy jsou žlaby z polymer betonu typu monoblok v antracitové barvě. Nově jsou zřízeny 2 odpočinkové zóny s lavičkami a odpadkovými koši.

Úpravy zpevněných ploch jsou koncipovány pouze na plochy dlážděné. Plocha kolem stromu u příchodového chodníku k výpravní budově bude ohraničená obrubou (dle požadavku bude uvažováno v realizační dokumentaci s tenkým ocelovým obrubníkem pro ochranu kořenového systému) a ozeleněn pro zamezení poškození kořenového systému. Zbylá plocha se naváže zborcenou plochou na výšku zpevněných ploch u výpravní budovy tak, aby bylo možno zachovat plochu pro popelnice u bufetu, která bude zachycena malou opěrnou zídkou.

SO 01-50-02 Žst. Rožnov p. R., parkoviště a příjezdová komunikace

Stavební objekt řeší přístup a příjezd k nádraží od západu, na nové parkoviště umístěné vlevo od výpravní budovy (při pohledu z ulice), a pěší návaznost na nové nástupiště. Příjezdová komunikace k novému parkovišti včetně průjezdné části mezi parkovacími stáními je navržena v délce 172,5m.

Začátek komunikace bude v ZÚ napojen zpevněné plochy parkoviště LIDL, ukončena bude v těsné blízkosti nově navržené technologické budovy přiléhající k výpravní budově. Území v KÚ je navrženo tak, aby bylo možné zachovat stávající vzrostlý strom.

Komunikace bude provedena se dvěma jízdními pruhy šířky 3,0 m, ohraničená zapuštěnými betonovými nájezdovými obrubníky v první části a ve druhé, podél parkovacích míst, pak lemována betonovými předlažbovými deskami do betonu, kterými budou stání opticky oddělena. Na konci úseku bude v délce 5m průjezdná komunikace prodloužena za parkovací stání a bude umožňovat parkování couváním na poslední podélné parkovací místo a současně s využitím rozšíření krajního kolmého parkovacího stání úvratové otáčení těchto vozidel. Průjezdná komunikace včetně příjezdové části i parkovací stání jsou navržena s krytem z betonové dlažby ve skladbě o celkové tloušťce 47cm. Průjezdná komunikace bude v celé délce provedena z betonové zámkové dlažby tvaru pásek v barvě natural. Parkovací stání pak budou provedena z betonové drenážní dlažby rozměru 200/200 rovněž v přírodní barvě. Dle předchozího požadavku města je dále uvažováno se zřízením ploch mezi jednotlivými stáními aut z betonové dlažby bez sražených hran pro pohodlnější chůzi a doplněnou o barevně kontrastní proužek dlažby, který fyzicky oddělí jednotlivá stání.

Odvodnění parkovacích míst bude zajištěno převážně vsakem skrze drenážní dlažbu. Komunikace pak bude odvodněna do vsakovacího průlehu v první části a v druhé mezi parkovacími místy pak do dvou odvodňovacích žlabů délky 10m a 12m a světlé šířky 15cm. Navrženy jsou žlaby z polymerbetonu typu monoblok v antracitové barvě.

Od km 0,040 vpravo bude podél komunikace vybudován přilehlý chodník šířky 2,0 m, spojující pěší trasu od parkoviště LIDL s chodníkem kolem autobusového nádraží a chodníky kolem výpravní budovy. Součástí objektu je i chodník propojující parkoviště se zpevněnými plochami před výpravní budovou zajišťující bezbariérový přístup na nástupiště. Dále pak budou opraveny chodníky za výpravní budovou (ze strany od autobusového terminálu) a chodník mezi výpravní a technologickou budovou, včetně ploch, na kterých budou umístěny cyklostojany (B+R). A to ve výklenku technologické budovy a pak vlevo od TB.

Navržené parkoviště je tvořeno 8 podélnými stáními vpravo (ve směru k VB) a 21 kolmými stáními vlevo. Celkem bude v rámci objektu vybudováno 29 parkovacích míst pro osobní vozidla, z toho budou 2 podélná stání vyhrazena pro vozidla Správy železnic, a.s. a v souladu s vyhl. 398/2009 Sb. bude 1 kolmé stání nejbližší k výpravní budově vyhrazeno pro osoby ZTP (druhé vyhrazené stání pro osoby ZTP bude zřízeno na parkovací ploše vpravo od VB, kde bude celkem 7 parkovacích stání a je řešeno samostatným objektem SO 01-50-02). Dvě kolmá stání uprostřed parkoviště poblíž místa pro přecházení vozovky a schodiště na nástupiště budou dále vyhrazena pro krátkodobé zastavení (K+R).

Kolmá stání budou oddělena ve dvou místech vysazenými zelenými ostrůvky. V těchto plochách budou vysázeny 2 samostatné stromy a plochy doplněny buď trávou nebo půdopokryvnými rostlinami. Další zelená plocha vznikne mezi

chodníkem k nástupišti, kolmými stáními a technologickou budovou, kde je stávající vzrostlý strom, který bude zachován a během stavby důkladně chráněn proti poškození.

SO 01-52-03 Žst. Rožnov p. R., úpravy nakládkové plochy

Kolejové řešení je navrženo tak, že zásah do stávajícího nákladiště bude v podstatě minimální. Podél 4. staniční koleje se vymezení okraj nakládkové plochy novým silničním obrubníkem, výška obrubníku bude 0,10 m nad plochou. Posunem koleje č.4 se plocha stávajícího nákladiště zúží přibližně o 1,5 metru a v nejširším místě bude nákladiště měřit přibližně 19,5m, což je dostatečná šířka pro otáčení převážné většiny nákladních automobilů a to bez úvratě. Aby bylo dosaženo potřebné rovinnosti krytu, je uvažováno s předlážděním dotčené části nákladiště v celé délce v proměnné šířce 3,0 až 7,0m. Stávající žulové kostky drobné budou ukládány do lože z cementové malty a maltou i vyspárovány.

Bude vybudován nový vjezd na nakládkovou plochu, který se napojí na novou příjezdovou komunikaci k nádraží (viz SO 01-50-01). Šířka vjezdu bude 5,0 m. Stávající vjezd z ulice Zemědělská bude zrušen.

D.2.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 01-60-01 Žst. Rožnov p. R., kabelovod

Z důvodu vedení velkého množství kabelizace ve stanici bude pro její efektivní uložení umístěn kabelovod. Jedná se o sestavu revizních (betonových a plastových) šachet, vzájemně propojenými plastovými devíti komorovými multikanály. Systém kabelovodu bude kombinovaně vodotěsný u průlezných betonových šachet a samotných vstupů do technologické části výpravní budovy a odolný vůči stékajícím vodám u šachet (nepřulezných) plastových.

Z důvodu aplikace nové směrnice č. j. S70561/2020 – SŽ – GR – O26 „Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy“ (schváleno GR SŽ 12. 11. 2020) bude provedeno zkapacitnění kabelovodu v celé jeho trase. Došlo k navýšení na 4 multikanály téměř v celé trase.

Délka kabelovodu: 250m

Šachty plastové: 2ks

Šachty železobetonové (prefabrikované): 6ks

D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

D.2.2.1 Pozemní stavební objekty výpravních budov a budov zastávek

SO 01-71-01 Žst. Rožnov p. R., výpravní budova

SO 01-71-01.01 Architektonicko-stavební část

Rožnov pod Radhoštěm je železniční stanice v západní části města Rožnov pod Radhoštěm v okrese Vsetín ve Zlínském kraji, oddělená od centra města řekou Rožnovská

Bečva. Leží na neelektrizované jednokolejné trati 281. V těsné blízkosti stanice je umístěno městské autobusové nádraží a také se zde nachází závod na výrobu slaboproudé elektrotechniky bývalého státního podniku Tesla Rožnov pod Radhoštěm. Nádraží v Rožnově bylo uvedeno do provozu roku 1892 a vzniklo jako koncová stanice, dle typizovaného stavebního vzoru. Nachází se zde dvě nekrytá jednostranná nástupiště, k příchodu k vlakům slouží přechody přes koleje.

Stávající objekt výpravní budovy bude v rámci vlastní rekonstrukce zachován a navrácen do takřka původního historického vzhledu. Vnitřní uspořádání prostor budovy bude změněna dle požadavků investora.

Ve staré části budovy bude vstupní hala, příjezdová a odjezdová hala s čekárnou, dvě pokladny (dražní a autobusový dopravce), zázemí pro dražního dopravce. V západní přístavbě po roce 1932 bude veřejné WC pro cestující, vč. WC pro imobilní (součástí je i přebalovací pult). Součástí WC pro muže je úklidová místnost a šatna. Na tuto část navazuje zastřešený průchod pro cestující s výklenkem pro dvoupatrový box pro kola, stěna výklenku pro kola je součástí nové technologické části. Ve 2. nadzemním podlaží pak budou umístěny prostory pro autobusového dopravce. Nacházejí se zde kanceláře a zázemí pro zaměstnance autobusového dopravce. 3. nadzemní podlaží a suterén bude sloužit pouze jako nevyužívaný prostor. Bezbariérový přístup do budovy je umožněn zvýšením nástupiště. Zastřešený průchod pro pěší mezi výpravní budovou a technologickou částí, bude složit i jako přístupová rampa na nástupiště.

U stávající výpravní budovy bude vyměněna celá konstrukce střech, včetně zhotovení repliky dřevěného historického štítu nad dvoupodlažní částí výpravní budovy. U jednopodlažní západní a východní části VB bude střešní konstrukce

tvořena opět dřevěnými příhradovými vazníky. Nad více podlažní střední části VB bude zhotoven vaznicový krov se stojatými stolicemi, abychom zachovali historický vzhled budovy. Zastřešení před výpravní budovou a novou technologickou částí se bude skládat z ocelové nosné konstrukce tvořené z válcovaných profilů. Sloupy se budou skládat z dvojice protilehlých sloupů do tvaru „V“, sloupy budou tvořeny také z válcovaných ocelových sloupů. Pohledová část sloupů bude obložena dřevěným pohledovým obkladem. Podhled pod zastřešením bude obložen dřevěnými pohledovými palubkami.

Na základě stavebně technického průzkumu a dodatečných průzkumu bylo stávající torzo budovy vyhodnoceno jako podmíněně vyhovující. Celková vrchní stavba vyjma nosných stěn bude demolována a všechny tyto konstrukce budou provedeny nové. Případné staticky nevyhovující stávající konstrukce budou sanovány, bandážovány tak, aby na vnějším líci nedošlo k odstranění vnějších pohledových prvků

Veškeré stávající svislé konstrukce budou opatřeny dodatečnou vodorovnou izolací v podobě tlakové injektáže. Injektáž bude provedena jako jednořadá. Vrtat bude možné vodorovně či šikmo, dle stavení situace. Veškeré podlahy budou odstraněny vč. podkladních desek, kromě míst kde se nachází suterénní klenby. V místě kleneb, bude konstrukce podlah obnažena pouze po klenbové zdivo. V místech kde se nenachází suterén, bude zhotovena i nová betonová podkladní deska s hydroizolací tvořenou souvrstvím ze dvou hydroizolačních asfaltových pásů.

Suterén bude zachován, ve spodní části bude zhotovena nová betonová podlaha. Na zdech suterénu budou provedeny kompresní omítky, které budou sloužit k zachycení solí v jejím profilu. Kamenné prvky na fasádě budou očištěny pomocí tixotropních past na čištění fasád. Kámen v oblasti soklu bude zpevněn pomocí křemičitanových zpevňovačů a zdivo bude doplněno restaurátorskou maltou na kámen. Římsy a šambrány budou ošetřeny přípravkem proti ušpinění, kámen v oblasti soklu bude ošetřen přípravkem na vodné bázi.

Ve východní přístavbě VB budou doplněny pískovcové šambrány a vlysy u všech oken a dveří. Ve střední vícepodlažní části budou nahrazeny vybourané trámové stropy ocelovými válcovanými profily. Tento strop bude jak na 1.NP, tak i nad 2.NP. V jednopodlažních částech nebude žádný strop, vodorovný předěl mezi místností a půdním prostorem mezi příhradovými vazníky bude řešen zavěšenými podhledy. Ve vstupní hale, odjezdové a příjezdové hale s čekárnou, v pokladnách, ve službách pro cestující a v kancelářích ve 2.NP, budou podhledy tvořeny akustickými kazetovými podhledy se skrytým roštem a zkosenými hranami. V ostatních místnostech budou SDK podhledy.

V místě kde se nenachází suterén, bude vrstva tepelné podlahové izolace, v místě kleneb bude podlahová deska vyrovnána lehčeným betonem, který má dobré tepelné technické vlastnosti. Ve vstupní hale, příjezdové a odjezdové hale s čekárnou, na veřejných WC a ve službách pro cestující bude teraco. V pokladnách, v kancelářích pro autobusového dopravce a v archivu ve 2.NP bude marmoleum. V sociálním zázemí pro pokladnu drážního dopravce v chodbě a v úschovně zavazadel, v zázemí a v místě prodeje ve službách pro cestující, v kuchyňce a v sociálním zázemí pro autobusového dopravce ve 2.NP bude keramická dlažba.

V nové technologické části se nachází z levé strany rozvodna nn s kabelovým kanálem přes celou místnost, do kabelového kanálu je zaústěn kabelovod, kabelový kanál je zakryt žebrovaným plechem. Kabelový kanál je ve spodní části propojený s kabelovým kanálem v místnosti náhradní zdroje. Potom je zde místnost náhradního zadávacího pracoviště. Spodní místnost je stavědlová ústředna ve které jsou dva kabelové žlaby první je propojený s rozvodnou nn a do druhého je zaústěn kabelovod. V technické místnosti budou umístěna tepelná čerpadla, zásobníky na teplou vodu, vodovodní šachta a další technické zařízení pro VB. Ve spodní části dispozice je sdělovací místnost, do kabelového žlabu je zaústěn kabelovod. Ve výklenku jsou zabudovány dvoupatrové cyklostojany pro 16 kol. Nová technologická část bude samostatný objekt oddělený od stávajícího objektu průchodem pro pěší. Krytina bude tvořena pozinkovaným lakovaným plechem tl. 0,6 mm. Jelikož je sklon zastřešení 5°, musí být spoje jednotlivých plechů za použití dvojité stojaté drážky. Nová technologická část bude zděný objekt, zděný z broušených cihelných bloků s minerální izolací, zděné na maltu pro tenké spáry.

Povrchová úprava zdiva technologické části bude v betonové stěrci, nebo v omítkě tmavě šedého odstínu, případně v imitaci betonu, vstupní dveře a okno budou šedé antracitové. Dveře do technologické části budou zvýrazněné světlými prvky, tvořenými pásky, které navazují na vzhled historické fasády VB. Strop nad technologickou částí bude tvořen železobetonovou deskou, celá technologická část a průchod mezi výpravní budovou u cyklostání bude zastřešen dřevěnými příhradovými vazníky, tepelná izolace mezi vazníky bude tvořena foukanou TI. Střešní krytina bude stejná jako u zastřešení.

Součástí generální opravy výpravní budovy budou zcela nové elektroinstalace, hromosvod, sdělovací instalace, zdravotně technické instalace, vytápění vzduchotechnika a chlazení.

„Zhotovitel provede z pohledu objektové bezpečnosti zajištění instalace prvků fyzické ochrany (mechanické zábranné prostředky, poplachový zabezpečovací a tísňový systém, elektronické systémy kontroly vstupu, dohledový videosystém, nouzové zvukové systémy a hlasové výstražné zařízení) v souladu s požadavky pro bezpečnostní

kategorii IV. a bezpečnostních zón uvnitř budovy. Na stanovení bezpečnostních zón a prvků fyzické ochrany v objektu bude zhotovitel spolupracovat s O30. Na plášti nové technologické části budou instalovány čtečky EACS a uvnitř nové technologické části budou také stanoveny bezpečnostní zóny. Požadavky pro bezpečnostní kategorii jsou uvedeny SŽ SM07 - Fyzická ochrana objektů Správy železnic, státní organizace, včetně jejich samostatných příloh.“

Demolice v rámci SO:	1416m ³
Rekonstrukce stávajících prostor:	613m ²
Novostavba technologické části VB:	872m ³
Novostavba zastřešení:	198m ²

Provizorní objekt po dobu rekonstrukce

V době rekonstrukce výpravní budovy nebude možné využívat žádného ze stávajících prostor. Objekt bude sestaven z mobilních kontejnerových buněk a napojen na provizorní přípojku silnoproudu a sdělovací kabely. V čekárně bude umístěn reproduktor pro hlášení rozhlasu. WC kontejnery budou vybaveny zásobníky na vodu a nádržemi na splaškovou vodu (fekálním tankem).

Celkový počet kontejnerů	10ks
--------------------------	------

SO 01-71-01.02 Elektroinstalace a hromosvod

Předmětem této části dokumentace, je vybudování nové elektroinstalace v rekonstruované výpravní budově a technologickém domku. Součástí bude instalace podružných rozvaděčů pro napájení jednotlivých odvětví v těchto dvou budovách, zřízení zásuvkových a světelných okruhů včetně instalace svítidel, zřízení napájení nových klimatizací, vzduchotechniky a přímotopů, připojení mobiliáře ve výpravní budově a zřízení nového hromosvodu na výpravní budově. Součástí je i nouzové osvětlení prostor pro cestující.

SO 01-71-01.03 Zdravotechnika

Kanalizace splašková

Splaškové vody jsou napojeny dvěma větvemi vedenými z výpravní budovy do nové jednotné kanalizace, která je řešena samostatným SO. Jedna větev odvádí splaškové vody ze sociálního zařízení pro veřejnost. Druhá větev bude odvádět splaškové vody z druhé poloviny objektu, kde je zázemí prodeje jízdenek a služby pro cestující. Kanalizace je navržena tak, aby nezasahovala do suterénu. Třetí větev odvádí splaškové vody z nové technologické části.

Zařizovací předměty budou napojeny připojovacím potrubím do svislé kanalizace. Odvětrání kanalizace bude zajištěno vyvedením svislého potrubí nad střechu objektu, kde bude opatřeno ventilační hlavici. Na stoupacím potrubí budou osazeny čistící kusy.

Roční množství splaškových vod160 m³/rok

Vodovod

Rozvod pitné vody bude napojen na novou přípojku vody vedenou v původní trase. Voda bude přivedena do suterénu objektu, kde bude osazena vodoměrná řada a hlavní uzavěr. Dále bude voda vedena ke stoupačce do nadzemních podlaží. Pod stropem suterénu bude přes kulový uzavěr a potrubní rozdělovač napojen požární rozvod. Rozvody vody v nadzemních podlažích budou vedeny nad podhledy. Přívod vody do technické místnosti je v souběhu s rozvody topení, teplé vody a cirkulace veden ve střešním plášti konstrukcí krovu. V této části bude potrubí obaleno izolací tl. min. 40mm. V technické místnosti bude rozvod vody veden do zásobníkového ohříváče teplé užitkové vody. Zásobník je dodávkou části topení. Pro plnění topného systému je vysazena odbočka ukončená kulovým uzavěrem.

V 1.np bude rozvod pro jednotlivé subjekty opatřen uzavěří a podružným měřením, které bude svedeno do výšky cca 1 m nad podlahu a bude opatřeno přístupovými dvířky. Dále bude rozvod veden v předstěnách zařizovacích předmětů a přizdívkách.

Teplá voda bude připravována centrálně v technické místnosti technologické přístavby. Rozvod je navržen s cirkulací, cirkulační čerpadlo bude osazeno u zásobníku TUV. Připojení zásobníkového ohříváče bude opatřeno

Technická zpráva

uzavíracími a zabezpečovacími armaturami. Rozvody teplé vody a cirkulace jsou vedeny souběžně s rozvody pitné vody.

Požární hydrant je osazen v hale. Rozvod požární vody vedený v souběhu s ostatními rozvody vody je navržen z ocelového pozinkovaného potrubí a bude opatřeno izolací proti orosování.

Specifická potřeba vody

Výpravní budova (VB)

Veřejná část:

WC cestujících.....35 (46) os/den

SPV.....5 l/s

Předpokládaný počet osob (komerční provoz)..... 1 osob/směnu

SPV.....18 m³/rok/osobu = 72 l/den/osobu (Provozovny místního významu, kde se vody nepoužívá k výrobě - WC, umyvadla a tekoucí teplá voda)

Předpokládaný počet osob (2 x pokladna, 1 x úklid).....3 osob/směnu

SPV.....26 m³/rok/osobu = 104 l/den/osobu (Provozovny místního významu, kde se vody nepoužívá k výrobě - WC, umyvadla a tekoucí teplá voda s možností sprchování)

Průměrná denní potřeba:

$$Q_p = PO \times SPV = 35 \times 5 + 1 \times 72 + 3 \times 104 = 559 \text{ l/den} = 23,29 \text{ l/hod} = 0,0065 \text{ l/s}$$

Maximální denní potřeba

$$Q_m = Q_p \times k_d = 559 \times 1,5 = 839 \text{ l/den} = 34,94 \text{ l/hod} = 0,010 \text{ l/s}$$

Maximální hodinová potřeba

$$Q_h = 1 / 8 \times Q_m \times k_h = 1/8 \times 839 \times 1,8 = 125,78 \text{ l/h} = 0,035 \text{ l/s}$$

Roční spotřeba vody

$$Q_r = 3 \times 26 + 1 \times 18 + 35 \times 0,005 \times 365 = 159,88 \text{ m}^3/\text{rok}$$

Zaměstnanci:

Předpokládaný počet osob 1 osob/směnu(nepřetržitý provoz)

SPV.....26 m³/rok/osobu = 72 l/den/osobu (Provozovny místního významu, kde se vody nepoužívá k výrobě - WC, umyvadla a tekoucí teplá voda s možností sprchování)

Předpokládaný počet osob 4 osob/směnu(řídký výskyt údržby)

SPV.....18 m³/rok/osobu = 49 l/den/osobu (Provozovny místního významu, kde se vody nepoužívá k výrobě - WC, umyvadla a tekoucí teplá voda)

Průměrná denní potřeba:

$$Q_p = PO \times SPV = 2 \times 72 + 4 \times 49 = 340 \text{ l/den} = 14,2 \text{ l/hod} = 0,0039 \text{ l/s}$$

Maximální denní potřeba

$$Q_m = Q_p \times k_d = 340 \times 1,5 = 527 \text{ l/den} = 21,96 \text{ l/hod} = 0,0061 \text{ l/s}$$

Maximální hodinová potřeba

$$Q_h = 1 / 8 \times Q_m \times k_h = 1/8 \times 527 \times 1,8 = 118,6 \text{ l/h} = 0,033 \text{ l/s}$$

Roční spotřeba vody

$$Q_r = 2 \times 26 + 4 \times 18 = 124 \text{ m}^3/\text{rok}$$

Zařizovací předměty

Zařizovací předměty budou použity běžně dostupné na trhu. Záchody diturvitové zavěšené. Umyvadla diturvitová s pákovou baterií. Dřezy jsou součástí kuchyňské linky, baterie páková stojánková. Sprchová vanička se zástěnou a sprchovou baterií.

Sociální zařízení pro veřejnost je navrhováno z nerezů jako antivandal. Umyvadlové baterie senzorové. Pisoáry nerezové zavěšené na konstrukci s automatickým splachováním. Pro bezbariérové sociální zařízení je navržen záchod a umyvadlo pro imobilní.

SO 01-71-01.04 Klimatizace a vytápění

VYTÁPĚNÍ

Zdrojem tepla bude kaskáda tepelných čerpadel vzduch-voda o výkonu 3,3 – 16,0kW. TČ bude osazeno v technologické části v místnosti č. 118.

Tepelné čerpadlo bude ve splitovém provedení. Vnitřní jednotky budou zapojeny v kaskádě, za nimi bude osazena akumulární nádoba o objemu 200l. Z akumulární nádoby bude vycházet jedna větev pro topení, samostatně uzavíratelná a regulovatelná. Na této větvi bude osazeno oběhové čerpadlo a trojcestný směšovací ventil.

VZDUCHOTECHNIKA A CHLAZENÍ

Projekt řeší větrání hygienického zázemí (koupelny a WC) a chlazení (klimatizaci) v rekonstruovaném objektu výpravní budovy v žst. Rožnov pod Radhoštěm. Větrání bude zajišťovat nucený odtah vzduchu v místnostech hygienického zázemí v souladu s příslušnými hygienickými, bezpečnostními, protipožárními předpisy a normami platnými na území ČR.

D.2.2.4 Orientační systém

SO 01-77-01 Žst. Rožnov p. R., orientační systém

Stávající stav:

Na výpravní budově jsou umístěny tabule s názvem stanice, tabule s názvem stanice na zhlaví cca 100 m před vjezdem do stanice.

Nový stav:

Orientační systém je umístěn na nová nástupiště (SO 01-12-01 Žst. Rožnov p. R., nástupiště). Dále na výpravní budovu, navazujícího zastřešení a uvnitř budovy (SO 01-71-01 Žst. Rožnov p. R., výpravní budova). Tabule s názvem stanice je umístěna ve vzdálenosti 100 m před zhlavím stanice.

Součástí orientačního systému jsou tabule s názvem stanice, směrové orientační tabule, nástupištní orientační tabule, tabulky s označením sektoru a koleje na nástupištích, cílové tabule ve výpravní budově (zastřešení), hmatné štítky s Braillovým písmem ve výpravní budově na WC a orientační hlasové majáčky. U centrálního přechodu jsou umístěny výstražné tabule.

D.2.2.5 Demolice

SO 01-78-01 Žst. Rožnov p. R., demolice

V rámci rekonstrukce stanice, budou odstraněny menší objekty a oplocení na pozemku p. č. 1000/29. Demolice zahrnují skupinu drobných objektů typu dřevěná kůlna/chatka, plechová garáž, pozůstatky betonové zídky a stávající oplocení.

Celková kubatura demolice: 148,64m³

Celková délka demolovaných plotů: 333,00m

D.2.2.6 Drobná architektura a oplocení**SO 01-79-01 Žst. Rožnov p. R., oplocení**

Z důvodu zabránění pohybu osob v kolejišti stanice bude po jejím obvodu postaveno nové oplocení. Jedná se o kombinované oplocení tvořené gabionovými zdmi a drátěným pletivem. Gabiony budou umístěny na po obou stranách zhlaví stanice. V průběhu, až po konec stanice bude umístěno oplocení z 3D drátěného pletiva osazeného na sloupcích uložených do základových patek. V polích mezi sloupky budou umístěny podhrabové desky.

Gabion bude vyplněn střídavě kamenem cca do 2/3 a 1/2 výšky a zbývající výška gabionu bude osázena popínavými rostlinami.

Délka drátěného oplocení: 628m

Délka gabionového oplocení: 272m

SO 01-79-02 Žst. Rožnov p. R., mobiliář

Nástupiště a prostor před VB bude vybaven základním mobiliářem – lavičkami (10 ks s dřevěnými sedáky, 3 ks nerez), nádoby na odpad (2 ks tříděný odpad, 5ks směsný odpad), stojany na jízdní kola (6ks), atypickými stojany na jízdní kola v prostoru TB (24 stojanů), ohradními sloupky (5 ks), prosklenými vývěskami (pro tištěné údaje s příjezdy a odjezdy, 2ks) a nádobami na posypový materiál (3ks), které splňují požadavky pokynu SŽ PO-20/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Mobiliář, ve znění změny č.1. Všechny prvky mobiliáře na nástupišti (s výjimkou nádob na posyp) budou kotveny pod dlažbu do betonových základů pomocí závitových tyčí podle podkladů konkrétního výrobce, nebo jiné vhodné konstrukci.

D.2.3 Trakční a energetická zařízení**D.2.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů****SO 01-86-01 Žst. Rožnov p. R., úprava rozvodů nn a venkovního osvětlení**

Předmětem tohoto SO je celková úprava osvětlení a rozvodů nn v žst. Rožnov pod Radhoštěm, která bude respektovat nové řešení kolejiště, nástupišť pozemních komunikací a rekonstruované výpravní budovy. V rámci tohoto SO bude do rozvodny nn instalován nový rozvaděč osvětlení, který bude sloužit pro napájení a ovládání osvětlení kolejiště, nástupišť, čekárny, přístupových chodníků k VB a nových pozemních komunikací včetně parkovišť P+R a K+R. Nové osvětlení těchto prostor bude zajištěno pomocí nových svítidel se zdroji LED umístěnými na sklopných stožárech výšky 6 a 10m, dále svítidly se zdroji LED umístěnými na fasádě výpravní budovy a také na zastřešení u výpravní budovy. Součástí tohoto SO bude i instalace 2ks nových zásuvkových stojanů v kolejové mezeře mezi kolejí č.2 a kolejí č.4. V neposlední řadě dojde také k napojení orientačních hlasových majáčků ve stanici.

D.2.3.8 Vnější uzemnění**SO 01-88-01 Žst. Rožnov p. R., vnější uzemnění**

V rámci tohoto SO dojde k vybudování vnějšího uzemnění výpravní budovy a technologické budovy. Uzemňovací soustava bude vybudována v základech nové technologické budovy a v prostorách kolo budovy a bude sloužit pro ochranu před nebezpečným dotykem a pro uzemnění hromosvodu. Uzemňovací soustava bude provedena páskem FeZn 30x4mm.

D.2.4 Ostatní stavební objekty**D.2.4.1 Kácení****SO 90-92-01 Kácení a vegetační úpravy**

Předmětem tohoto stavebního objektu je odstranění stávajících dřevin v lokalitách příslušných stavebních úprav. Na základě provedeného dendrologického průzkumu (samostatná část dokumentace B.1.f.2) bylo zjištěno, že se v zájmovém území vyskytuje z velké části náletová vegetace. Z průzkumu vyplývá plocha dřevin určených ke kácení o velikosti 460 m² a cca 70 ks vzrostlých stromů. Kácení dřevin je vhodné provádět pouze v nezbytně nutné míře v období vegetačního klidu od listopadu do března.

Na základě § 9 zákona č.114/92 Sb. může orgán ochrany přírody ve svém stanovisku o povolení ke kácení dřevin uložit žadateli přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin. Celkové

ocenění za kácené dřeviny pro náhradní výsadby činí 201 100 Kč. Dále může být také uložena následná péče v trvání 1-5 let. Náhradní výsadba bude provedena podle pokynů příslušného orgánu ochrany přírody.

Detailně je problematika kácení popsána v části dokumentace D.2.4.1 Kácení.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Viz samostatná část dokumentace D.2.4 Požárně bezpečnostní řešení.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Veškeré objekty splňují normativní hodnoty dle ČSN 730540:2012.

Není potřeba dle zákona 406/2000 Sb. § 7a odst. 5d opatřovat PENB u průmyslových a výrobních provozů a dílenských provozoven.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Větrání a klimatizace

Nové a rekonstruované drážní objekty se řídí bezpečnostními a hygienickými předpisy v zařízeních pro technologický provoz drážního systému a pobyt cestujících veřejnosti. Dokumentace stavby řeší návrh vzduchotechniky, klimatizace v souladu s příslušnými předpisy a normami pro zamýšlený provoz komplexu. Podkladem pro zpracování PD byly stavební výkresy projektu a požadavky uživatele. Při vypracování této projektové dokumentace bylo použito těchto norem:

- ČSN 12 7010 „Navrhování vzduchotechnických a klimatizačních zařízení“
- Zákon č.20/1966 Sb. o péči o zdraví lidu v pozdějším znění zákona č.258/2000 Sb. o ochraně zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.
- Nařízení vlády č. 217/2016 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č.68/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci.
- Vyhláška Ministerstva zdravotnictví č.107/2001 Sb. o hygienických požadavcích na stravovací služby a o zásadách osobní hygieny při činnostech epidemiologicky závažných.
- ČSN 73 0872 „Požární bezpečnost staveb. Ochrana staveb proti šíření požáru vzduchotechnických zařízení“
- ČSN 73 0548 „Výpočet tepelné zátěže klimatizovaných prostorů“
- ČSN 73 4108 „Hygienická zařízení a šatny“

Osvětlení

V rámci stavby bude řešeno vnitřní i venkovní osvětlení jednotlivých prostor dle příslušných norem. Osvětlení vnitřních prostor budov a podchodů bude řešeno v souladu s ČSN EN 12 464-1, venkovní osvětlení stanic bude řešeno v souladu s ČSN EN 12464-2. Dále bude v rámci stavby řešeno osvětlení pozemních komunikací a parkovišť v souladu s ČSN EN 13201.

Přirozené denní osvětlení místností v nových budovách a stavebně upravovaných částech stávajících budov bude zajištěno okny. Toto denní osvětlení bude v potřebné míře doplněno osvětlením umělým elektrickým. Místnosti bez oken budou osvětleny pouze uměle

Zásobování vodou

Zásobování vodou a odvedení splaškových vod je u rekonstruovaných stavebních pozemních objektů realizováno z nových vodovodních a kanalizačních přípojek. Stávající přípojky vodovodní i kanalizační u demolovaných pozemních stavebních objektů budou rušeny odpojením dle platných předpisů vodárenských společností.

Řešení vlivu stavby na okolí - vibrace, hluk, prašnost apod.

Viz část dokumentace B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží – Dle zákona č. 263/2016 Sb. (atomový zákon) je nutné zajistit ochranu před pronikáním radonu do stavby. Dle provedeného průzkumu 04/2020 je vyhodnocen nízký radonový index pozemku s vyšší plynopropustností zemin. Nejsou tedy na stávající či nové objekty kladeny žádné zvláštní

Technická zpráva

požadavky na ochranu proti pronikání radonu z podloží. Izolace a větrání vnitřních prostorů bude provedeno v běžném standardu.

- b) ochrana před bludnými proudy - trať není elektrifikována.
- c) ochrana před technickou seizmicitou – není třeba řešit, v okolí stavby se nenacházejí zdroje otřesů, které by mohly mít vliv na stavbu.
- d) ochrana před hlukem – je řešena protihlukovými stěnami.

Problematicku hlukového působení navrhované stavby řeší podrobně samostatná přílohy dokumentace B.6.2 Hluková studie.

Období výstavby

Zdroje hluku z procesu výstavby jsou proměnné, dočasné a lze je jen těžko přesněji specifikovat. Intenzita hluku bude závislá na nasazení jednotlivých strojů provádějících firem, které budou známy až po výběrovém řízení.

Během výstavby je třeba v blízkosti obytné zástavby dodržet následující opatření:

- Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdále od obytné zástavby.
- Minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení je možné stínit mobilními protihlukovými zástěnami s pohltivým povrchem (útlum cca 4 – 8 dB(A)).
- Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, tj. zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni a práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (Při zkrácení provozní doby mechanismů se snižuje celková průměrná hladina hluku pro 14hodinovou pracovní dobu a zvyšuje se přípustný limit).
- Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak mu umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
- Po dokončení stavby během zkušebního provozu budou provedena měření hluku. Výsledky měření budou přepočteny na výhledové intenzity dopravy a tyto hodnoty budou porovnány s limitem platným pro venkovní, případně vnitřní chráněné prostory budov. Pokud bude předpoklad nedodržení těchto limitů, budou provedena doplňková protihluková opatření.
- Investor závazně zakotví do smlouvy s dodavatelem režim činnosti mechanismů uvedený v této práci. Za dodržení režimu bude zodpovědný stavbyvedoucí.

Období provozu

Hluk ze železniční dopravy je pouze příspěvkem k celkovému hluku, na němž se podílí zejména automobilová osobní i nákladní doprava

Dle měření hluku a výpočtů uvedených v hlukové studii nejsou v žádném místě překročeny limitní hladiny, a to jak pro hluk z drážního provozu, tak pro hluk na nově budovaných parkovištích. Protihluková opatření se nenavrhují.

- e) protipovodňová opatření – Záplavová (inundační) území jsou administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Záplavové území je vymezené návrhovou záplavovou čarou, v daném případě pro periodicitu Q100, což je výskyt povodně, který je dosažen nebo překročen průměrně jedenkrát za 100 let.

Stavební záměr se nachází mimo záplavové území.

Při dodržování ochranných opatření zamezujících znečištění podzemních i povrchových vod by nemělo dojít k ovlivnění odtokových poměrů nebo hydrologických charakteristik blízkých vodních toků a současně nebude mít realizace stavby vliv na kvalitu povrchových vod.

- f) ochrana před ostatními účinky - vlivem poddolování, výskytem metanu apod. – není třeba řešit (v oblasti stavby se nenacházejí).

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

Technická infrastruktura

Nově zřizované zařízení bude převážně napojeno na stávající infrastrukturu investora – Správy železnic (trakční vedení, zabezpečovací zařízení, silnoproudá zařízení, osvětlení, přenosové zařízení, rozhlas, informační a kamerový systém, jednotnou kanalizaci).

Dopravní infrastruktura

Rekonstruované trasy pro pěší budou navázány na stávající chodníky bez dalších nároků a omezení.

B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Tato kapitola je vyčleněna do samostatné složky v příloze této Souhrnné technické zprávy.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Ve stavbě se nepředpokládají výrazné terénní úpravy.

Okolí železniční trati prochází pravidelnou údržbou – čištěním od náletových dřevin. Přesto se zde objevují keřů, stromů a náletových dřevin, které bude nutné vykácet v souvislosti se stavbou.

Kácení dřevin je vhodné provádět v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března na základě stanoviska ke kácení dřevin *dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů*.

Podrobný rozsah a popis mimolesních dřevin navržených ke kácení je součástí samostatné části dokumentace **D.2.4.1 Ostatní stavební objekty SO 90-92-01 Kácení**.

b) použité vegetační prvky

V této stavbě se s nimi neuvažuje

c) biotechnická, protierozní opatření

Nejsou součástí této stavby.

B.6 Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Problematiku ochrany životního prostředí včetně ochrany obyvatelstva před hlukem a vibracemi řeší samostatná část dokumentace B.6 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

- f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Železniční svršek a spodek: plátí stávající ochranné pásmo dráhy.

Sdělovací vedení: Ochranná pásma sdělovacích kabelů se řídí ČSN 73 6005. Při stavbě nevzniká nové ochranné pásmo, dochází pouze k jeho přemístění (jiná trasa kabeláže).

Ochranné pásmo elektrického vedení:

Zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu.

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb. svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti. Z důvodu úpravy konfigurace kolejiště dojde k úpravě stávajícího ochranného pásma.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Stavba svým charakterem nemá nároky na ochranu obyvatelstva (civilní ochrana).

B.8 Zásady organizace výstavby

Tato kapitola je vyčleněna do samostatného sešitu v příloze této Souhrnné technické zprávy.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

VODY PODZEMNÍ

Z hlediska hydrogeologické rajonizace dle hydrogeologické mapy (mapy.geology.cz) náleží zájmové území k hydrogeologickému rajónu 3221 „Flyš v povodí Bečvy“. Hydrogeologický rajón 3221 „Flyš v povodí Bečvy“ je součástí skupiny rajónů „Flyšové sedimenty“ a geologické jednotky „Sedimenty paleogénu a křídý Karpatské soustavy“. Hydrogeologický rajón je charakterizován volnou hladinou podzemní vody, průlino-puklinovou propustností, nízkou transmisivitou, mineralizací a chemickým typem Ca-Mg-HCO₃SO₄.

Zvýšenou propustnost v širším okolí zájmového území lze očekávat v přípovrchové zóně rozvolnění a rozpojení hornin (zvětralínový plášť), která probíhá víceméně souhlasně s povrchem terénu a může dle literárních údajů (Menčík et al. – Geologie Moravskoslezských Beskyd a Podbeskydské pahorkatiny) dosahovat do hloubek kolem 30 m. Přípovrchová zóna rozvolnění a rozpojení hornin funguje ve svazích členitějších území pouze jako vodicí (nikoli nádržní) kolektor, po přerušení dotace ze srážek dochází postupně k jejímu odvodňování přírodním gravitačním odtokem. Pásmo otevřených puklin pod úrovní přípovrchového rozvolnění a rozpojení hornin má již podstatně nižší propustnost. Pásmo přípovrchového rozvolnění a rozpojení hornin tvoří s nadložními kvarténními uloženinami charakteru hlinito- písčitých a hlinito-kamenitých sedimentů jeden hydrogeologický kolektor.

K doplňování zásob podzemní vody dochází v zájmovém území formou atmosférických srážek. Morfologie terénu (vzhledem k malé členitosti terénu – plochý reliéf) a antropogenní zásahy mají na přirozený hydrogeologický režim zájmového území zanedbatelný vliv.

Stavba se nachází mimo vyhlášená ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod (OPPLZ), které definuje zák. č. 164/2001 Sb., (lázeňský zákon).

Oblast, včetně zájmového území je situována v CHOPAV Beskydy. V této oblasti jsou zakázány činnosti narušující vodní režim jako odlesňování, odvodňování, povrchová těžba apod. CHOPAV Beskydy byla vyhlášena Nařízením vlády České socialistické republiky č. 40 ze dne 19. dubna 1978.

VODY POVRCHOVÉ

Zájmové území náleží do povodí Moravy a náleží k úmoří Černého moře. Nejvýznamnějším vodním tokem v oblasti je řeka Rožnovská Bečva, která se nachází nejbližší cca 120 m od záměru stavby. Podle vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 178/2012 Sb. v aktuálním znění je Rožnovská Bečva významným vodním tokem. Řeka pramení ve Vsetínských vrších na severním úbočí hory Vysoká (1024 m) v nadmořské výšce 950 m. Ve Valašském Meziříčí se

stéká s Vsetínskou Bečvou a dále pokračuje jako Bečva, která se vlévá do Moravy jako levý přítok. Délka toku je 37,6 km. Plocha povodí měří 254,4 km².

Odvodnění trati:

Celé kolejiště je odvodněno pomocí trativodů. Prostor kolejiště v oblasti zarážedel a výhybky č. 1 je sveden do nově zřízeného vsakovacího objektu. Kolej č. 1 v prostoru nástupiště, včetně jeho povrchu je svedeno taktéž do nově zřizovaného vsakovacího objektu. Zbývá část kolejiště je svedena do kanalizace v prostoru podchodu pro pěší.

ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ

Záplavová (inundační) území jsou administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Záplavové území je vymezené návrhovou záplavovou čarou, v daném případě pro periodicitu Q100, což je výskyt povodně, který je dosažen nebo překročen průměrně jedenkrát za 100 let.

Stavební záměr se nachází mimo záplavové území.

Při dodržování ochranných opatření zamezujících znečištění podzemních i povrchových vod by nemělo dojít k ovlivnění odtokových poměrů nebo hydrologických charakteristik blízkých vodních toků a současně nebude mít realizace stavby vliv na kvalitu povrchových vod.

Brno, červen 2021

vypracoval: Ing. Martin Mráz a kolektiv