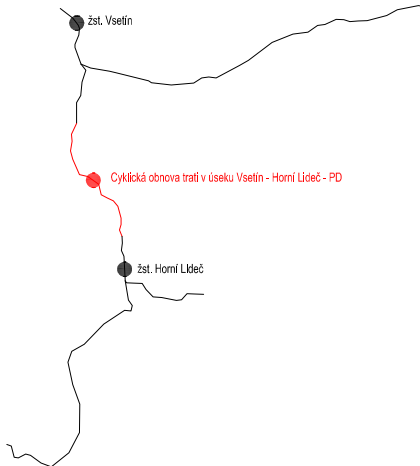




Jiná ověření:	Paré:
Orientační schéma: 	Paré:   Razítko oprávněné osoby:   Podpis: _____ Datum: _____

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.10.2025	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Michal Kasaj

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	<b>Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1</b>	
Zástupce investora:	<b>Oblastní ředitelství Ostrava</b>	
Adresa:	<b>Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava</b>	

Zhotovitel díla:	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b>	
Adresa:	<b>Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc</b>	
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz	
Zhotovitel objektu:	<b>Správa železniční geodézie, Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	<b>Václavkova 169/1, 160 00 Praha 6</b>	
Kontakt:	T: +420 972 221 721 E: szgsek@spravazeleznic.cz	
Hlavní projektant (HIP):	<b>Ing. Michal Kasaj</b>	Specialista: <b>Ing. Jiří Malina</b>

Název stavby/akce:	<b>Cyklická obnova trati v úseku Vsetín - Horní Lideč - PD</b>	Označení investora: <b>R602400010</b>
		Zakázka: <b>25-009-232-US</b>
Název části:	Dokumentace objektů	Označení části: <b>D</b>
Název objektu/dílčí části:	<b>zast. Leskovec, nástupiště</b>	Objekt/skupina objektů: řada úsek řazení podobjekt <b>S0121 13 01 -</b>
Název přílohy:	Technická zpráva	Dílčí část: Typ: Číslo přílohy
Název dílčí části přílohy:	-	<b>D.1   1   001</b>
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -
Ing. Tomáš Vachutka	Pavel Rygel	Formáty: 10 x A4
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:
<b>Zlínský</b>	viz textová část	2362 04
		Smluvní datum zpracování: <b>30.10.2025</b>

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Typ:	Příloha:	Revize:
R 6 0 2 4 0 0 0 1 0	-	D P S X	-	D 1 X X	-	S O 1 2 1 1 3 0 1	-
						X X	-
						1	-
						0 0 1	-
						0 0 0	0

## Obsah

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>ÚVOD .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>VÝPIS DOTČENÝCH POZEMKŮ .....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY, NORMY, PODKLADY .....</b>	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>SOUŘADNICOVÝ A VÝŠKOVÝ SYSTÉM .....</b>	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>STANIČENÍ.....</b>	<b>4</b>
<b>7</b>	<b>INŽENÝRSKÉ SÍTĚ .....</b>	<b>4</b>
<b>8</b>	<b>GEOMETRICKÉ PARAMETRY KOLEJE V MÍSTĚ NÁSTUPIŠTĚ.....</b>	<b>4</b>
8.1	NÁVRHOVÁ RYCHLOST.....	4
8.2	SMĚROVÉ POMĚRY .....	4
8.3	SKLONOVÉ POMĚRY .....	5
<b>9</b>	<b>NÁSTUPIŠTĚ.....</b>	<b>5</b>
<b>10</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>9</b>

## 1 Identifikační údaje

<b>Název dokumentace:</b>	Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD SO121.13.01 zast. Leskovec, nástupiště
<b>Stupeň dokumentace:</b>	DPS + PDPS
<b>Místo:</b>	zast. Leskovec
<b>TUDU:</b>	2362 04
<b>Kraj:</b>	Zlínský
<b>Katastrální území:</b>	Leskovec
<b>Investor:</b>	Správa železniční dopravní cesty, s. o. Dlážděná 1003/7 Praha 1 - Nové Město
<b>Provozovatel:</b>	Správa železnic, s. o. Oblastní ředitelství Olomouc Správa tratí Olomouc Nerudova 773/1 779 00 Olomouc

## 2 Úvod

Stavební objekt SO121.13.01 projektové dokumentace „Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD“ řeší geometrické a konstrukční uspořádání nových nástupišť u traťových kolejí č. 1 a 2 v zast. Leskovec a jejich odvodnění. Stavební objekt byl koordinován s ostatními stavebními objekty tohoto projektu i navazujícími projektovými dokumentacemi.

### 3 Výpis dotčených pozemků

Přehled parcel a vlastníků, na kterých leží stavba:

Parcelní číslo	Výměra [m2]	Druh pozemku	Způsob využití	Číslo listu vlastnictví	Vlastník / právo hospodaření
Katastrální území Leskovec					
2506	15046	ostatní plocha	dráha	284	Česká republika, Správa železnic, s.o.

### 4 Související předpisy, normy, podklady

#### Geodetické podklady

- Vznik a rozvoj digitálních technických map železnic (DTMŽ); TÚ 2362 km 27,800 – 34,100 (Hrdlička spol. s.r.o., 11/2023)

#### Navazující dokumentace

- Zjednodušený projekt „Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč st.hr. – Horní Lideč“ (Správa železniční geodézie, 2025)
- Projektová dokumentace „Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo – konverze“ (SUDOP Brno, spol. s r.o.)
- Projektová dokumentace „Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“ (Moravia Consult Olomouc a.s.)
- Projektová dokumentace „GSM-R + ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná, I. etapa“ (Ixprojekta s.r.o.)
- Projektová dokumentace „Rekonstrukce žst. Vsetín“ (Moravia Consult Olomouc a.s., 03/2020)

#### Normy

- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání

#### Předpisy SŽDC

- TKP staveb státních drah
- SŽDC S3 Železniční svršek
- SŽDC S3/2 Bezstyková kolej
- SŽDC S3/5 Předpis pro svařování a navařování součástí žel. Svršku
- Vzorové listy železničního spodku

**Souběžně probíhající stavby:**

- Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248 – dále jen „Sanace svahu Lidečko“
- Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze – dále jen „Konverze“
- GSM-R + ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná, I. etapa – dále jen „ETCS“

## **5 Souřadnicový a výškový systém**

Veškeré absolutní polohopisné a výškopisné údaje obsažené v projektové dokumentaci jsou uvedeny:

- v souřadnicovém systému S – JTSK
- ve výškovém systému Bpv

## **6 Staničení**

Definiční staničení koleje č. 1 je zvoleno tak, aby navazovalo na staničení koleje č. 1 z dokumentace „Rekonstrukce žst. Vsetín“. Hodnota staničení počátku TÚ 2362, tedy začátku výhybky č. 5 v žst. Horní Lideč, je 18,717 919. Pro staničení koleje č. 2 bylo zavedeno nové stavební staničení, které je na počátku shodné se staničením koleje č. 1.

## **7 Inženýrské sítě**

Před začátkem stavby je zhotovitel povinen zjistit si přítomnost inženýrských sítí na staveništi a nechat si jejich průběh vytyčit příslušnými správci.

## **8 Geometrické parametry koleje v místě nástupiště**

### **8.1 Návrhová rychlost**

Návrhová rychlost v místě zárubní zdi je stávající 80 km/h.

Výhledové rychlosti jsou  $V/V_{130}/V_{150}/V_k = 80/85/90/90$  km/h.

### **8.2 Směrové poměry**

Směrové poměry řeší SK113.13 Valašská Polanka – Vsetín, železniční svršek a spodek a následné podbití.

Nástupiště u TK1 se nachází v oblouku o poloměru  $R = 404,1$  m s převýšením  $D = 100$  mm, nástupiště u TK2 v oblouku o poloměru  $R = 400$  m s převýšením  $D = 100$  mm.

### 8.3 Sklonové poměry

Sklonové poměry řeší SK113.13 Valašská Polanka – Vsetín, železniční svršek a spodek a následné podbití.

TK1 v místě nástupiště klesá po km 32,130 ve sklonu -6,42 ‰, odtud pak -8,87 ‰. TK2 do úrovně LN v TK1 klesá ve sklonu -6,50 ‰ a pak -8,65 ‰.

## 9 Nástupiště

### Základní parametry nástupiště u TK č. 1

Poloha	km 32,039 700 – 32,179 732
Umístění	vnější u koleje č. 1 vlevo
Délka	140,6 m (140 m nástupištní hrana + 2 x 0,3 m monolitické čelní zídky)
Šířka	2,5 m
Vzdálenost od osy koleje	1680 mm
Výška nad TK	550 mm

### Základní parametry nástupiště u TK č. 2

Poloha	km 32,041 074 – 32,182 287 (dle stavebního staničení TK2)
Umístění	vnější u koleje č. 2 vpravo
Délka	140,6 m (140 m nástupištní hrana + 2 x 0,3 m monolitické čelní zídky)
Šířka	2,5 m
Vzdálenost od osy koleje	1680 mm
Výška nad TK	550 mm

### Stávající stav

Stávající nástupiště výšky 300 mm nad temenem kolejnice je tvořeno deskami SUDOP K (KD)145 uloženými na tvárnících Tischer a úložných blocích U. Nástupiště u TK č. 1 je zřízeno v km 26,279 – 26,485, nástupiště u TK č. 2 pak v km 26,265 – 26,405. Nástupiště u TK č. 2 je zřízeno z nových nástupištních desek. Přístupové plochy jsou tvořeny z betonové dlažby plošné a zámkové, či jsou nezpevněné.

### Demolice

Obě nástupiště budou kompletně v celé své délce sneseny a rozebrány. Vyzískaný užitý materiál bude umístěn v ŽST Val. Polanka. Rozebrány budou taktéž veškeré zpevněné plochy z betonové dlažby včetně obrubníků. Zemina, tvořící těleso stávajících nástupišť a částečně i zrušené části nástupišť před a za zachovanými částmi bude odtěžena až po úroveň pláň tělesa železničního spodku. Následovat bude odtěžení zemního tělesa pro provedení základových konstrukcí a odvodnění. Vytěžená zemina bude použita pro zasypy a zbývající část bude odvezena a uložena na skládku. Stávající označení zastávky, sektorů a konců nástupišť bude demontováno.

Snesení kolejí a kolejového lože v oblasti nástupišť je součástí SO111.11.01. Odtěžení zemního tělesa pro konstrukční vrstvu je pak součástí SO112.11.01.

### **Konstrukce nástupiště**

Nástupištní hrana bude tvořena železobetonovými prefabrikovanými nástupištními bloky H130, uloženými na základ s prostupem pro odvodnění dle vzorového listu Ž8, konkrétně dle přílohy Ž8 4.2.203 Vnější nástupiště, základ s prostupem pro odvodnění.

Pochozí plochy nástupiště budou dlážděné betonovou dlažbou, a to v následující skladbě:

Dlažba bez zkosené hrany	60 mm
Lože z drceného kameniva	40 mm
Štěrkodrt' frakce 0-32	150 mm

Příčný sklon nástupiště po celé délce nástupní hrany je 2 % ve směru od koleje.

Při volbě typu dlažby a při kladení dlažby v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu je zde nutno dodržovat tyto zásady:

- rovinný povrch s funkčním hmatovým kontrastem je zajištěn pouze dlažebními prvky bez sražené hrany;
- šířka spáry mezi dlažebními prvky může být max. 4 mm;
- počet spár mezi dlažebními prvky na běžný metr délky (jak ve směru kolmo na hranu nástupiště, tak ve směru rovnoběžném s hranou nástupiště) může být maximálně 5 ks – tj. minimální vzdálenost spár může být 0,200 m;
- klad dlažebních prvků musí být proveden na spáru – tj. takzvaně na stříh (ne na vazbu!);
- jednotlivé prvky musí být pravoúhlé.

Výše uvedené zásady se týkají řešení bezprostředního okolí tzv. bezpečnostních pásů na nástupištech, přičemž minimální šířka tohoto bezprostředního okolí je 0,250 m (optimálně 0,400 m). Ostatní plocha nástupiště může být dodlážděna libovolnou zámkovou dlažbou, dlaždicemi nebo deskami – bez stanovení způsobu pokládky (tj. třeba i na vazbu).

Ve vzdálenosti 0,800 m od nástupní hrany bude začínat vodící linie s funkcí varovného pásu v šířce 0,400 m, která bude opatřena na straně ke koleji žlutým nátěrem (odstín RAL 6200) o šířce 0,150 m.

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb., musí okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři nejméně 0,250 m (optimálně 0,400 m).

Rovněž je nutné dodržet tyto zásady:

- varovný pás a signální pás na nástupišti budou vždy v odstínu shodném s ostatní pochozí plochou nástupiště;
- barevné odlišení je předepsané pouze pro vodící linii s funkcí varovného pásu;
- materiál pro hmatové prvky musí projít schvalovacím procesem daným nařízením vlády č. 163/2002 Sb., nesmí být použit u pochozích ploch staveb dráhy k jinému účelu a je určen pouze pro provádění vodících linií s funkcí varovného pásu a umělých vodících linií pro nevidomé definovaných normou ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání.

Zásyp konstrukce nástupiště bude proveden z propustného nenamrzavého materiálu na požadovaný stupeň zhutnění.

Vnější hrana nástupiště u TK1 je od začátku nástupiště po prostor u přístřešku pro cestující tvořena bloky krabicových dílů opěrných zdí U3 a od přístřešku pro cestující je tvořena chodníkovým obrubníkem šířky 0,100 m uloženým do betonového lože tl. 0,150 m s bočními opěrami. Za obrubníkem bude následovat tvárnice TZZ4 sloužící k odvodnění nástupiště a svahu za nástupištěm. Za bloky U3 bude zpětný zásyp upraven do sklonu 5 % od bloku.

Vnější hrana nástupiště u TK2 je v celé svojí délce tvořena chodníkovým obrubníkem šířky 0,100 m uloženým do betonového lože tl. 0,150 m s bočními opěrami. Od začátku nástupiště po přístupový chodník bude za obrubníkem zřízen svah mezi nástupištěm a přístupovým chodníkem. V části nástupiště za přístřeškem bude za obrubníkem následovat tvárnice TZZ4, obdobně jako u nástupiště u TK1 (začátek odvodňovacích žlabů TZZ4 je zřejmý z přílohy č. D.1.2.001 Půdorys nástupiště tohoto stavebního objektu).

### **Přístupová komunikace**

Přístupový chodník na nástupiště u TK1 navazuje šířkou 1,0 m na stávající chodník a svou délkou a sklonem vyrovnává rozdíl výšky mezi stávajícím a novým nástupištěm. Chodník byl navržen jako prodloužení stávajícího chodníku, avšak zároveň byl navržen tak, aby v případném budoucím předláždění stávajícího chodníku jej bylo možné rozšířit na 1,6 m. Přístupový chodník je vedený k nové poloze přístřešku s nově vydlážděnou plochou před přístřeškem.

Přístupový chodník na nástupiště u TK2 šířky 1,6 m nahrazuje stávající přístup. Začátek přístupového chodníku je shodně se stávajícím na propustku příkopu vedeného podél komunikace. Po 7,960 m od začátku je v přístupovém chodníku z důvodu délky rampy větší než 9 m zřízeno odpočívadlo o rozměrech 1,6 x 1,6 m. Po 3 m od odpočívadla se chodník na úrovni domku BTS láme a na posledních 6 m je rovnoběžný s nástupištěm.

Konstrukční řešení povrchu přístupových komunikací je shodné s plochou nástupiště.

### **Prostor u přístřešků pro cestující**

Přístřešek na nástupišti u TK1 bude nutno přesunout do nové polohy a o 10 cm zvednout. Prostor kolem přístřešku bude nově vydlážděn v pokračujícím sklonu 2 % směrem od koleje. Stávající plocha, včetně zídky se zábradlím, bude zrušena a zasypána výziskem zeminy až po obrubník nového přístupového chodníku.

Přístřešek na nástupišti u TK2 zůstane ve stávající poloze i výšce, z důvodu zřizování vyššího nástupiště ale bude třeba předělat odvodnění. Stávající odvodňovací žlab bude zrušen a bude zřízen nový v průsečíku sklonů 2 % směrem od koleje a 2 % směrem od přístřešku, cca 4,835 m od nástupní hrany. Plocha nástupiště mezi přístupovým chodníkem a přístřeškem bude v celé ploše ve sklonu 2 % směrem od koleje. Rozdíl sklonů a výšek u žlabu bude vyřešen přizpůsobeným vydlážděním. Žlab bude výškově osazen tak, aby líc zákrytového roštu byl pod úrovní pochozí plochy o 3-5 mm. Dořezy dlažby budou provedeny u přístřešku, nikoli u žlabu.

Konstrukční řešení povrchu zpevněných ploch je shodné s plochou nástupiště.



### **Zábradlí**

Nástupiště u TK1 bude od začátku nástupiště po přístřešek pro cestující vybaveno ocelovým zábradlím výšky 1100 mm nad pochozí plochou a bude ukotveno z vnější strany do bloku opěrných zdí U3. Zábradlí bude osazeno i na obou čelních zídkách.

Nástupiště u TK2 bude vybaveno zábradlím osazeným v ploše nástupiště v rozsahu od začátku nástupiště po přístupový chodník. V rozsahu zábradlí bude nástupiště rozšířeno na 2,8 m z důvodu kotvení zábradlí do betonové patky pod plochou nástupiště. Zábradlí bude osazeno i na obou čelních zídkách.

Konce nástupiště, vnější hrana nástupiště u TK č. 1 v km 32,040 – 32,090 a vnější hrana nástupiště u TK č. 2 v km 32,040 - 32,051 budou opatřeny ocelovým zábradlím výšky 1,1 m s výplní typu A dle vzorového listu Ž12 1.201. Zábradlí bude žárově pozinkováno a opatřeno antikoročním nátěrem v odstínu RAL 7016 - antracitová šedá. Ukotvení zábradlí bude provedeno do předem připravených betonových patek.

### **Odvodnění**

Odvodnění nástupiště u TK1 zajišťuje po přístřešek pro cestující jeho příčný sklon. Od přístřešku po konec nástupiště bude za obrubníkem osazen odvodňovací žlab TZZ4 zajišťující odvodnění nástupiště i svahu za nástupištěm, který bude vyústěný na konci nástupiště do horské vpusti. Z horské vpusti je pak voda vyvedena na terén.

Odvodnění nástupišť budou tvořit podélné trativody z perforovaného plastového potrubí DN 150 pod nástupišti v km 31,974 – 32,180 u TK č. 1 a v km 32,035 – 32,180 u TK č. 2. Trativodní žebro bude po obvodu vyloženo separační geotextilií a bude vyplněno kamenivem fr. 16/32. Budou zřízeny trativodní plastové šachty o průměru min. 400 mm v celkovém počtu 10 ks, z toho přímo v nástupišti v počtu 6 ks. Poklopy šachet budou umístěny v úrovni pochozí plochy nástupišť a budou zřízeny dle vzorového listu Ž8 10.4.203 jako jednosegmentový poklop pro zadláždění. Ostatní šachty mimo plochu nástupiště budou opatřeny plastovým poklopem.

Vyústění trativodu u TK č. 1 bude provedeno v koncové šachtě do svodného potrubí. Vyústění trativodu u TK č. 2 bude provedeno v km 32,181 z koncové šachty obetonovaným svodným plastovým potrubím DN 200 kolmo pod TK č. 1 a 2 přes koncovou šachtu trativodu u TK č. 1 a přes horskou vpust monolitickou trativodní výustí na terén.

Horské vpusti v km 32,181 u TK č. 1 a v km 32,183 u TK č. 2 budou provedeny jako betonové monolitické o vnějších půdorysných rozměrech 1,5 × 0,9 m. Budou opatřeny ocelovou mříží. Horská vpust u TK č. 2 bude svým dnem navazovat na podélné odvodnění tvořené příkopovými tvárnicemi TZZ4a. Horská vpust u TK č. 1 bude vložena do svodného potrubí a bude svým dnem na něj navazovat.

Odvodnění nástupiště u TK2 zajišťuje po začátek odvodňovacích žlabů TZZ4 jeho příčný sklon. Poté je odvodnění nástupiště i svahu za nástupištěm zajištěno již zmíněnými žlaby vyústěnými do horské vpusti. Z horské vpusti je voda dále odvedena do navazujícího odvodnění za nástupištěm. Odvodnění přístřešku viz část „Prostor u přístřešků pro cestující“.

### **Značky, orientační systém**

Konce nástupišť budou označeny návěstidlem konec nástupiště a tabulkou s piktogramem zákaz vstupu na jednotném sloupku o průměru 60 mm s hliníkovou patkou ukotvenou v betonové patce. Okraj cedulí bližší koleji musí být v min. vzdálenosti 2500 mm od osy koleje.

Současně budou osazeny u obou kolejí tabule s názvem stanice, určením směru a označení sektorů na nástupišti. Cedula s názvy a č. nástupiště budou umístěny v km 32,068 na dvou sloupcích o průměru 60 mm s hliníkovou patkou ukotvenou v betonové patce min. hl. 800 mm. Označení sektorů A-C bude zavěšeno na osvětlovacích stožárech.

Provedení tabulí, jejich grafika a umístění budou odpovídat aktuální verzi uvedené v grafickém manuálu SŽ a SM118. Před jejich výrobou bude grafický návrh tabulí odsouhlasen ze strany SŽ.

## **10 Závěr**

Tento stavební objekt řeší geometrické a konstrukční uspořádání nových nástupišť u traťových kolejí č. 1 a 2 v zast. Leskovec a jejich odvodnění. Dokumentace byla projednána a odsouhlasena investorem.

Vypracoval:

Pavel Rygel  
Správa železniční geodézie  
Václavkova 169/1  
160 00 Praha 6