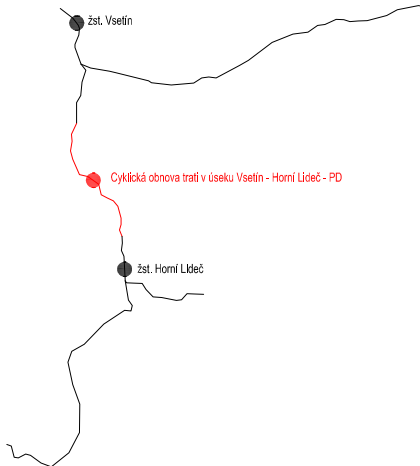




Jiná ověření:	Paré:
Orientační schéma: 	Paré: Razítko oprávněné osoby: Podpis: _____ Datum: _____

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

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

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

Název stavby/akce:	Cyklická obnova trati v úseku Vsetín - Horní Lideč - PD	Označení investora: R602400010
		Zakázka: 25-009-232-US
Název části:	Dokumentace objektů	Označení části: D
Název objektu/dílčí části:	zast. Lužná u Vsetína, nástupiště	Objekt/skupina objektů: řada úsek řazení podobjekt S0121 11 01 -
Název přílohy:	Technická zpráva	Dílčí část: Typ: Číslo přílohy D.1 1 001
Název dílčí části přílohy:	-	
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -
Ing. Tomáš Vachutka	Pavel Rygel	Formáty: 10 x A4
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:
Zlínský	viz textová část	2362 02
		Smluvní datum zpracování: 30.10.2025

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

Obsah

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

1 Identifikační údaje

Název dokumentace:	Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD SO121.11.01 zast. Lužná u Vsetína, nástupiště
Stupeň dokumentace:	DPS + PDPS
Místo:	zast. Lužná u Vsetína
TUDU:	2362 02
Kraj:	Zlínský
Katastrální území:	Lužná u Vsetína
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s. o. Dlážděná 1003/7 Praha 1 - Nové Město
Provozovatel:	Správa železnic, s. o. Oblastní ředitelství Olomouc Správa tratí Olomouc Nerudova 773/1 779 00 Olomouc

2 Úvod

Stavební objekt SO121.11.01 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. Lužná u Vsetína 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					
3316/1	34971	ostatní plocha	dráha	241	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 $V/V_{130}/V_{150}/V_k = 90/95/100/100$ km/h.

8.2 Směrové poměry

Směrové poměry řeší SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a spodek a následné podbití.

Obě nástupiště se nachází z části v přímé a z části v přechodnici, jejíž poloměr je v rozsahu nástupišť větší než 1500 m.

8.3 Sklonové poměry

Sklonové poměry řeší SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a spodek a následné podbití.

TK1 v celé délce nástupiště klesá ve sklonu -11,8 ‰. TK2 do km 26,371 (dle stavebního staničení TK2) klesá ve sklonu -11,56 ‰ a pak -10,95 ‰.

9 Nástupiště

Základní parametry nástupiště u TK č. 1

Poloha	km 26,287 700 – 26,428 307
Umístění	vnější u koleje č. 1 vlevo
Délka	140,6 m (140 m nástupištní hrana + 2 x 0,3 m monolitické čelní zídky)
Šířka	2,7 m (po zábradlí)
Vzdálenost od osy koleje	1670 mm
Výška nad TK	550 mm

Základní parametry nástupiště u TK č. 2

Poloha	km 26,294 108 – 26,434 702 (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	1670 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 zásypy 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.

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD
SO121.11.01 zast. Lužná u Vsetína, nástupiště

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 hranu nástupiště u TK1 tvoří na začátku dva nástupištní bloky L130 uložené do podkladního betonu C12/15 tl. 0,100 m, které navazují na bloky tvořící hranu přístupové rampy. Z důvodu návaznosti na rampu je v tomto místě nástupiště rozšířeno na 3,230 m. Za bloky L130 bude zpětný zásyp upraven do sklonu 5 % od bloku. Od nástupištních bloků L130 až po km 26,362 je vnější hranu nástupiště tvořena chodníkovým obrubníkem šířky 0,100 m uloženým do betonového lože tl. 0,150 m s bočními opěrami. Za obrubníkem bude následovat svah ve

sklonu 5 %, na který bude navazovat svah ve sklonu 1:1,5. Od km 26,362 po konec nástupiště je vnější hrana tvořena opět nástupištními bloky L130 se stejnou úpravou svahu, jako na začátku.

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. Po celé délce nástupiště (s výjimkou přístupu na nástupiště) bude za obrubníkem následovat tvárnice TZZ4, sloužící jako odvodnění nástupiště a svahu vyskytujícímu se za nástupištěm.

Přístupová komunikace

Hrana přístupového chodníku na nástupiště u TK1 je ze strany odlehlé od koleje tvořena rampou z prefabrikovaných nástupištních bloků L130/114 až L66/50, které jsou napojeny na stávající nezpevněný přístup. Hrana přilehlá ke koleji je tvořena chodníkovým obrubníkem šířky 0,100 m uloženým do betonového lože tl. 0,150 m s bočními opěrami. Přístupová rampa je navržena rovnoběžně s osou koleje ve vzdálenosti 3,0 m od osy koleje. Šířka rampy je navržena 2,08 m, z toho užitná šířka mezi zábradlím a vnitřní stranou bloku L je 1,6 m. Po obou stranách rampy je navrženo zábradlí.

Přístup na nástupiště u TK2 je zajištěn pomocí stávajících schodů u bývalé výpravní budovy. Plocha od schodů po nástupiště bude nově předlážděna. Na začátku je čelo nástupiště vybaveno služebními schody z nástupištních bloků TISCHER, umístěnými ve vzdálenosti 2,5 m od osy koleje. Z prostorových důvodů bude před nástupištěm zřízeno zapuštěné kolejové lože.

Bezbariérový přístup není kvůli místním podmínkám možno zřídit ani na jedno nástupiště.

Konstrukční řešení povrchu přístupových komunikací je shodné s plochou nástupiště.

Prostor u přístřešků pro cestující

Přístřešek na nástupišti u TK1 bude zachován ve stávající poloze. Dojde akorát k předláždění a osazení nových obrubníků. Nová dlažba bude oproti stávající cca o 10 cm výš, takže dojde k zaplnění stávající mezery mezi povrchem nástupiště a stěnou přístřešku.

Na nástupišti u TK2 přístřešek není. Jako přístřešek slouží bývalá výpravní budova.

Konstrukční řešení povrchu zpevněných ploch je shodné s plochou nástupiště.

Zábradlí

U nástupiště u TK1 je zábradlí navrženo v celé délce nástupiště, včetně čelních zídek a přístupové rampy, kde je navrženo zábradlí po obou stranách. Zábradlí bude vynecháno akorát na délce 2 m od přístřešku z důvodu možného budoucího zřízení nového bezbariérového přístupu na nástupiště. Zábradlí bude osazeno ve vzdálenosti 2,7 m od nástupní hrany a bude ukotveno do betonové patky v ploše nástupiště. Zábradlí na přístupové rampě bude na straně vzdálenější od koleje ukotveno do vnější strany prefabrikovaného bloku L a na straně přilehlé ke koleji bude ukotveno do betonové patky v ploše rampy.

Na nástupišti u TK2 bude zábradlí osazeno jen na monolitické čelní zídce na konci nástupiště.

Konce nástupiště, vnější hrana nástupiště u TK č. 1 a přístupová rampa 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 celé délce jeho příčný sklon. Pod celým nástupištěm bude veden trativod a bude nutno zřídit v ploše nástupiště trativodní šachty. Vzhledem k nenástupní hraně tvořené prefabrikovanými bloky L130 bylo z prostorových důvodů nutno nástupiště rozšířit na 2,9 m. Trativod bude za nástupištěm vyústěn volně na terén.

Odvodnění kolejí podél nástupišť budou tvořit podélné trativody z perforovaného plastového potrubí DN 150 pod nástupišti v km 26,288 – 26,429 u TK č. 1 a v km 26,286 - 26,428 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 9 ks, z toho přímo v nástupišti v počtu 5 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. Pro umožnění odtoku vody z prostoru koleje bude základ nástupištních dílců H proveden dle vzorového listu Ž8 4.2.203. V základu z betonu C30/37 bude skrz celou šířku základu vložena vedle sebe série potrubí DN 100 ve sklonu 5 % směrem od koleje v maximální osové vzdálenosti 1,0 m. Vtok i výtok bude opatřen separační geotextilií min. 300 g/m².

Vyústění trativodu u TK č. 1 bude provedeno monolitickou trativodní výustí na terén. Vyústění trativodu u TK č. 2 bude v km 26,429 provedeno do betonové monolitické horské vpusti.

Horská vpust v km 26,429 u TK č. 2 bude provedena jako betonová monolitická o vnějších půdorysných rozměrech 1,5 × 0,9 m opatřená ocelovou mříží. Horská vpust bude svým dnem navazovat na podélné odvodnění tvořené příkopovými žlaby J velkými.

Odvodnění nástupiště u TK2 zajišťuje jeho příčný sklon. Za nenástupní hranou jsou pak navrženy odvodňovací žlaby TZZ4, které odvádí vodu z nástupiště a přilehlého svahu pryč do horské vpusti na konci nástupiště. TZZ4 jsou přerušeny pouze přes dlážděnou plochu u schodiště, přes kterou je voda vedena v prahové vpusti. Dno prahové vpusti musí být usazeno ve stejné výšce, jako dno TZZ4. Prahová vpust' odvádí zároveň vodu z plochy u schodů, kde je navržen sklon 2 % směrem od schodů. Dořezy dlažby budou provedeny u schodů, nikoli u žlabu. Tvárnice TZZ4 jsou na konci vyústěny do horské vpusti, ze které je voda dále vedena do odvodnění navazujícího na nástupiště. Při místním šetření byla zjištěna přítomnost dešťového svodu vedeném ve stávajícím nástupišti, který musí zůstat zachován, případně bude obnoven.

Značky, orientační systém

Konce nástupišť budou označeny návestidlem 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.

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD
SO121.11.01 zast. Lužná u Vsetína, nástupiště

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 26,330 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. Lužná u Vsetína a jejich odvodnění. Dokumentace byla projednána a odsouhlasena investorem.

Vypracoval:

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