

Jiná ověření:	Paré:
Orientační schéma: <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> </div>	Paré:          Razítko oprávněné osoby:          <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <span>Podpis: _____</span> <span>Datum: _____</span> </div>

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:	<b>T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz</b>	
Zhotovitel objektu:	<b>Správa železniční geodézie, Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	<b>Václavkova 169/1, 160 00 Praha 6</b>	
Kontakt:	<b>T: +420 972 221 721 E: szgsek@spravazeleznic.cz</b>	
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>ŽST Valašská Polanka, železniční svršek a spodek a následné podbití</b>	Objekt/skupina objektů: řada úsek řazení podobjekt <b>SK113 12 - -</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: 13 x A4
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:
<b>Zlínský</b>	viz textová část	2362 B1
		Smluvní datum zpracování: <b>30.10.2025</b>

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 K 1 1 3 1 2 X X	Typ: - X X	Příloha: - 1 - 0 0 1	Revize: - 0 0 0
---	-------------------------------------	-------------------	--------------------------------	------------	----------------------	-----------------

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD  
SK113.12 ŽST Valašská Polanka, železniční svršek a  
spodek a následné podbití

## 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>PROSTOROVÁ PRŮCHODNOST TRATI.....</b>	<b>4</b>
<b>7</b>	<b>STANIČENÍ.....</b>	<b>4</b>
<b>8</b>	<b>INŽENÝRSKÉ SÍTĚ .....</b>	<b>4</b>
<b>9</b>	<b>SO111.12.01 ŽST VALAŠSKÁ POLANKA, KOLEJOVÝ SVRŠEK.....</b>	<b>5</b>
9.1	GEOMETRICKÉ PARAMETRY KOLEJE .....	5
9.2	KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO SPODKU A SVRŠKU .....	6
9.2.1	<i>Stávající stav .....</i>	<i>6</i>
9.2.2	<i>Nový stav.....</i>	<i>6</i>
9.3	ZŘÍZENÍ BEZSTYKOVÉ KOLEJE .....	8
9.4	ZAJIŠTĚNÍ PROSTOROVÉ POLOHY KOLEJE.....	8
<b>10</b>	<b>SO111.12.02 HORNÍ LIDEČ –VALAŠSKÁ POLANKA, NÁSLEDNÉ PODBITÍ....</b>	<b>8</b>
<b>11</b>	<b>SO112.12.01 HORNÍ LIDEČ – VALAŠSKÁ POLANKA, KOLEJOVÝ SPODEK... </b>	<b>9</b>
11.1	ZEMNÍ TĚLESO .....	9
11.2	ÚPRAVA NÁSTUPIŠŤ V ŽST. VALAŠSKÁ POLANKA .....	9
<b>12</b>	<b>SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....</b>	<b>10</b>
12.1	PROPUSTKY.....	10
12.2	MOSTY .....	10
<b>13</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>10</b>

## Příloha č. 1: Dopravní schéma ŽST Valašská Polanka

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD  
SK113.12 ŽST Valašská Polanka, železniční svršek a  
spodek a následné podbití

## 1 Identifikační údaje

<b>Název dokumentace:</b>	Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD SK113.12 ŽST Valašská Polanka, železniční svršek a spodek a následné podbití
<b>Stupeň dokumentace:</b>	DSP + PDPS
<b>Místo:</b>	Vsetín – Horní Lideč
<b>TUDU:</b>	2362 B1
<b>Kraj:</b>	Zlínský
<b>Katastrální území:</b>	Valašská Polanka
<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 Ostrava Správa tratí Olomouc Muglinovská 1038/5 702 00 Ostrava

## 2 Úvod

Sdružení objektů SK113.12 projektové dokumentace „Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD“ řeší geometrické parametry traťových kolejí č. 1 a 2 pro účely opravy těchto kolejí a odvodnění drážního tělesa. Stavební objekt byl koordinován s ostatními stavebními objekty tohoto projektu i navazujícími projektovými dokumentacemi.

Sdružení objektů SK113.12 obsahuje následující stavební objekty:

1. SO111.12.01 ŽST Valašská Polanka, kolejový svršek
2. SO111.12.02 ŽST Valašská Polanka, následné podbití
3. SO112.12.01 ŽST Valašská Polanka, kolejový spodek

### 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
<b>Katastrální území Valašská Polanka</b>					
3415/2	46714	ostatní plocha	dráha	10100	Česká republika, Správa železnic, s.o.
3416/2	7257	ostatní plocha	dráha	289	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)
- Směrodatný rychlostní profil státní hranice CZ/SK – Horní Lideč – Vsetín – Hranice na Moravě (SŽG, červen 2014)

#### Normy

- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, Část 1: Projektování
- ČSN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách

### **Předpisy**

- TKP staveb státních drah
- SŽDC S3 Železniční svršek
- SŽ S3/2 Bezstyková kolej
- SŽ S3/5 Svářečské práce na součástech železničního 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 Prostorová průchodnost trati**

Prostorová průchodnost trati je vyjádřena průjezdným průřezem Z-GC.

## **7 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.

## **8 Inženýrské sítě**

Před začátkem stavby je zhotovitel povinen zjistit si přítomnost inženýrských sítí na staveništi a nechat si jejich průběh vytyčit příslušnými správci. Je nutno dbát na to, aby zřizované odvodnění nebylo v kolizi s žádnými sítěmi.

## 9 SO111.12.01 ŽST Valašská Polanka, kolejový svršek

### 9.1 Geometrické parametry koleje

#### Návrhová rychlost

Návrhová rychlost je stávající a činí 80 km/h.

Návrh byl posouzen i na výhledové rychlosti dle směrodatného rychlostního profilu. Oproti směrodatnému rychlostnímu profilu bylo omezeno převýšení na 150 mm, což neumožnilo v některých obloucích návrh  $V_{150}$  dle tohoto podkladu a tato rychlost musela být snížena o 5 km/h. Rychlost  $V_k$  již není v tomto úseku sledována a byla formálně stanovena jako  $V_k = V_{150}$ . Zavedení těchto výhledových rychlostí se počítá po dokončení obou etap stavby „GSM-R + ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná“.

Přehled návrhových rychlostí viz tabulka níže.

km	$V_{stáv}$	V	$V_{130}$	$V_{150} = V_k$
25,845 – 31,876	80 km/h	90 km/h	95 km/h	100 km/h

#### Výhybky

Stávající výhybky v žst. Valašská Polanka budou zachovány, dojde jenom k jejich směrové a výškové úpravě. Poloha výhybek je pouze orientační. Výhybky byly vloženy dle zaměřených bodů.

V rámci stavby dojde ke zrušení výhybky č. 7 v koleji č. 3 a jejím nahrazením kolejovým polem.

#### Směrové řešení

Směrové řešení kolejí č. 1 a 2 je na začátku navázáno na projekt „Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč st.hr. – Horní Lideč“ a na konci na „Rekonstrukce žst. Vsetín“. V km 20,0 – 21,2 je směrové řešení přebráno z dokumentace „Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“.

Směrové řešení bylo navrženo tak, aby na co největším úseku byla držena jednotná osová vzdálenost, což vede v některých úsecích k výraznějším směrovým posunům (bývalá doprava Lidečko, záhlaví žst. Valašská Polanka...).

Osová vzdálenost v celém úseku žst. Valašská Polanka činí 4,75 m.

Podrobnosti ke směrovému řešení viz příloha č. 001 Situace. Směrové posuny po délce koleje viz přílohy č. 101 Podélný profil, kolej č. 1 a č. 201 Podélný profil, kolej č. 2.

#### Výškové řešení

Výškové řešení kolejí č. 1 a 2 je na začátku navázáno na projekt „Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč st.hr. – Horní Lideč“ a na konci na „Rekonstrukce žst. Vsetín“. V km 20,0 – 21,2 je výškové řešení přebráno z dokumentace „Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“.

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD  
SK113.12 ŽST Valašská Polanka, železniční svršek a  
spodek a následné podbití

Výškové řešení je navrženo tak, aby obě koleje byly ideálně vedeny ve stejné výšce. Kde to nebylo možné vzhledem k požadovaným zdvihům do 100 mm, je výškové řešení navrženo dle místních podmínek.

Pro zakružení výškových oblouků v místě lomů sklonů v koleji č. 1 a 2 jsou navrženy parabolické oblouky druhého stupně se svislou osou dle ČSN 73 6360-1. Poloměry výškového zaoblení byly navrženy převážně 6 500 m, jinak dle místních podmínek.

Podrobnosti ke sklonovým poměrům a výškové posuny po délce koleje viz přílohy č. 101 Podélný profil TK č. 1 a č. 201 Podélný profil TK č. 2.

## **9.2 Konstrukční uspořádání železničního spodku a svršku**

### **9.2.1 Stávající stav**

V ŽST Valašská Polanka se nachází stávající kolejový rošt s kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích a na betonových pražcích SB6 s tuhým upevněním. V celém mezistaničním úseku je zřízena BK. Kolejnice vykazují množství defektoskopických vad, především pak v místech starých aluminotermických svarů. Na betonových pražcích pak dochází ke vzniku prasklin v betonu. V uzlech upevnění pak dochází často k prasknutí dvojitého pružného kroužku, přičemž jeho výměna je znemožněna masivní korozí vrtulí. Při pokusu o jejich vytočení dochází často k jejich zalomení. Dřevěné pražce jsou v masivní míře napadeny hnilobou, podkladnice jsou ve velké míře zamačkány a dochází tak těmito vlivy ke ztrátě držečnosti. Kolejové lože je místy zaneseno a obsahuje množství podsítných částic. Místy se objevují blátivá místa.

### **9.2.2 Nový stav**

#### **Demolice, demontáže**

V rámci SO je uvažováno se snesením veškerých stávajících prvků zab. zařízení, které se nacházejí v úsecích s výměnou kolejového roštu. Obnova zab. zařízení je předmětem akce „ETCS“.

V rámci rušení výhybky č. 7 (viz kapitola 9.1 Geometrické parametry koleje, část výhybky) bude snesena i část koleje č. 5, a to od výhybky č. 7 po první izolovaný styk za výhybkou (zhruba na úrovni stávající lampy č. 21). Kolej č. 5 bude nově zakončena kolejnicovým zarážedlem.

#### **Kolejový rošt**

V rámci akce dojde ke kompletní výměně stávajícího kolejového roštu ve SK č. 1 a 2 za nový rošt s kolejnicovými pásy tv. 60E2 dl. 120 m na nových betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním délky min. 2,6 m s rozdělením „u“.

#### **Rozsah výměny pražců SK č. 1:**

- km 28,438 – navázání na stávající dřevěné výh. pražce výhybky č. 5
- km 28,438 – 29,108 – nové betonové pražce, rozděl. „u“
- km 29,108 – navázání na stávající dřevěné výh. pražce výhybky č. 10

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD  
SK113.12 ŽST Valašská Polanka, železniční svršek a  
spodek a následné podbití

**Rozsah výměny pražců SK č. 2:**

- km 28,438 – navázání na stávající dřevěné výh. pražce výhybky č. 5
- km 28,438 – 29,108 – nové betonové pražce, rozděl. „u“
- km 29,108 – navázání na stávající dřevěné výh. pražce výhybky č. 10

**Rozsah výměny kolejnic:**

Nové kolejnice tv. 60E2 budou vloženy v:

- SK č. 1 v km 28,438 – 29,108
- SK č. 2 v km 28,438 – 29,108

Nové kolejnice tv. 60E2 budou z kolejnicové oceli R260 v délkách 120 m. Nové kolejnice budou přebroušeny v rámci brousící kampaně GŘ Správy železnic s.o., a to v termínu do 12 měsíců od spuštění kolejí do provozu (od ukončení výluky).

**Nakládání s výziskem**

Vyzískané pražce a kolejnice budou dle situace převezeny a složeny v areálu nákladiště dD3 Valašské Klobouky, ŽST Bylnice nebo ŽST Valašské Meziříčí. Pražce budou dle pokynu zástupce ST odstrojeny do součástí (demontáž upevňovadel včetně podkladnic). Dělení demontovaných kolejnic bude probíhat dle pokynů zástupce ST tak, aby byl minimalizován výskyt starých aluminotermických svarů poblíž středu vyzískaných kolejnic určených k regeneraci nebo přímému využití. Vzhledem k omezenému prostoru a velkému množství materiálu musí demontáž kolejového roštu do součástí probíhat průběžně v průběhu stavby.

**Kolejové lože**

Kolejové lože bude v úsecích vypsanych níže strojně vyčištěno a opětovně použito pro doplnění kolejového lože jako spodní vrstva pod ložnou plochu pražce. Hloubka strojního čištění bude zvolena tak, aby tloušťka kolejového lože pod ložnou plochu nově položených pražců po provedené konečné úpravě GPK byla min. 350 mm. Před strojní úpravou geometrické polohy koleje bude kolejové lože doplněno novým kamenivem fr. 31,5/63 tř. BII.

**Rozsah strojního čištění:**

- SK č. 1 v km 28,438 – 29,108
- SK č. 2 v km 28,438 – 29,108

Odpad ze strojního čištění a stacionárního třídění bude částečně využit pro rozšíření stezek a jako materiál pro zásyp. Zbylý materiál bude odvezen a uložen na skládku.

Kolejové lože bude v celém úseku zřízeno jako zapuštěné v základním tvaru dle předpisu S3 díl X.

**Drážní stezky**

Stávající drážní stezky budou odtěženy v tl. 100 mm. Drážní stezky podél SK č. 1 a 2 ve stanici budou řešeny doplněním a zhutněním kameniva fr. 32,5/63.



### **Úprava GPK**

Koleje a výhybky budou podbity podle zpracovaného projektu osy koleje. Podbití bude provedeno automatickou strojní podbíječkou přesnou metodou. Po provedení podbití bude provedena dynamická stabilizace, která bude součástí posledního podbití.

Úprava GPK dle projektu bude provedena v obou SK č. 1 a 2 v km 28,313 – 29,261 včetně výhybek ležících v těchto kolejích (výhybky č. 1–6 a č. 9–15). Podbíjení bude realizováno na délce 100 m i ve SK č. 2 a 4 pro umožnění navázání nové GPK na stávající stav.

### **9.3 Zřízení bezстыkové koleje**

Bezстыková kolej bude zřízena dle předpisu SŽ S3/2 Bezстыková kolej.

Postup při přejímce prací řeší příloha S předpisu SŽ S3/1. Poloha a výška bezстыkové koleje musí být před jejím zřízením ověřena místně-příslušným správcem PPK (SPPK). S tím je nutno počítat dle TKP č. 8.3.6 již v harmonogramu výstavby.

Bezстыková kolej bude zřízena v celém opravovaném úseku, tj. v km 28,438 – 29,108. Většina svarů bude provedena technologií stykové s odtavením. Pouze svary v místech závěrných svarů na koncích dlouhých svařených úseků a svary při navázání na stávající stav budou řešeny jako aluminotermické. Vzhledem k nepředvídatelnosti klimatických podmínek bude však možné po domluvě se zástupcem ST v rámci ustanovení předpisu SŽ S3/2 změnit postup a technologii zřizování bezстыkové koleje. Navázání bezстыkové koleje na stávající stav bude provedeno povolením upevňovadel, umožněním volné dilatace a zřízením nové upínací teploty na vzdálenost danou předpisem SŽ S3/2 od konce výměny kolejnic směrem do stávajících kolejí, resp. výhybek.

Navázání na stávající kolejnice S49 v TK č. 1 a 2 v km 28,438 a km 29,108 bude realizováno pomocí přechodových aluminotermických svarů. V TK č. 1 a 2 v km 28,431 – 28,438 a km 28,108 – 29,114 budou na dřevěné příčné a výhybkové pražce osazeny vystřídaně nové pražcové kotvy.

### **9.4 Zajištění prostorové polohy koleje**

Kolej bude po provedení stavby zajištěna v celé délce. Zajišťovací značky budou osazeny na základy trakčních stožárů v rámci související stavby rekonstrukce trakčního vedení. Pro zřízení BK musí být zajištěna PPK v souladu s předpisem SŽDC S3, díl III. Návrh osazení ZZ předkládá zhotovitel stavby ke schválení místně-příslušnému SPPK, dle S3, díl III, čl. 73. Součástí stavby je i zaměření PPK pro zjištění přesných doměrků nově osazovaných plechových staničníků.

## **10 SO111.12.02 Horní Lideč –Valašská Polanka, následné podbití**

V rámci akce bude do 13 měsíců po spuštění do provozu provedeno následné podbití, a to v následujících úsecích:

- SK č. 1 v km 28,313 – 29,261
- SK č. 2 v km 28,313 – 29,261

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD  
SK113.12 ŽST Valašská Polanka, železniční svršek a  
spodek a následné podbití

Před prací podbíječky budou demontovány veškeré prvky (počítací body, ukolejnění) které by mohlo překážet práci. Kolejové lože bude doplněno kamenivem fr. 31,5/63 tř. BII. Podbití bude provedeno automatickou strojní podbíječkou přesnou metodou. Po provedení podbití bude provedena dynamická stabilizace a úprava tvaru kolejového lože dle podmínek uvedených v části pro SO111.11.01 a budou zpětně namontovány a zprovozněny všechny demontované prvky.

Zhotovitel musí zajistit kontrolní měření PPK po následném podbití. Měření provede v celém rozsahu SŽG jako nezadatelnou činnost (financované z rozpočtu stavby), na základě objednávky zhotovitele stavby.

## **11 SO112.12.01 Horní Lideč – Valašská Polanka, kolejový spodek**

### **11.1 Zemní těleso**

Vzhledem k technologii zřízení železničního svršku nebude upravována zemní pláň a ve výkresech je značena jako vodorovná.

### **11.2 Úprava nástupišť v žst. Valašská Polanka**

V rámci SO dojde k rozebrání nástupišť u kolejí č. 1 a 2 a jejich obnově ze stávajícího materiálu. Stávající nástupiště u SK č. 1 v km 28,686 – 28,913 je tvořeno nástupištními deskami SUDOP K 145 uloženými na tvárnících Tischer a úložných blocích. Stávající nástupiště u SK č. 2 v km 28,686 – 28,940 je tvořeno tvárníci Tischer na úložných blocích se zásypem z drobného kameniva.

V km 28,806 se nachází úrovnňový přechod přes SK č. 1 a 3 tvořený pryžovými dílci uloženými v závěrných zídkách. Plocha mezi přechody je tvořena zámkovou betonovou dlažbou v obrubnících.

Součástí stavby je demontáž a opětovná montáž nástupišť v ŽST Valašská Polanka u SK č. 1 a 2 v nové zkrácené poloze. Obě nástupiště budou v celé své délce demontována včetně základů. Po provedení výměny kolejového roštu a úpravě GPK budou obě nástupiště obnovena, a to u SK č. 1 v km 28,807 – 28,947 v délce 140 m a u SK č. 2 v km 28,664 – 28,805 v délce 140 m. Budou zřízena z užitého materiálu jako úrovnňová z desek K145 uložených oboustranně na základech z tvárníc Tischer a úložných bloků, a to dle vzorových řezů pro úrovnňová nástupiště. Výška nástupiště bude 250 mm nad temenem kolejnice. Příchod na nástupiště bude tvořen stávajícím úrovnňovým přechodem. Z úrovně přechodu bude výškový rozdíl nástupištní hrany vyrovnán na obě strany pomocí desek, které budou nejbližší přechodu, uložených ve sklonu max. 8,3 %. Konce nástupišť budou takto tvořit 3 desky uložené ve sklonu. Veškeré prvky budou uloženy na cementovou maltu MC10. Úložné bloky pak budou uloženy na vrstvě podkladového betonu C16/20 tl. min. 100 mm.

Přechod bude demontován a po výměně kolejového roštu a provedení úpravy GPK bude opětovně zřízen. Taktéž přístupová komunikace bude demontována a podle nové výškové polohy přechodu bude opětovně zřízena z užití dlažby a nových obrubníků uložených v betonovém loži.

## **12 Související stavební objekty**

### **12.1 Propustky**

V řešeném úseku se nachází propustek v ev. km 29,302, u kterého nedojde ke stavebnímu zásahu.

### **12.2 Mosty**

V řešeném úseku se nachází 2 mosty v ev. km 28,597 a 29,154, u kterých nedojde ke stavebnímu zásahu.

## **13 Závěr**

Stavební objekt SK113.12 projektové dokumentace „Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD“ řeší geometrické parametry traťových kolejí č. 1 a 2, odvodnění drážního tělesa. Dokumentace byla projednána a odsouhlasena investorem.

Vypracoval:

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

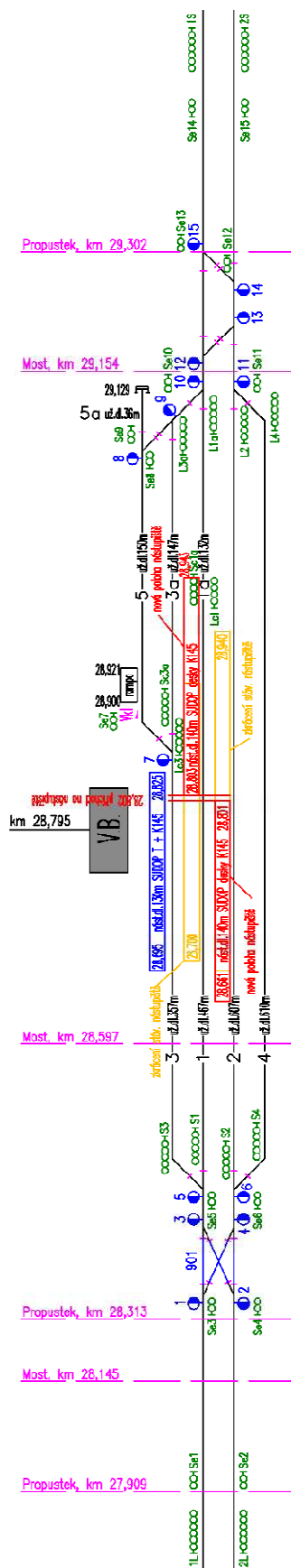
Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD  
SK113.12 ŽST Valašská Polanka, železniční svršek a  
spodek a následné podbití

## **Příloha č. 1**

### **Dopravní schéma ŽST Valašská Polanka**

Diagram showing the vertical distance between the top of the 2362 B1 and the top of the 2362 04. The distance is labeled as 29,308 km.

ŽST VALAŠSKÁ POLANKA  
2362 B1



**Sklonové poměry [%]:**

Sklonové poměry [%]			
0,0	-11,09	-3,09	-11,36
0,1	-9,02	-2,10	-10,30
0,2	-7,42	-1,00	-9,20
km 23,253			km 25,498
km 23,510			km 26,320
	-2,03		
km 23,739			km 26,740
km 23,114			km 26,114
	-4,19		
km 23,307			km 26,307
km 23,488			km 26,488

Výkaleiky:	
Ozn.	Km

Navestilka:	Km		Ozn.	Km
	1L	2L		
	1L	2L	Se1	27,913
	1L	2L	Se2	27,913
	1L	2L	Se3	28,316
	1L	2L	Se4	28,316
	1L	2L	Se5	28,100
	1L	2L	Se6	28,100
	1L	2L	Se7	28,041
	1L	2L	Se8	29,093
	1L	2L	Se9	29,093
	1L	2L	Se10	28,151
	1L	2L	Se11	29,151
	1L	2L	Se12	29,301
	1L	2L	Se13	29,301
	1L	2L	Se14	29,501
	1L	2L	Se15	29,501
	1L	2L	Se16	28,956

Výrobky:		Závěr	Sřez	Žlpr.	Vzr.	St.	Vyrob.	Delta	Oni.	Free	Valat.	Rept.nal.avel.	Pozn.
Číslo	Nm	Oznamení výrobky											
1	20.220	J 546-1:11-300 P-ČZdK-komb-N	C		01.06.1932	N		26.103	EOV			80/40	
2	20.220	J 546-1:11-300 P-ČZc-K-komb-N	C		01.06.1932	N		26.108	EOV			80/40	
3	28.400	J 546-1:11-300 P-ČZc-K-komb-N	C		01.06.1932	N		26.108	EOV			80/40	
4	28.400	J 546-1:11-300 P-ČZd-K-komb-N	C		01.06.1932	N		26.108	EOV			80/40	
5	28.405	J 546-1:9-300 P-ČZd-K-ZP-N	C	K	01.06.1932	N		33.231	EOV			80/40	
6	28.405	J 546-1:9-300 P-ČZd-K-ZP-N	C	K	01.06.1932	N		33.231	EOV			80/40	
7	28.626	J 546-1:7-5-100 P-ČZd-K-ZP-N	C	K	01.06.1932	N		25.222	N			40/40	
8	28.016	J 546-1:7-5-100 P-ČZd-K-ZP-N	C	K	01.06.1932	N		25.222	N			40/40	
9	29.111	Číslo 546-1:9-300 P-ČZd-K-ZP-N	C	K	01.06.1932	N		25.222	N			40/40	
10	28.150	J 546-1:9-300 P-ČZd-K-ZP-N	C	K	01.06.1932	N		33.231	EOV			80/40	
11	28.150	J 546-1:9-300 P-ČZd-K-ZP-N	C	K	01.06.1932	N		33.231	EOV			80/40	
12	20.155	J 546-1:9-300 P-ČZd-K-ZP-N	C	K	01.06.1932	N		33.231	EOV			80/40	
13	20.236	J 546-1:9-300 P-ČZd-K-ZP-N	C	K	01.06.1932	N		33.231	EOV			80/40	
14	28.150	J 546-1:9-300 P-ČZd-K-ZP-N	C	K	01.06.1932	N		33.231	EOV			80/40	
15	28.595	J 546-1:9-300 P-ČZd-K-ZP-N	C	K	01.06.1932	N		33.231	EOV			80/40	
16	28.595	J 546-1:9-300 P-ČZd-K-ZP-N	C	K	01.06.1932	N		33.231	EOV			80/40	