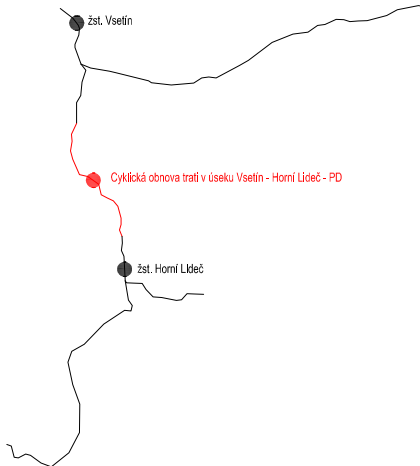




Jiná ověření:	Paré:
Orientační schéma: 	Paré: Razítko oprávněné osoby: Podpis: _____ Datum: _____

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:	Horní Lideč - Valašská Polanka, železniční svršek a spodek a následné podbití	Objekt/skupina objektů: řada úsek řazení podobjekt SK113 11 - -
Název přílohy:	Technická zpráva	Dílčí část: Typ: Číslo přílohy
Název dílčí části přílohy:	-	D.1 1 001
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -
Ing. Tomáš Vachutka	Pavel Rygel	Formáty: 19 x A4
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:
Zlínský	viz textová část	2362 02
		Smluvní datum zpracování: 30.10.2025

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	K	1	1	3	1	1	X	X	-	X	X	-	1	-	0	0	1	-	0	0	0

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD
SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a
spodek a následné podbití

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	PROSTOROVÁ PRŮCHODNOST TRATI.....	4
7	STANIČENÍ.....	5
8	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	5
9	SO111.11.01 HORNÍ LIDEČ – VALAŠSKÁ POLANKA, KOLEJOVÝ SVRŠEK... 5	
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>7</i>
9.3	ZŘÍZENÍ BEZSTYKOVÉ KOLEJE	10
9.4	ZAJIŠTĚNÍ PROSTOROVÉ POLOHY KOLEJE.....	11
10	SO111.11.02 HORNÍ LIDEČ –VALAŠSKÁ POLANKA, NÁSLEDNÉ PODBITÍ.. 11	
11	SO112.11.01 HORNÍ LIDEČ – VALAŠSKÁ POLANKA, KOLEJOVÝ SPODEK. 11	
11.1	ZEMNÍ TĚLESO	11
11.2	ODVODNĚNÍ	13
11.3	ZRUŠENÍ NÁSTUPIŠTĚ V LIDEČKO.....	14
11.4	ÚPRAVA VTOKU PROPUSTKŮ.....	14
12	SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....	14
12.1	NÁSTUPIŠTĚ	14
12.2	UMĚLÉ STAVBY	14
12.3	PROPUSTKY.....	14
12.4	MOSTY	15
13	ZÁVĚR.....	15

Příloha č. 1: Tabulka odvodnění

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD
SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a
spodek a následné podbití

1 Identifikační údaje

Název dokumentace:	Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a spodek a následné podbití
Stupeň dokumentace:	DSP + PDPS
Místo:	Vsetín – Horní Lideč
TUDU:	2362 02
Kraj:	Zlínský
Katastrální území:	Lidečko, Lužná u Vsetína, Valašská Polanka
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s. o. Dlážděná 1003/7 Praha 1 - Nové Město
Provozovatel:	Správa železnic, s. o. Oblastní ředitelství Ostrava Správa tratí Olomouc Muglinovská 1038/5 702 00 Ostrava

2 Úvod

Sdružení objektů SK113.11 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 SK113.11 obsahuje následující stavební objekty:

1. SO111.11.01 Horní Lideč – Valašská Polanka, kolejový svršek
2. SO111.11.02 Horní Lideč – Valašská Polanka, následné podbití
3. SO112.11.01 Horní Lideč – 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
Katastrální území Lidečko					
4196/1	3822	ostatní plocha	dráha	143	Česká republika, Správa železnic, s.o.
4197/3	28875	ostatní plocha	dráha	143	Česká republika, Správa železnic, s.o.
4198/1	56281	ostatní plocha	dráha	143	Česká republika, Správa železnic, s.o.
4199	33897	ostatní plocha	dráha	143	Česká republika, Správa železnic, s.o.
4200	55601	ostatní plocha	dráha	143	Česká republika, Správa železnic, s.o.
Katastrální území Lužná u Vsetína					
3314	57961	ostatní plocha	dráha	241	Česká republika, Správa železnic, s.o.
3315	10944	ostatní plocha	dráha	241	Česká republika, Správa železnic, s.o.
3316/1	34971	ostatní plocha	dráha	241	Česká republika, Správa železnic, s.o.
Katastrální území Valašská Polanka					
3415/1	22266	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.)

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD
SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a
spodek a následné podbití

- 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.

V místech přechodu kabelu 6 kV v km 23,638; km 26,146 a km 26,525 bude po vytýčení kabelizace a ověření hloubky uložení kabelizace rozhodnuto o nutnosti následných úprav. V případě kolize s odvodňovacím zařízením budou následovat úpravy kabelizace (přeložka, obetonování, uložení do bet. žlabů, spojky, změna hloubky uložení kabelu apod.) Tato situace může nastat po vytýčení nebo změnách při realizaci i na jiných místech. Zhotovitel pro případné přeložky nebo úpravy zpracuje projekt a předloží jej ke schválení zadavateli. Po dokončení úprav bude nutné nové trasy zrevidovat a také geodeticky zaměřit.

9 SO111.11.01 Horní Lideč – 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}	$V_{150} = V_k$
21,070 – 21,775	80 km/h	85 km/h	90 km/h	95 km/h
21,775 – 22,504	80 km/h	85 km/h	90 km/h	90 km/h
22,504 – 24,787	80 km/h	90 km/h	95 km/h	100 km/h
24,787 – 25,267	80 km/h	85 km/h	90 km/h	90 km/h
25,267 – 25,845	80 km/h	85 km/h	90 km/h	95 km/h
25,845 – 31,876	80 km/h	90 km/h	95 km/h	100 km/h

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 dopravná Lidečko, záhlaví žst. Valašská Polanka...).

Osové vzdálenosti kolejí viz tabulka níže.

km	osová vzdálenost [m]
21,071 – 25,367	4,0
25,367 – 26,175	proměnná
26,175 – 28,192	4,0
28,192 – 28,306	proměnná
28,306 – 29,383	4,75

Podrobnosti ke směrovému řešení viz příloha č. 000 Situace. Směrové posuny po délce koleje viz přílohy č. 100 Podélný profil, kolej č. 1 a č. 200 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“.

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. Na ocelovém mostě v ev. km 25,938 je výškové řešení navrženo s ohledem na výměnu tvaru kolejnic ze stávající S49 na UIC 60.

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. 100 Podélný profil, kolej č. 1 a č. 200 Podélný profil, kolej č. 2.

9.2 Konstrukční uspořádání železničního spodku a svršku

9.2.1 Stávající stav

V mezistaničním úseku Horní Lideč – Valašská Polanka se nachází stávající kolejový rošt s kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB6 s tuhým upevněním. Ve stávajícím kolejovém roštu nacházejí také ucelené úseky s dřevěnými pražci. V celém mezistaničním úseku je zřízena BK. Kolejnice vykazují množství defektoskopických vad, především pak

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD
SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a
spodek a následné podbití

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. Stávající odvodňovací zařízení je veskrze nefunkční nebo zaneseno a neplní svou funkci. 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“. Stávající pražcové kotvy ve stávajících přechodové oblasti v km 21,6 a v oblouku v km 21,9 – 22,1 budou vyjmuty. V km 21,780 je umístěno zařízení pro zjišťování stavu dvojkolí drážních vozidel ASDEK. Součástí tohoto SO je demontáž a zpětná montáž venkovních prvků systému ASDEK, a to včetně výměny prvků spojených se změnou tvaru kolejnice (S49/UIC).

Kolejový rošt

V rámci akce dojde ke kompletní výměně stávajícího kolejového roštu v TK 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“. Ve vytipovaných úsecích budou vloženy kolejnice z materiálu R350HT. V úsecích s výběhy pojistných úhelníků budou použity speciální betonové pražce VPS s připravenými hmoždinkami pro pojistné úhelníky. V km 25,888 a km 25,928 budou demontována v obou kolejiích dilatační zařízení.

Rozsah výměny pražců v TK č. 1:

- km 22,500 – navázání na nové pražce vkládané v akci „Sanace svahu Lidečko“
- km 22,500 – 25,878 – nové betonové pražce, rozděl. „u“
- km 22,878 – 25,889 – nové pražce VPS (výběh poj. úhelníků mostu)
- km 25,889 – 25,968 – stávající dřevěné mostnice
- km 22,968 – 25,979 – nové pražce VPS (výběh poj. úhelníků mostu)
- km 25,979 – 28,300 – nové betonové pražce, rozděl. „u“
- km 28,300 – 28,313 – užití dřevěné pražce, rozděl. „u“
- km 28,313 – navázání na dřevěné výh. pražce výhybky č. 1 ŽST Val. Polanka

Rozsah výměny pražců v TK č. 2:

- navázání v km 21,600 na stávající již obnovený úsek
- km 21,600 – 25,878 – nové betonové pražce, rozděl. „u“
- km 22,878 – 25,889 – nové pražce VPS (výběh poj. úhelníků mostu)
- km 25,889 – 25,968 – stávající dřevěné mostnice
- km 22,968 – 25,979 – nové pražce VPS (výběh poj. úhelníků mostu)
- km 25,979 – 28,300 – nové betonové pražce, rozděl. „u“
- km 28,300 – 28,313 – užití dřevěné pražce, rozděl. „u“
- navázání na dřevěné výhybkové pražce výhybky č. 2 ŽST Val. Polanka

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD
SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a
spodek a následné podbití

Rozsah výměny kolejnic:

Nové kolejnice tv. 60E2 budou vloženy v:

- TK č. 1 v km 22,500 – 28,300
- TK č. 2 v km 21,600 – 28,300

Nové kolejnice ve většině úseku budou tv. 60E2 z kolejnicové oceli R260 délky 120 m. Ve vybraných úsecích budou vloženy tvrzené kolejnice tv. 60E2 z kolejnicové oceli tř. 350HT délky 120 m.

Úseky vložení tvrzených kolejnic tv. 60E2 R350 v TK č. 1:

- km 24,436 – 24,556 – levý pás
- km 24,849 – 25,209 – levý pás
- km 26,070 – 26,189 – pravý pás
- km 27,931 – 27,291 – levý pás
- km 27,841 – 27,960 – levý pás

Nové kolejnice budou přebroušeny v rámci brousící kampaně GŘ Správy železnic s.o., a to v termínu do 12 měsíců od spuštění do provozu (od ukončení výluky).

Úseky vložení tvrzených kolejnic tv. 60E2 R350 v TK č. 2:

- km 21,877 – 22,115 – levý pás
- km 24,436 – 24,556 – levý pás
- km 24,849 – 25,209 – levý pás
- km 25,983 – 26,103 – pravý pás
- km 26,931 – 27,291 – levý pás
- km 27,843 – 27,962 – levý pás

Výměna kolejnic a podkladnic na mostě v ev. km 25,938

Na ocelovém mostě v ev. km 25,938 budou v obou TK taktéž vyměněny stávající kolejnice S49 za nový tvar 60E2. Pro umožnění výměny budou po snesení kolejnic na stávajících mostnicích vyměněny stávající podkladnice S4M za nové podkladnice R4M. Při výměně dojde současně k výměně vrtulí za nové vrtule R2 včetně nových dvojitých pružných kroužků. Z důvodu použití nových delších vrtulí bude nutné prohloubit stávající otvory po vrtulích R1 cca na polovině mostnic. Stávající otvory v mostnicích budou před vložení nových vrtulí ošetřeny impregnačním přípravkem v takovém množství, aby při dotažení vrtulí došlo k jeho zjevnému vytlačení pod jejich hlavu. Při výměně podkladnic dojde také výměně polyetylenových podložek pod podkladnici za nové a vložení nových pryžových položek pod patu kolejnice.

Současně s výměnou kolejnic na mostě budou upraveny pochozí plechy, které budou opatřeny novým antikoročním nátěrem. Do koleje budou vloženy taktéž nové vyšší pojistné úhelníky L 200×200×14. Veškeré stávající otvory v mostnicích po upevňovacích prvcích (vrtule, šrouby) budou před opětovnou montáží řádně ošetřeny impregnačním prostředkem. Na mostě se nachází v obou TK dilatační zařízení, které bude demontováno a v jeho místě budou vloženy nové dřevěné mostnice v počtu 3 ks pro každou kolej.

Nakládání s výziskem

Vyzískané pražce a kolejnice budou dle situace převezeny a složeny v areálu nákladíště 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 demontáže kolejového roštu do součástí probíhat průběžně v průběhu stavby.

Kolejové lože

Kolejové lože bude v úsecích vypsanych níže strojně vyčištěno, nebo vytěženo a přetříděno pomocí stacionární třídičky a opětovně použito pro doplnění kolejového lože jako spodní vrstva pod ložnou plochu pražce. Těžení kolejového lože bude probíhat v úsecích následného zřízení podkladní vrstvy. Hloubka strojního čištění, resp. těžení, bude zvolena tak, aby tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou 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, resp. těžení v TK č. 1:

- km 22,500 – 22,600 – strojní čištění
- km 22,600 – 22,750 – těžení kolejového lože
- km 22,750 – 25,878 – strojní čištění
- km 25,878 – 25,889 – těžení kolejového lože
- km 25,968 – 25,979 – těžení kolejového lože
- km 25,979 – 26,280 – strojní čištění
- km 26,280 – 26,430 – těžení kolejového lože
- km 26,430 – 28,313 – strojní čištění

Rozsah strojního čištění, resp. těžení v TK č. 2:

- km 21,600 – 21,950 – strojní čištění
- km 21,950 – 21,150 – těžení kolejového lože
- km 21,150 – 22,600 – strojní čištění
- km 22,600 – 22,750 – těžení kolejového lože
- km 22,750 – 25,878 – strojní čištění
- km 25,878 – 25,889 – těžení kolejového lože
- km 25,968 – 25,979 – těžení kolejového lože
- km 25,979 – 26,280 – strojní čištění
- km 26,280 – 26,430 – těžení kolejového lože
- km 26,430 – 28,313 – strojní čištění

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 otevřené v základním tvaru dle předpisu S3 díl X. Z důvodu zřízení BK bude v následujících úsecích zřízeno rozšíření, resp. nadvýšení kolejového lože:

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD
SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a
spodek a následné podbití

- km 21,883 – 22,421 – profil „c“ dle předpisu S3/2 (TK č. 2)
- km 24,487 – 24,528 – profil „b“ dle předpisu S3/2 (TK č. 1 a 2)
- km 24,867 – 25,190 – profil „c“ dle předpisu S3/2 (TK č. 1 a 2)
- km 25,446 – 25,747 – profil „b“ dle předpisu S3/2 (TK č. 1 a 2)
- km 26,931 – 27,290 – profil „b“ dle předpisu S3/2 (TK č. 1 a 2)

Zapuštěné nebo polozapuštěné kolejové lože bude zřízeno v úsecích se zárubní zdí a odvodňovacími žlaby typu UCH/UCB. Typ konkrétního tvaru kolejového lože je uveden v příslušných příčných řezech.

Úprava GPK

Kolej bude podbita 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 celém mezistaničním úseku, tj. v:

- km 22,400 – 28,313 v TK č. 1 (mimo ocelový most v km 25,889 – 25,968)
- km 21,200 – 28,313 v TK č. 2 (mimo ocelový most v km 25,889 – 25,968)

Podbíjení bude realizováno i v přechodových oblastech před začátkem stavebních úprav pro umožnění navázání nové GPK na stávajících 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 mezistaničním úseku, tj. v:

- TK č. 1 v km 22,500 – 28,313
- TK č. 2 v km 21,600 – 28,313

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.

Navázání na stávající kolejnice S49 v km 28,300 v TK č. 1 a 2 bude realizováno pomocí aluminotermických přechodových svarů. Nové pražcové kotvy budou osazeny vystřídaně na každý 2. příčný a výhybkový pražec, a to v:

- TK č. 1 v km 28,300 – 28,313 a ve výměnové části výhybky č. 1
- TK č. 2 v km 28,300 – 28,313 a ve výměnové části výhybky č. 2

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 SO111.11.02 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:

- TK č. 1 v km 22,500 – 28,313
- TK č. 2 v km 21,200 – 28,313

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 SO112.11.01 Horní Lideč – Valašská Polanka, kolejový spodek

11.1 Zemní těleso

Vzhledem k technologii zřízení železničního svršku nebude (mimo níže popsané úseky) upravována zemní pláň a ve výkresech je značena jako vodorovná.

V celém úseku traťové koleje bude na místech daných projektem upraven tvar drážního tělesa a stezek. Stezky budou upraveny jako vodorovné. Úprava bude spočívat v strhnutí a odtěžení buřiny a nánosů, anebo v rozšíření za pomoci výzisku z čištění kolejového lože nebo pomocí gabionových vázaných košů. Vytěžený materiál bude na místě použit k zásypům a zbylý materiál bude odvezen a uložen na skládku. Navazující terén (svahy drážního tělesa mimo korunu) bude dle místních podmínek upraven ve sklonu 5 % a větším tak, aby odváděl srážkovou vodu směrem od koleje.

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD
SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a
spodek a následné podbití

Rozšíření koruny zemního tělesa pomocí gabionů bude provedeno v následujících úsecích:

- km 21,730 – 21,850 u TK č. 1
- km 22,200 – 22,350 u TK č. 1
- km 22,910 – 23,020 u TK č. 1
- km 24,675 – 24,715 u TK č. 1
- km 26,835 – 26,925 u TK č. 1

Po odtěžení stávajícího terénu budou gabionové koše o příčném rozměru 0,5 × 0,5 m zřízeny na vodorovné skloněné základové spáře vyložené separační geotextilií na vrstvě srovnaného a zhutněného materiálu (výzisk z KL) tl. 100 mm. Gabiony budou tvořeny ze svařovaných ocelových sítí a vyskládány budou lomovým kamenem. Jejich horní povrch a bude tvořit drážní stezku z vrstvy ŠD fr. 8/16 a bude zřízen ve výšce dané projektem. Vzdušný líc a pata gabionů bude částečně přisypán dle místních podmínek materiálem z výkopů nebo výziskem z KL.

Konstrukční vrstva pražcového podloží

V rámci stavby bude v TK č. 1 a 2 v níže uvedených úsecích zřízena nová konstrukční vrstva pražcového podloží, a to ze ŠD 0/32 v tl. min. 150 mm.

- km 21,950 – 22,150 – úsek zárubní zdi u Čertových skal
- km 22,600 – 22,750 – úsek u skalního odřezu
- km 26,280 – 26,430 – úsek zastávky Lužná u Vsetína

Vytěžený materiál bude odvezen na skládku. Zemní pláň bude příčně střechovitě vyspádována ve sklonu 5 %. Pláň tělesa železničního spodku bude vodorovná. Konstrukční vrstva bude řádně zhutněna a budou na ní provedeny ověřovací statické zatěžovací zkoušky v počtu 2 ks na každý úsek.

Práce na úseku v km 21,950 – 22,150 v TK č. 1 musí být koordinovány s akcí „Sanace svahu Lidečko“ z důvodu umožnění přístupu na stavbu sanace a z hlediska časové návaznosti prací na žel. svršku.

Skalní svahy

V km 22,600 – 22,720 u TK č. 2 bude stávající skalní svah v pásu o šířce cca 15–20 m ode dna příkopu očištěn od náletové vegetace a následně od zvětralé horniny. Odpad vzniklý vyřezáním vegetace bude zlikvidován štěpkováním. Takto vzniklá štěrka bude rozložena na vhodná místa na pozemcích SŽ s.o. Odpad vzniklý při čištění od zvětralé horniny bude odvezen a uložen na skládku.

Výřez křovin

Součástí stavby je také výřez křovin v úsecích, kde bude nutné kvůli pracím zasáhnout do pruhu vegetace podél trati. Odpad vzniklý vyřezáním vegetace bude zlikvidován štěpkováním. Takto vzniklá štěrka bude rozložena na vhodná místa na pozemcích SŽ s.o.

11.2 Odvodnění

Odvodnění je navrženo dle místních podmínek pomocí trativodů, příkopových tvárnic TZZ4, příkopových žlabů J a J velké a prefabrikovaných žlabů UCB 0 a UCH 0. Vyústění odvodnění je, pokud možno, řešeno do propustku nebo skluzem pod most. Kde k tomu jsou vhodné podmínky, je odvodnění vyústěno volně na terén. Způsob odvodnění a vyústění viz příloha č. 1 této technické zprávy.

Příkopové tvárnice TZZ4

Dno příkopu musí být min. 0,5 m pod úrovní vodorovné pláně tělesa železničního spodku. Sklony svahu jsou navrženy převážně 1:1,5, výjimky jsou patrné z přílohy č. 300 Příčné řezy. Podélný sklon příkopu vždy kopíruje sklon koleje, kromě příkopu u TK2 v km 21,800 – 21,955, který je ve sklonu 3 ‰ proti sklonu koleje.

Příkopové zídky

Všechny příkopové zídky jsou navrženy jako prefabrikované. Koryta příkopových zídek budou zakryta pochozí deskou pro zajištění volného schůdného a manipulačního prostoru. Desky budou osazeny vždy do úrovně stezky. Betonové odvodňovací tvárnice budou uloženy v betonovém loži C 16/20 dle vzorových listů železničního spodku a předpisu S4. Mezi patou kolejového lože a horním okrajem zídky bližším ke koleji musí být zachována vzdálenost min. 0,1 m. Prvky budou kladeny na podkladní beton tl. 0,15 m. Stykové spáry se z vnitřní strany vyplní vodotěsnou izolací až do úrovně odvodňovacích otvorů. Neutěsněná část spar a otvory na rubu zídky budou chráněny mřížkou proti zanášení. Za rubem příkopových žlabů bude dle místní situace doplněn vytěžený materiál nebo může být využit výzisk z kolejového lože, a to tak, aby byl zachován záchytný prostor za uchem prefabrikátu o min. hloubce 150 mm. Svahy za tvárnicemi budou upraveny svahováním ve sklonu 1:1,5. Líc příkopových žlabů bude od úrovně bočních otvorů směrem nahoru zasypán štěrkem z kolejového lože. Plochy zídek na styku s okolní zemínou se ošetří izolací proti vodě. V místě zlomu zídky, např. při napojení vyústění na propustek / most, dojde mezi jednotlivými prvky k dobetonování.

Všechny příkopové zídky budou osazeny ve sklonu koleje. Příkopové zídky z prefabrikátů UCB 0 a UCH 0 nebylo z prostorových důvodů možné navrhnout v souladu se vzorovým listem Ž3, proto jsou všechny tyto prefabrikáty navrženy v částečně zapuštěném kolejovém loži ve sklonu koleje a ve vzdálenosti dna 1,5 m od nivelety.

Trativody

Trativody jsou součástí SO121.11.01 a SO144.11.01, do kterých věcně náleží.

Trativod u zárubní zdi v km 21,955 – 22,150 nebylo z prostorových důvodů možno navrhnout v souladu se vzorovým listem Ž3. Tento trativod bude vedený po dně zárubní zdi v zapuštěném kolejovém loži. Dále jsou navrženy trativody u TK č. 1 a TK č. 2 v zastávce Lužná u Vsetína, kde budou vedeny pod rekonstruovaným nástupištěm. Všechny trativody jsou navrženy DN150 ve sklonu koleje. Šířka dna trativodní rýhy je navržena 0,5 m. Vzdálenosti mezi šachtami jsou patrné z příslušných situačních výkresů anebo z popisů v příslušných technických zprávách.

Obnova stávajícího odvodnění

Stávající zanesené drážní příkopy budou reprofilovány tak aby dno příkopu bylo sníženo alespoň 300 mm pod plán tělesa železničního spodku. Taktéž dojde v místech s polozapuštěným

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD
SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a
spodek a následné podbití

kolejovým ložem k odtěžení navážky do úrovně pláně tělesa železničního spodku. Vytěžený materiál bude částečně použit pro rozšíření drážního tělesa a částečně odvezen k uložení na skládce. Rozsah těžení a reprofilací je uveden níže:

- km 22,630 – 22,700 u TK č. 1 – čištění a odtěžení stávajícího příkopu
- km 23,040 – 23,355 u TK č. 1 – čištění a odtěžení stávajícího příkopu
- km 23,500 – 23,590 u TK č. 1 – odtěžení stávajícího příkopu
- km 23,590 – 23,834 u TK č. 1 – odtěžení stávajícího příkopu
- km 24,020 – 24,200 u TK č. 2 – odtěžení stávající navážky
- km 24,260 – 24,300 u TK č. 1 – odtěžení stávající navážky
- km 24,410 – 24,670 u TK č. 1 – čištění a odtěžení stávajícího příkopu
- km 24,830 – 25,000 u TK č. 1 – čištění a odtěžení stávajícího příkopu
- km 25,110 – 25,180 u TK č. 1 – odtěžení stávající navážky
- km 25,450 – 25,540 u TK č. 1 – odtěžení stávající navážky
- km 26,740 – 26,835 u TK č. 1 – čištění a odtěžení stávajícího příkopu
- km 27,910 – 28,100 u TK č. 1 – čištění a odtěžení stávajícího příkopu
- km 28,100 – 28,250 u TK č. 1 – odtěžení stávající navážky

11.3 Zrušení nástupiště v Lidečko

Zrušení nástupiště a úprava zemního tělesa v zast. Lidečko je součástí stavby Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze“.

11.4 Úprava vtoku propustků

Propustky, které nejsou součástí stavby, tj. zůstávají ve stávajícím stavu a zároveň do nich bude vyústěno nové odvodnění, budou na vtoku upraveny a zpevněny kamennou dlažbou do betonu. Seznam těchto objektů viz kapitola 11.2.

12 Související stavební objekty

12.1 Nástupiště

Kromě zrušení nástupiště, které jsou součástí SO železničního spodku (viz kapitola 11.3), budou celkově zrekonstruována nástupiště v zastávce Lužná u Vsetína (viz SO121.11.01)

12.2 Umělé stavby

V úseku Horní Lideč – Valašská Polanka a obnovena zárubní zeď v km 21,960 – 22,150 (viz SO144.11.01).

12.3 Propustky

V řešeném úseku se nachází 14 propustků. V rámci stavby dojde k rekonstrukci celkem čtyř propustků v rámci samostatného stavebního objektu. U některých propustků bude v rámci SO železničního spodku upraven vtok pro napojení nového odvodnění. Přehled propustků viz tabulka níže.

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD
SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a
spodek a následné podbití

Evidenční km	Konstrukce propustku	Poznámka
20,385	trubní	odláždění vtoku
21,245	trubní	odláždění vtoku
22,519	desková	
23,122	desková	nový => SO142.11.01
24,095	desková	nový => SO142.11.02
24,678	trubní	odláždění vtoku
25,291	desková	odláždění vtoku
25,426	desková	odláždění vtoku
25,579	desková	
26,710	klenbová	odláždění vtoku
27,157	klenbová	odláždění vtoku
27,621	desková	nový => SO142.11.03
27,909	desková	nový => SO142.11.04
28,318	desková	

12.4 Mosty

V řešeném úseku se nachází 12 mostů. U čtyř mostů dojde k rekonstrukci v rámci samostatného stavebního objektu. Přehled mostů viz tabulka níže.

Evidenční km	Konstrukce mostu	Poznámka
20,151	klenbová	
20,814	klenbová	
21,162	desková	
21,684	klenbová	nový => SO141.11.01
22,399	klenbová	nový => SO141.11.02
22,791	klenbová	nový => SO141.11.03
23,496	klenbová	
24,262	klenbová	
25,938	ocelová trámová	
26,233	klenbová	
27,354	desková	nový => SO141.11.04
28,145	desková	

13 Závěr

Stavební objekt SK113.11 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 str. 15

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD
SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a
spodek a následné podbití

Příloha č. 1
Tabulka odvodnění

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD
SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a
spodek a následné podbití

Tabulka odvodnění u koleje č. 1 (SO112.11.01)

km*		délka [m]	způsob odvodnění	vyústění	poznámka
od	do				
20.015	20.115	100	J velké	na terén	
21.160	21.240	80	J velké	do propustku ev. km 21.245	odláždění vtoku
21.900	22.160	260	J velké	na terén	
23.590	23.834	243	odpařovací příkop	-	
26.040	26.160	120	J velké	na terén	
26.289	26.429	146	trativod DN150	na terén	pod nástupištěm v zast. Lužná

*staničení je vztaženo ke koleji č. 1 (definiční staničení), rozsah je pouze orientační

Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč – PD
SK113.11 Horní Lideč – Valašská Polanka, železniční svršek a
spodek a následné podbití

Tabulka odvodnění u koleje č. 2 (SO112.11.01)

km*		délka [m]	způsob odvodnění	vyústění	poznámka
od	do				
20.015	20.115	100	J velké	na terén	
20.210	20.378	170	J velké	do propustku ev. km 20.385	odláždění vtoku
20.071	20.242	170	UCH 0	do propustku ev. km 21.245	navázání na odvodnění sanace odláždění vtoku
21.914	21.955	41	J malé	do vsakovacího příkopu	proti sklonu koleje
21.955	22.150	190	trativod DN150	do navazující tvárnice TZZ4	přes délku zárubní zdi
22.150	22.190	35	TZZ4	na terén	+ 5 m J malé okolo sloupu TV
22.600	22.740	140	J velké	na terén	
23.000	23.110	110	UCB 0	do propustku ev. km 23.122	viz SO142.11.01
23.126	23.480	355	UCB 0	pod most ev. km 23.496 skluzem do stávajícího příkopu	
24.300	24.670	370	UCB 0/UCH 0	do propustku ev. km 24.678	odláždění vtoku
24.675	25.285	604	UCB 0/UCH 0	do propustku ev. km 25.291	odláždění vtoku
25.290	25.420	130	J velké	do propustku ev. km 25.426	odláždění vtoku
25.425	25.550	130	J velké	do stávajícího nazpevněného příkopu	
25.640	25.780	145	J velké	na terén	
26.040	26.160	120	J velké	na terén	
26.285	26.427	142	trativod DN150	přes horskou vpust' do navazujícího J velké	pod nástupištěm v zast. Lužná
26.288	26.315	27	TZZ4	do prahové vpusti	viz SO121.11.01
26.315	26.327	12	prahová vpust'	do TZZ4	viz SO121.11.01
26.327	26.428	101	TZZ4	do horské vpusti	viz SO121.11.01
26.428	26.620	193	J velké	do navazující tvárnice TZZ4	
26.620	26.690	65	TZZ4	do propustku ev. km 26.710	+ 5 m J velké okolo sloupu TV odláždění vtoku
26.720	26.915	195	J velké	do navazující tvárnice TZZ4	
26.915	26.995	70	TZZ4	do navazujícího žlabu J velké	+ 10 m J velké okolo sloupů TV
26.995	27.130	135	J velké	do propustku ev. km 27.157 reprofilovaným příkopem	odláždění vtoku
27.170	27.340	170	J velké	pod most ev. km 27.354	viz SO141.11.04
27.355	27.510	155	TZZ4	do navazujícího J velké	napojení na SO141.11.04
27.510	27.612	102	J velké	do propustku ev. km 27.621	viz SO142.11.03
27.618	27.690	72	TZZ4	do navazujícího žlabu J velké	napojení na SO142.11.03
27.690	27.900	210	J velké	do propustku ev. km 27.909	viz SO142.11.04
27.908	27.925	16	TZZ4	do navazujícího J velké	napojení na SO142.11.04
27.925	28.130	205	J velké	pod most ev. km 28.145 stávajícím příkopem	

*staničení je vztaženo ke koleji č. 1 (definiční staničení), rozsah je pouze orientační
staničení vztažené ke koleji č. 2 viz příloha č. 200 Podélný profil, kolej č. 2