STAVBA: **„Projekt osy koleje č. 1 na TÚ1331 Hanušovice – Červený Potok, km 70,734 – 83,899, a TÚ1351 odb. Morava – Staré Město pod Sněžníkem, km 1,858 – 11,443“**

ČÁST: **TÚ1331 Hanušovice – Červený Potok**

PŘÍLOHA: **Technická zpráva**

STUPEŇ: **Technický projekt**

**Obsah:**

[1 Identifikační a základní údaje: 3](#_Toc521218037)

[2 Prostor výstavby 4](#_Toc521218038)

[2.1 Územní podmínky 4](#_Toc521218039)

[3 Podklady 4](#_Toc521218040)

[4 Zdůvodnění stavby 5](#_Toc521218041)

[4.1 Zdůvodnění stavby 5](#_Toc521218042)

[5 Polohový systém, vytyčení a staničení 5](#_Toc521218043)

[5.1 Prostorové vytyčení stavby 5](#_Toc521218044)

[5.2 Staničení trati 5](#_Toc521218045)

[6 Geometrické parametry koleje 5](#_Toc521218046)

[6.1 Traťová rychlost 5](#_Toc521218047)

[6.2 Směrové řešení 5](#_Toc521218048)

[6.3 Výškové řešení 6](#_Toc521218049)

[*7* Podmínky pro zřízení bezstykové koleje 6](#_Toc521218050)

[8 Dotčené objekty 6](#_Toc521218051)

[8.1 Nástupiště 6](#_Toc521218052)

[8.2 Přejezdy 7](#_Toc521218053)

[8.3 Propustky 7](#_Toc521218054)

[8.4 Mosty 7](#_Toc521218055)

[8.5 Tunely 7](#_Toc521218056)

[8.6 Proměnná návěstidla 8](#_Toc521218057)

[9 Vytyčení objektu 8](#_Toc521218058)

[10 Bezpečnost práce 8](#_Toc521218059)

[11 Přílohy 9](#_Toc521218060)

[11.1 Zápisy z porad 9](#_Toc521218061)

[11.2 Poloha staničníků 10](#_Toc521218062)

[11.3 Základní směrové parametry 13](#_Toc521218063)

[11.4 Posouzení nástupišť 16](#_Toc521218064)

[11.5 Dotčené přejezdy 17](#_Toc521218065)

[11.6 Dotčené propustky 18](#_Toc521218066)

[11.7 Dotčené mosty 21](#_Toc521218067)

[11.8 Dotčené tunely 23](#_Toc521218068)

[11.9 Dotčená proměnná návěstidla 24](#_Toc521218069)

# Identifikační a základní údaje:

Stavba: „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ1331 Hanušovice – Červený Potok, km 70,734 – 83,899, a TÚ1351 odb. Morava – Staré Město pod Sněžníkem, km 1,858 – 11,443“

Část: TÚ1331 Hanušovice – Červený Potok

Lokalita: TÚ 1331, Hanušovice (mimo) – Červený Potok (mimo), v km 70,734 (ZV4 v žst. Hanušovice) – 83,899 (ZV1 v nz. Červený Potok)

Investor: Správa dopravní železniční cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

zastoupena organizační jednotkou

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Správa železniční geodézie Olomouc

Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Generální zpracovatel dokumentace: GeoTEL Rail s.r.o.

Radniční 165/54,

715 00 Ostrava – Michálkovice

zastoupena:

Ing. Miroslav Konečný

Odpovědný projektant: Ing. Lukáš Mazel

Stávající vlastník železničního svršku: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové město

Nový vlastník železničního svršku: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové město

Správce trati, mostů a tunelů: Správa dopravní železniční cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Olomouc

Nerudova 773/1

779 00 Olomouc

Trať dle jízdního řádu: 025

Traťový úsek: TÚ 1331, Hanušovice (mimo) – Červený Potok (mimo), v km 70,734 (ZV4 v žst. Hanušovice) – 83,899 (ZV1 v nz. Červený Potok)

Staničení: km 70,734 488 – km 84,023 433

Počet kolejí: kolej č. 1

Traťová rychlost:

- stávající stav = nový stav:

TÚ1331 km 70,734 – km 84,023 50 km/hod v obou směrech

Trakce: neelektrifikovaná trať

# Prostor výstavby

## Územní podmínky

Stavba „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ1331 Hanušovice – Červený Potok, km 70,734 – 83,899, a TÚ1351 odb. Morava – Staré Město pod Sněžníkem, km 1,858 – 11,443“ je – z logiky navrhovaných prací na dnes existující železniční trati – trvale zakomponována ve schválené územně plánovací dokumentaci. Železniční trať je v řešeném úseku jednokolejná, neelektrifikovaná. Řešený projekt je v rozmezí od ZV4 v žst. Hanušovice v km 70,734 488 až po KV2 v žst. Červený Potok v km 84,023 433. Umístění této stavby je v podstatě dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Jedná se o regionální trať.

# Podklady

*Předpisy a normy*

* *Zákon č. 266/1994 Sb. (zákon o dráhách)*
* *Vyhláška č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah)*
* *Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah*
* *Předpis SŽDC (ČD) M21 Předpis pro staničení železničních tratí*
* *Předpis SŽDC S3 Železniční svršek*
* *Předpis SŽDC S3/2 Bezstyková kolej*
* *Opatření ředitele SŽG Olomouc OŘ39 – Technické zadávací podmínky pro projekční a geodetické práce, 2014*
* *SŽDC Bp1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, 2013*
* *ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách*
* *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 6380 Železniční přejezdy a přechody*

*Projekty souvisejících staveb*

* *Rekonstrukce žst. Hanušovice*
* *Rekonstrukce mostních objektů na tratích Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem, Hanušovice – Lichkov a Hanušovice - Mikulovice*

Ostatní podklady

* *Zaměření osy koleje a objektů na trati*
* *Aktuální nákresné přehledy*
* *Schémata stanic a ostatních dopraven (žst. Hanušovice, odb. Morava, nz. Podlesí)*
* *Tabulky výhybek v jednotlivých dopravnách*
* *Seznam nástupních hran u koleje č. 1*
* *Seznam přejezdů se základními parametry*
* *Seznam návěstidel u koleje č. 1*
* *Seznam mostů, propustků a zárubních a opěrných zdí se základními údaji*
* *Aktuální tabulky č. 6a TTP312C a č. 6b TTP512A (tabulky traťových poměrů)*
* *Směrnice SŽDC č. 83 – Tvorba a používání tabulek traťových poměrů*
* *OŘ39 – Technické zadávací podmínky pro geodetické a projekční práce, 2017*

*Příloha č. 9 k OŘ39 – Měření 3D osy koleje*

*Příloha č. 10 k OŘ39 – Kódování bodů pro měření 3D osy koleje*

*Příloha č. 11 k OŘ39 – Tvorba směrového a výškového řešení osy koleje*

*Příloha č. 12 k OŘ39 – Tvorba technického projektu zajištění*

* *Seznam kontaktních osob a adres*
* *Navazující projekty*
* *Vzorový projekt Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice*
* *Platné obecně závazné právní předpisy, normy, zákony a vyhlášky*

# Zdůvodnění stavby

## Zdůvodnění stavby

Od SŽDC SŽG Olomouc přišel požadavek na tvorbu směrového a výškového řešení osy koleje z důvodu zvýšení bezpečnosti.

Tato dokumentace se přiblížila co nejvíce stávajícím směrovým a výškovým poměrům, případně je vylepšuje – uvádí do normového stavu, s respektováním poloh stávajících mostních objektů a přejezdů.

Navržené geometrické parametry koleje budou sloužit pro opravné a udržovací práce Oblastního ředitelství Olomouc (mj. také pro navádění automatické strojní podbíječky), které mohou být plnohodnotně zakomponovány do GPK celé trati.

Rozsah stavby vychází:

ze Zadávacích podmínek

# Polohový systém, vytyčení a staničení

## Prostorové vytyčení stavby

Stavba je osazena polohově do souřadného systému S-JTSK a výškově do systému B.p.v. I když výkresová dokumentace obsahuje informativní hodnoty posunu a zdvihu koleje, je vyloučeno použít těchto hodnot pro vytyčení nové osy! Nová osa koleje muže být vytyčena pouze ze souřadnic.

## Staničení trati

Řídící staničení pro tento stavební objekt je navázáno na ZV4 v žst. Hanušovice, které bylo převzato z dokumentace „Rekonstrukce žst. Hanušovice*“*. V KV2 v odb. Morava se nachází skok staničení, který byl taktéž převzat z dokumentace „Rekonstrukce žst. Hanušovice*“* a jeho hodnota činí km 72,028 312 = km 71,990 996 (skok zpět).

V příloze č. 11.2 této technické zprávy je posouzení polohy zaměřených hektometrů vzhledem k navrženému systému staničení. Z celkem 133 ks hektometrovníků bylo 124 ks hektometrovníků zaměřeno. Z analýzy polohy hektometrů vyplývá, že 13 ks ze 124 ks zaměřených hektometrovníků (tj. 10%) odpovídá vzhledem k navrženému systému staničení požadované přesnosti osazení (tj. ±1 m) a bez výjimky se jedná o úsek Hanušvice – odb. Morava. Hektometrovníky v úseku Odb. Morava – Červený Potok vykazují odchylku od navrženého systému staničení 30 – 73 m z čehož je zřejmé, že se zde v osazení hektometrovníků vyskytuje systematická chyba.

# Geometrické parametry koleje

## Traťová rychlost

Stávající traťová rychlost je podrobně popsána v identifikačních údajích. Návrh GPK umožňuje výhledové zavedení vyšších rychlostí v některých úsecích.

## Směrové řešení

Návrh vychází z aktuálního zaměření. Směrové řešení vychází z nákresných přehledů s důrazem na minimalizaci směrových posunů. Tím došlo k určitým úpravám směrových parametrů oproti nákresnému přehledu – viz příloha č. 11.3 této technické zprávy. Dále byl kladen důraz na co nejmenší směrové posuny v místech mostů, hlavně u ocelových bez kolejového lože, železničních přejezdů s celopryžovou a živičnou přejezdovou konstrukcí a výhybek.

Co se týče návrhových parametrů, uvádí se, pokud možno ve vztahu k pevným překážkám, do normového stavu délky mezipřímých, kružnicových částí mezi vzestupnicemi, strmost vzestupnic, převýšení u poloměrů < 290 m, nedostatek převýšení a náhlá změna nedostatku převýšení.

V km 70,734 – 71,020, v km 71,815 – 72,019 a v km 83,485 – 84,023 je řešení převzato z projektů *„Rekonstrukce žst. Hanušovice“ a „Rekonstrukce mostních objektů na tratích Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem, Hanušovice – Lichkov a Hanušovice - Mikulovice“*

Oproti stávajícím evidovaným směrovým poměrům byly navrženy tyto změny:

1. km 75,435 – 75,460: vložen vyrovnávací oblouk R = 10.000 m (Vlaský tunel)
2. km 76,018 – 76,156: snížení převýšení v oblouku R = 200 m na normovou hodnotu
3. km 77,356 – 77,695: přeřešení složeného oblouku

Převýšení v obloucích bylo ponecháno na hodnotách z nákresného přehledu. Podrobně viz příloha č. 11.3.

Pokud se posuny koleje dotknou kabelů SEE, je nutno požádat o vytyčení a případně kabely přeložit.

Tato dokumentace se zaobírá převážně směrovou a výškovou úpravou koleje pokud možno respektující normu ČSN 73 6360-1,2 a polohu koleje vůči stávajícím objektům. Lokálně může opravdu dojít ke kolizi se zařízením SEE, či SSZT, ale jelikož bude tato dokumentace sloužit jako „závazný“ podklad od SŽDC SŽG pro stavby/stavbu na této dotčené trati, budou takto vyvolané kolize řešeny v rámci těchto staveb.

## Výškové řešení

Výškově byl návrh optimalizován na zaměřené body. Jsou navrženy převážně zdvihy dle zadávacích podmínek, od 10 mm do 100 mm. V místech ocelových mostů bez kolejového lože a přejezdů s živičnou nebo pryžovou konstrukcí byla snaha dosáhnout nulového zdvihu.

Poloměry zakružovacích oblouků jsou voleny přednostně 3000 m, případně větší poloměry odpovídající stávajícímu stavu nebo menší poloměry ve stísněných podmínkách.

Lomy nivelety byly voleny pokud možno tak, aby jejich zaoblení nezasahovalo do výhybek, do opačného smyslu zaoblení vzestupnic a pokud jsou situovány do lomů zaoblení vzestupnic, tak aby je překrývaly a byly stejného smyslu.

V km 73,050, 73,140, 73,580, 74,475, 74,895, 75,565, 75,665, 75,865, 76,620, 77,060, 80,735, 81,450 a 82,180 jsou umístěny lomy sklonu ve vzestupnici, což odpovídá stávajícímu stavu.

Směrové a výškové posuny jsou obsaženy také v přílohách č. 3 Podélné profily. Podrobnosti ke směrovému a výškovému řešení viz přílohy č. 2 Situace a č. 3 Podélné profily.

# Podmínky pro zřízení bezstykové koleje

***Stávající stav***

Ve stávajícím stavu je bezstyková kolej zřízena v části úseku, jinde je nesouvisle pouze v delších přímých, nebo je kolej stykovaná.

***Podmínky pro zřízení bezstykové koleje***

V úsecích, kde je bezstyková kolej již zřízena, lze za předpokladu předkategorizace železničního svršku, který určí následné použití stávajícího materiálu, ponechat BK i na stávajícím svršku. Upevnění se žebrovými i rozponovými podkladnicemi je přípustné, ale **nesmí** být užito svěrek ŽS3.

V případě stávajícího svršku s kolejnicemi A, případně jinou sestavou, na které nelze zřídit BK dle předpisu SŽDC S3/2, je nutno vyměnit nevyhovující součásti sestavy za předpisu vyhovující prvky. V případě stávajícího svršku s kolejnicemi IND a dvoublokovými betonovými pražci je pro zřízení bezstykové koleje bezpodmínečně nutné stávající kolejový rošt vyměnit za odpovídající sestavu splňující předpis S3/2!

Vzhledem ke směrovým poměrům lze zřídit BK v celém úseku. Podmínky pro zřízení BK budou stanoveny v rámci konkrétních staveb, které budou vycházet z tohoto projektu

# Dotčené objekty

## Nástupiště

V řešeném úseku se nachází 4 železniční zastávky a 4 železniční stanice s nástupišti.



Posouzení nástupišť viz příloha č. 11.4 této technické zprávy. Nebylo posouzeno sypané nástupiště v zast. Podlesí.

Z posouzení nástupištní hrany v zast. Vlaské vyplývá, že její poloha kromě 1 bodu je vůči navržené ose koleje vyhovující.

## Přejezdy

V řešeném úseku se nachází 7 železničních přejezdů. Jejich přehled směrových a výškových odchylek zaměřených bodů od navržené trasy koleje je přílohou č. 11.5



## Propustky

Směrové a výškové odchylky zaměřených bodů od navržené trasy koleje na propustcích viz příloha č. 11.6 této technické zprávy.

Případné požadavky na úpravu mostů stanoví Správa mostů a tunelů, OŘ Olomouc.

VMP bylo stanoveno v širé trati 2,5 m s rezervou, ve staničním obvodu 3,0 m s rezervou. Nevyhovující VMP bylo stanoveno u těchto propustků v evidenčních km:

ev. km nevyhovující poloha zábradlí

78,325 vpravo i vlevo

## Mosty

Směrové a výškové odchylky zaměřených bodů od navržené trasy na mostech viz příloha č. 11.7 této technické zprávy.

Případné požadavky na úpravu mostů stanoví Správa mostů a tunelů, OŘ Olomouc. V případě změny GPK (směrový i výškový posun > 6 mm) na mostech bez kolejového lože je nutno zahrnout do nákladů i výměnu stávajících mostnic a novou protikorozní ochranu.

VMP bylo stanoveno v širé trati 2,5 m s rezervou, ve staničním obvodu 3,0 m s rezervou. Nevyhovující VMP bylo stanoveno u těchto mostů v evidenčních km:

ev. km nevyhovující poloha zábradlí

74,276 vpravo i vlevo

75,540 vpravo i vlevo

75,851 vpravo i vlevo

79,128 vpravo i vlevo

80,392 vpravo i vlevo

## Tunely

Směrové a výškové odchylky zaměřených bodů od navržené trasy koleje v tunelech viz příloha č. 11.8 této technické zprávy. Součástí dokumentace není posouzení prostorové průchodnosti tunelů.

Případné požadavky na úpravu mostů stanoví Správa mostů a tunelů, OŘ Olomouc.

## Proměnná návěstidla



Posouzení vzdálenosti proměnných návěstidel je přílohou č. 11.9 této technické zprávy.

# Vytyčení objektu

Výškový systém je uvažován Balt p.v. Souřadnicový systém je S-JTSK.

Vytyčení bude v souladu s ČSN 73 0420-1 a ČSN 73 0420-2. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby. Souřadnice vytyčovacích bodů koleje jsou samostatnou přílohou tohoto projektu.

# Bezpečnost práce

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- ustanovení § 3 zákona č. 309/2006 Sb.

- nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

- TKP SŽDC , kap.1 a dotčené speciální kapitoly,

- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (10/2013)

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy vzhledem pro podmínky daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

* práci v průjezdním průřezu provozované trati,
* práci ve výškách,
* práci v ochranných pásmech trakčního vedení a podzemních sítí,
* manipulaci s břemeny.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

Vedoucí práce zhotovitele musí být držitelem „Vysvědčení o odborné zkoušce“ podle Směrnice pro organizování odborných zkoušek zaměstnanců OJ a VJ DDC a vedoucích pracovníků firem pracujících na dopravní cestě (č.j. 434/96-S6 DDC).

**Zpracoval:**

V Brně, červenec 2018Ing. Lukáš Mazel

email: [lukas.mazel@post.cz](mailto:lukas.mazel@post.cz)

tel. 608 581 093

# Přílohy

## Zápisy z porad

## Poloha staničníků

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Hektometr [km]** | **Projekt [km]** | **Rozdíl [m]** | **Vzdálenost [m]** |
| 70,8 | 70,800490 | 0,490 | - |
| 70,9 | 70,900615 | 0,615 | 100,125 |
| 71,0 | 70,999943 | -0,057 | 99,328 |
| 71,1 | 71,099778 | -0,222 | 99,835 |
| 71,2 | 71,200880 | 0,880 | 101,102 |
| 71,3 | 71,300882 | 0,882 | 100,002 |
| 71,4 | 71,400394 | 0,394 | 99,512 |
| 71,5 | 71,500033 | 0,033 | 99,639 |
| 71,6 | 71,600305 | 0,305 | 100,272 |
| 71,7 | 71,700316 | 0,316 | 100,011 |
| 71,8 | 71,800133 | 0,133 | 99,817 |
| 71,9 | 71,900132 | 0,132 | 99,999 |
| 72,0 | 71,999896 | -0,104 | 99,764 |
| skok ve staničení | | | |
| 72,0 | nezaměřen | | |
| 72,1 | 72,133218 | 33,218 | - |
| 72,2 | 72,230711 | 30,711 | 97,493 |
| 72,3 | 72,331304 | 31,304 | 100,593 |
| 72,4 | 72,431670 | 31,670 | 100,366 |
| 72,5 | 72,531445 | 31,445 | 99,775 |
| 72,6 | 72,631630 | 31,630 | 100,185 |
| 72,7 | 72,731596 | 31,596 | 99,966 |
| 72,8 | 72,831705 | 31,705 | 100,109 |
| 72,9 | 72,932399 | 32,399 | 100,694 |
| 73,0 | 73,032159 | 32,159 | 99,760 |
| 73,1 | 73,132732 | 32,732 | 100,573 |
| 73,2 | 73,233502 | 33,502 | 100,770 |
| 73,3 | 73,334187 | 34,187 | 100,685 |
| 73,4 | 73,433772 | 33,772 | 99,585 |
| 73,5 | 73,531127 | 31,127 | 97,355 |
| 73,6 | nezaměřen | | |
| 73,7 | 73,733754 | 33,754 | - |
| 73,8 | 73,833925 | 33,925 | 100,171 |
| 73,9 | nezaměřen | | |
| 74,0 | 74,034745 | 34,745 | - |
| 74,1 | 74,134380 | 34,380 | 99,635 |
| 74,2 | 74,234660 | 34,660 | 100,280 |
| 74,3 | 74,334743 | 34,743 | 100,083 |
| 74,4 | 74,435303 | 35,303 | 100,560 |
| 74,5 | 74,535751 | 35,751 | 100,448 |
| 74,6 | 74,635746 | 35,746 | 99,995 |
| **Hektometr [km]** | **Projekt [km]** | **Rozdíl [m]** | **Vzdálenost [m]** |
| 74,7 | 74,735764 | 35,764 | 100,018 |
| 74,8 | 74,836667 | 36,667 | 100,903 |
| 74,9 | 74,936761 | 36,761 | 100,094 |
| 75,0 | 75,037231 | 37,231 | 100,470 |
| 75,1 | 75,137315 | 37,315 | 100,084 |
| 75,2 | 75,237267 | 37,267 | 99,952 |
| 75,3 | 75,335970 | 35,970 | 98,703 |
| 75,4 | 75,442929 | 42,929 | 106,959 |
| 75,5 | 75,544952 | 44,952 | 102,023 |
| 75,6 | 75,637269 | 37,269 | 92,317 |
| 75,7 | 75,738756 | 38,756 | 101,487 |
| 75,8 | 75,839649 | 39,649 | 100,893 |
| 75,9 | 75,938074 | 38,074 | 98,425 |
| 76,0 | 76,037860 | 37,860 | 99,786 |
| 76,1 | 76,138166 | 38,166 | 100,306 |
| 76,2 | nezaměřen | | |
| 76,3 | nezaměřen | | |
| 76,4 | 76,450645 | 50,645 | - |
| 76,5 | 76,549014 | 49,014 | 98,369 |
| 76,6 | 76,649063 | 49,063 | 100,049 |
| 76,7 | 76,747340 | 47,340 | 98,277 |
| 76,8 | 76,849602 | 49,602 | 102,262 |
| 76,9 | 76,950026 | 50,026 | 100,424 |
| 77,0 | 77,050105 | 50,105 | 100,079 |
| 77,1 | nezaměřen | | |
| 77,2 | 77,248923 | 48,923 | - |
| 77,3 | 77,353064 | 53,064 | 104,141 |
| 77,4 | 77,452283 | 52,283 | 99,219 |
| 77,5 | 77,552959 | 52,959 | 100,676 |
| 77,6 | 77,652608 | 52,608 | 99,649 |
| 77,7 | nezaměřen | | |
| 77,8 | 77,853592 | 53,592 | - |
| 77,9 | 77,941859 | 41,859 | 88,267 |
| 78,0 | 78,053129 | 53,129 | 111,270 |
| 78,1 | 78,153703 | 53,703 | 100,574 |
| 78,2 | 78,253852 | 53,852 | 100,149 |
| 78,3 | 78,352789 | 52,789 | 98,937 |
| 78,4 | 78,454422 | 54,422 | 101,633 |
| 78,5 | 78,556383 | 56,383 | 101,961 |
| 78,6 | 78,655373 | 55,373 | 98,990 |
| 78,7 | 78,756957 | 56,957 | 101,584 |
| 78,8 | 78,856772 | 56,772 | 99,815 |
| 78,9 | 78,957081 | 57,081 | 100,309 |
| 79,0 | 79,057633 | 57,633 | 100,552 |
| **Hektometr [km]** | **Projekt [km]** | **Rozdíl [m]** | **Vzdálenost [m]** |
| 79,1 | 79,158061 | 58,061 | 100,428 |
| 79,2 | 79,259959 | 59,959 | 101,898 |
| 79,3 | 79,359439 | 59,439 | 99,480 |
| 79,4 | 79,458607 | 58,607 | 99,168 |
| 79,5 | 79,559778 | 59,778 | 101,171 |
| 79,6 | 79,660335 | 60,335 | 100,557 |
| 79,7 | 79,741264 | 41,264 | 80,929 |
| 79,8 | 79,860318 | 60,318 | 119,054 |
| 79,9 | 79,960873 | 60,873 | 100,555 |
| 80,0 | 80,062100 | 62,100 | 101,227 |
| 80,1 | 80,162182 | 62,182 | 100,082 |
| 80,2 | 80,262390 | 62,390 | 100,208 |
| 80,3 | 80,363144 | 63,144 | 100,754 |
| 80,4 | 80,464188 | 64,188 | 101,044 |
| 80,5 | 80,563942 | 63,942 | 99,754 |
| 80,6 | 80,664417 | 64,417 | 100,475 |
| 80,7 | 80,764569 | 64,569 | 100,152 |
| 80,8 | 80,864177 | 64,177 | 99,608 |
| 80,9 | nezaměřen | | |
| 81,0 | 81,065485 | 65,485 | - |
| 81,1 | 81,165839 | 65,839 | 100,354 |
| 81,2 | 81,266241 | 66,241 | 100,402 |
| 81,3 | 81,366233 | 66,233 | 99,992 |
| 81,4 | 81,466487 | 66,487 | 100,254 |
| 81,5 | 81,566273 | 66,273 | 99,786 |
| 81,6 | 81,666244 | 66,244 | 99,971 |
| 81,7 | 81,767765 | 67,765 | 101,521 |
| 81,8 | 81,866897 | 66,897 | 99,132 |
| 81,9 | 81,967527 | 67,527 | 100,630 |
| 82,0 | 82,067527 | 67,527 | 100,000 |
| 82,1 | 82,168046 | 68,046 | 100,519 |
| 82,2 | 82,268277 | 68,277 | 100,231 |
| 82,3 | 82,368818 | 68,818 | 100,541 |
| 82,4 | 82,473053 | 73,053 | 104,235 |
| 82,5 | 82,567488 | 67,488 | 94,435 |
| 82,6 | 82,660907 | 60,907 | 93,419 |
| 82,7 | 82,763750 | 63,750 | 102,843 |
| 82,8 | 82,863022 | 63,022 | 99,272 |
| 82,9 | 82,964125 | 64,125 | 101,103 |
| 83,0 | 83,065085 | 65,085 | 100,960 |
| 83,1 | 83,166258 | 66,258 | 101,173 |
| 83,2 | 83,259204 | 59,204 | 92,946 |
| 83,3 | 83,366522 | 66,522 | 107,318 |
| 83,4 | nezaměřen | | |
| 83,5 | 83,564091 | 64,091 | - |
| 83,6 | 83,665131 | 65,131 | 101,040 |
| 83,7 | 83,762756 | 62,756 | 97,625 |
| 83,8 | 83,862890 | 62,890 | 100,134 |
| 83,9 | 83,964366 | 64,366 | 101,476 |

## Základní směrové parametry

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **označení bodu** | **km** | **parametr** | **navržená hodnota** | **evidovaná hodnota** | **rychlost** | **poznámka** |
| ZP | 70,740488 | Lk[m] | 26 | 26 | 50km/h |  |
| ZO | 70,766488 | R/D [m/mm] | 285/63 | 285/63 | 50km/h |  |
| KO/ZO | 70,859671 | R/D [m/mm] | 240/63 | 240/63 | 50km/h |  |
| KO | 70,915622 | Lk[m] | 47,122 | 47 | 50km/h |  |
| KP | 70,962744 | přímá [m] | 100,633 | 35 | 50km/h | chyba v evidenci |
| ZP | 71,063377 | Lk[m] | 55 | 56 | 50km/h |  |
| ZO | 71,118377 | R/D [m/mm] | 250/80 | 250/80 | 50km/h |  |
| KO | 71,213135 | Lk[m] | 55 | 56 | 50km/h |  |
| KP | 71,268135 | přímá [m] | 178,132 | 175 | 50km/h |  |
| ZP | 71,446267 | Lk[m] | 40 | 40 | 50km/h |  |
| ZO | 71,486267 | R/D [m/mm] | 365/54 | 370/54 | 50km/h |  |
| KO | 71,613308 | Lk[m] | 40 | 40 | 50km/h |  |
| KP | 71,653308 | přímá [m] | 403,506 | 469,23 | 50km/h | chyba v evidenci |
| ZP | 72,019467 | Lk[m] | 51 | 52 | 50km/h |  |
| ZO | 72,070467 | R/D [m/mm] | 274/73 | 274/73 | 50km/h |  |
| KO | 72,371041 | Lk[m] | 51 | 52 | 50km/h |  |
| KP | 72,422041 | přímá [m] | 320,030 | 318 | 50km/h |  |
| ZP | 72,742071 | Lk[m] | 48 | 50 | 50km/h |  |
| ZO | 72,790071 | R/D [m/mm] | 286/70 | 286/70 | 50km/h |  |
| KO | 73,014107 | Lk[m] | 48 | 50 | 50km/h |  |
| KP | 73,062107 | přímá [m] | 68,580 | 68 | 50km/h |  |
| ZP | 73,130687 | Lk[m] | 52 | 52 | 50km/h |  |
| ZO | 73,182687 | R/D [m/mm] | 230/58 | 225/58 | 50km/h |  |
| KO/ZO | 73,228303 | R/D [m/mm] | 360/58 | 400/58 | 50km/h |  |
| KO/ZO | 73,266084 | R/D [m/mm] | 286/58 | 287/58 | 50km/h |  |
| KO | 73,440008 | Lk[m] | 52 | 48 | 50km/h |  |
| KP | 73,492008 | přímá [m] | 30,143 | 31 | 50km/h |  |
| ZP | 73,522151 | Lk[m] | 65 | 65,04 | 50km/h |  |
| ZO | 73,587151 | R/D [m/mm] | 284/100 | 284/100 | 50km/h |  |
| KO | 73,849013 | Lk[m] | 65 | 65,04 | 50km/h |  |
| KP | 73,914013 | přímá [m] | 47,447 | 45,54 | 50km/h |  |
| ZP | 73,961460 | Lk[m] | 57 | 57,67 | 50km/h |  |
| ZO | 74,018460 | R/D [m/mm] | 300/95 | 300/95 | 50km/h |  |
| KO/ZO | 74,130266 | R/D [m/mm] | 250/95 | 250/95 | 50km/h |  |
| KO | 74,229217 | Lk[m] | 47,055 | 48,06 | 50km/h |  |
| KP/ZP | 74,276272 | Lk[m] | 41,606 | 41,97 | 50km/h |  |
| ZO | 74,317878 | R/D [m/mm] | 280/84 | 280/83 | 50km/h |  |
| KO | 74,457335 | Lk[m] | 82,988 | 82,8 | 50km/h |  |
| KP | 74,540323 | přímá [m] | 33,521 | 31,5 | 50km/h |  |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **označení bodu** | **km** | **parametr** | **navržená hodnota** | **evidovaná hodnota** | **rychlost** | **poznámka** |
| ZP | 74,573844 | Lk[m] | 55 | 56,44 | 50km/h |  |
| ZO | 74,628844 | R/D [m/mm] | 280/103 | 280/103 | 50km/h |  |
| KO | 74,783725 | Lk[m] | 55 | 56,44 | 50km/h |  |
| KP | 74,838725 | přímá [m] | 45,655 | 42,07 | 50km/h |  |
| ZP | 74,884380 | Lk[m] | 58 | 60,07 | 50km/h |  |
| ZO | 74,942380 | R/D [m/mm] | 290/99 | 290/99 | 50km/h |  |
| KO | 75,204248 | Lk[m] | 58 | 60,07 | 50km/h |  |
| KP | 75,262248 | přímá [m] | 173,528 | 294,39 | 50km/h |  |
| ZO | 75,435776 | R/D [m/mm] | 10000/0 |  | 50km/h | vyrovnávací oblouk |
| KO | 75,460264 | přímá [m] | 100,491 |  | 50km/h |  |
| ZP | 75,560755 | Lk[m] | 79 | 79,08 | 50km/h |  |
| ZO | 75,639755 | R/D [m/mm] | 400/51 | 400/51 | 50km/h |  |
| KO | 75,659163 | Lk[m] | 25 | 25 | 50km/h |  |
| KP | 75,684163 | přímá [m] | 29,628 | 26,73 | 50km/h |  |
| ZP | 75,713791 | Lk[m] | 48 | 48,05 | 50km/h |  |
| ZO | 75,761791 | R/D [m/mm] | 235/100 | 240/100 | 50km/h |  |
| KO | 75,781479 | Lk[m] | 50,721 | 48,05 | 50km/h |  |
| KP/ZP | 75,832200 | Lk[m] | 39,562 | 38,02 | 50km/h |  |
| ZO | 75,871762 | R/D [m/mm] | 290/78 | 295/78 | 50km/h |  |
| KO/ZPm | 75,894126 | Lk[m] | 24 | 24,01 | 50km/h |  |
| KPm/ZO | 75,918126 | R/D [m/mm] | 520/58 | 500/58 | 50km/h |  |
| KO/ZPm | 75,964144 | Lk[m] | 54 | 52,33 | 50km/h |  |
| KPm/ZO | 76,018144 | R/D [m/mm] | 200/100 | 200/124 | 50km/h | snížení převýšení |
| KO | 76,156481 | Lk[m] | 64 | 60,01 | 50km/h |  |
| KP | 76,220481 | přímá [m] | 89,540 | 81,3 | 50km/h |  |
| ZP | 76,310021 | Lk[m] | 51 | 53,05 | 50km/h |  |
| ZO | 76,361021 | R/D [m/mm] | 285/101 | 284/101 | 50km/h |  |
| KO | 76,608257 | Lk[m] | 51 | 53,05 | 50km/h |  |
| KP | 76,659257 | přímá [m] | 73,953 | 71,61 | 50km/h |  |
| ZP | 76,733210 | Lk[m] | 52 | 55,05 | 50km/h |  |
| ZO | 76,785210 | R/D [m/mm] | 282/100 | 282/120 | 50km/h |  |
| KO | 77,013544 | Lk[m] | 52 | 55,05 | 50km/h |  |
| KP | 77,065544 | přímá [m] | 290,792 | 285,8 | 50km/h |  |
| ZP | 77,356336 | Lk[m] | 37 | 37 | 50km/h |  |
| ZO | 77,393336 | R/D [m/mm] | 310/43 | 438/77 | 50km/h | složený oblouk přeřešen, sjednoceno převýšení |
| KO/ZO | 77,436501 | R/D [m/mm] | 700/43 | 435/43 | 50km/h |
| KO/ZO | 77,501127 | R/D [m/mm] | 440/43 |  | 50km/h |
| KO | 77,669583 | Lk[m] | 26 | 21 | 50km/h |  |
| KP | 77,695583 | přímá [m] | 190,055 | 194,22 | 50km/h |  |
| ZP | 77,885638 | Lk[m] | 32 | 30,01 | 50km/h |  |
| ZO | 77,917638 | R/D [m/mm] | 304,3/55 | 305/55 | 50km/h |  |
| KO | 78,222841 | Lk[m] | 32 | 36,01 | 50km/h |  |
| KP | 78,254841 | přímá [m] | 35,992 | 16,68 | 50km/h |  |
| **označení bodu** | **km** | **parametr** | **navržená hodnota** | **evidovaná hodnota** | **rychlost** | **poznámka** |
| ZP | 78,290833 | Lk[m] | 20 | 53,02 | 50km/h |  |
| ZO | 78,310833 | R/D [m/mm] | 421/40 | 416/40 | 50km/h |  |
| KO | 78,499555 | Lk[m] | 53 | 53,02 | 50km/h |  |
| KP | 78,552555 | přímá [m] | 20,261 | 18 | 50km/h |  |
| ZP | 78,572816 | Lk[m] | 41 | 41,02 | 50km/h |  |
| ZO | 78,613816 | R/D [m/mm] | 275/69 | 275/69 | 50km/h |  |
| KO | 78,777579 | Lk[m] | 41 | 41,02 | 50km/h |  |
| KP | 78,818579 | přímá [m] | 647,882 | 647,65 | 50km/h |  |
| ZP | 79,466461 | Lk[m] | 58 | 58,04 | 50km/h |  |
| ZO | 79,524461 | R/D [m/mm] | 370/36 | 350/36 | 50km/h |  |
| KO | 79,565328 | Lk[m] | 58 | 58,04 | 50km/h |  |
| KP | 79,623328 | přímá [m] | 550,986 | 547,46 | 50km/h |  |
| ZP | 80,174314 | Lk[m] | 57 | 62,07 | 50km/h |  |
| ZO | 80,231314 | R/D [m/mm] | 303/55 | 303/55 | 50km/h |  |
| KO | 80,612997 | Lk[m] | 57 | 62,07 | 50km/h |  |
| KP | 80,669997 | přímá [m] | 44,802 | 38,82 | 50km/h |  |
| ZP | 80,714799 | Lk[m] | 65 | 67,07 | 50km/h |  |
| ZO | 80,779799 | R/D [m/mm] | 331/43 | 331/43 | 50km/h |  |
| KO | 80,935949 | Lk[m] | 74 | 67,07 | 50km/h |  |
| KP | 81,009949 | přímá [m] | 329,806 | 332,63 | 50km/h |  |
| ZP | 81,339755 | Lk[m] | 58 | 58,05 | 50km/h |  |
| ZO | 81,397755 | R/D [m/mm] | 333/48 | 320/48 | 50km/h |  |
| KO | 81,437485 | Lk[m] | 58 | 58,05 | 50km/h |  |
| KP | 81,495485 | přímá [m] | 672,282 | 672,92 | 50km/h |  |
| ZP | 82,167767 | Lk[m] | 40 | 40,002 | 50km/h |  |
| ZO | 82,207767 | R/D [m/mm] | 283/65 | 283/65 | 50km/h |  |
| KO | 82,814416 | Lk[m] | 52,513 | 52,06 | 50km/h |  |
| KP/ZP | 82,866929 | Lk[m] | 54,937 | 50,02 | 50km/h |  |
| ZO | 82,921866 | R/D [m/mm] | 277/68 | 272/68 | 50km/h |  |
| KO/ZO | 83,110352 | R/D [m/mm] | 286/68 | 287/68 | 50km/h |  |
| KO | 83,402649 | Lk[m] | 60 | 50,004 | 50km/h |  |
| KP | 83,462649 | přímá [m] | 152,427 | 163,55 | 50km/h |  |
| ZP | 83,615076 | Lk[m] | 38 | 31 | 50km/h |  |
| ZO | 83,653076 | R/D [m/mm] | 885/0 | 890/0 | 50km/h |  |
| KO | 83,865785 | Lk[m] | 21 | 31 | 50km/h |  |
| KP | 83,886785 | přímá [m] | 76,279 | 69,83 | 50km/h |  |

## Posouzení nástupišť

**Zast. Vlaské:**



## Dotčené přejezdy

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Evidenční km** | **Identifikace přejezdu** | **Konstrukce přejezdu** | **Číslo zaměře- ného bodu osy koleje** | **Směrový posun osy koleje [mm]** | **Zdvih nivelety [mm]** | **Poznámka** |
| 71,018 | P4145 | dřevo | 1055 | 54 vlevo | 2 | ÚK |
| 1056 | 44 vlevo | 9 |
| 72,851 | P4146 | dřevo | 1267 | 48 vpravo | 21 | ÚK |
| 1268 | 12 vlevo | 30 |
| 73,551 | P4147 | dřevo | 1354 | 29 vpravo | 22 | ÚK |
| 77,904 | P4148 | živice | 1924 | 4 vlevo | 6 | II/312 |
| 1925 | 85 vlevo | 11 |
| 78,307 | P4149 | živice | 1974 | 155 vlevo | -12 | III/31229 |
| 1975 | 151 vlevo | 3 |
| 79,672 | P4150 | štěrk | 2141 | 37 vpravo | 48 | ÚK |
| 2142 | 36 vpravo | 32 |
| 81,977 | P4151 | štěrk | 2428 | 5 vpravo | 41 | ÚK |
| 2429 | 3 vpravo | 49 |

## Dotčené propustky

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Evidenční km** | **Materiál** | **Popis NK** | **Přesypaná konstrukce ano/ne** | **Číslo zaměřeného bodu osy koleje** | **Směrový posun osy koleje [mm]** | **Zdvih nivelety [mm]** | **Vzdálenost zábradlí od osy koleje vlevo [m]** | **Vzdálenost zábradlí od osy koleje vpravo [m]** | **Vzdálenost římsy od osy koleje vlevo [m]** | **Vzdálenost římsy od osy koleje vpravo [m]** |
| 70,835 | železobeton | desková | ne | 1019 | 21 vpravo | 16 |  |  |  |  |
| 71,247 | kamenné zdivo | klenbová | ne | 1077 | 34 vpravo | 25 |  |  |  |  |
| 71,673 | kamenné zdivo | desková | ne | 1127 | 116 vlevo | 24 |  |  | 2,894 |  |
| 1128 | 116 vlevo | 26 |  |  | 2,918 |  |
| 71,910 | kamenné zdivo | desková | ano | 1156 | 9 vlevo | 30 | 5,234 |  | 4,655 |  |
| 1157 | 9 vlevo | 31 | 5,468 |  | 5,179 |  |
| 72,164 | kamenné zdivo | desková | ano | 1175 | 7 vlevo | 6 |  |  |  |  |
| 72,527 | kamenné zdivo | klenbová | ano | 1230 | 12 vpravo | 20 |  |  |  |  |
| 72,732 | kamenné zdivo | desková | ano | 1253 | 39 vlevo | 45 |  |  |  |  |
| 72,998 | kamenné zdivo | klenbová | ano | 1286 | 8 vlevo | 2 |  |  |  |  |
| 73,550 | kamenné zdivo | desková | ano | 1353 | 32 vpravo | 5 |  |  |  |  |
| 73,666 | kamenné zdivo | desková | ano | 1365 | 46 vpravo | 4 |  |  |  |  |
| 73,701 | kamenné zdivo | desková | ne | 1370 | 5 vpravo | 1 | 3,207 |  | 2,919 | 2,895 |
| 1371 | 4 vpravo | 2 | 2,973 |  | 2,826 | 2,975 |
| 73,797 | kamenné zdivo | desková | ano | 1382 | 66 vlevo | 41 |  |  |  |  |
| 73,938 | kamenné zdivo | desková | ano | 1399 | 10 vpravo | 87 |  |  |  |  |
| 73,980 | kamenné zdivo | desková | ano | 1404 | 65 vlevo | 54 |  |  |  |  |
| 74,654 | zabetonova né kolejnice | desková | ne | 1485 | 25 vpravo | 30 |  |  | 2,351 | 1,846 |
| 1486 | 27 vpravo | 29 |  |  | 2,408 | 1,798 |
| 74,799 | železobeton | trubní (kruhová) | ne | 1509 | 7 vpravo | 53 |  |  |  |  |
| 74,953 | kamenné zdivo | klenbová | ano | 1529 | 106 vlevo | 96 |  |  |  |  |
| 75,637 | železobeton | trubní (kruhová) | ano | 1623 | 48 vlevo | 3 |  |  | 4,065 |  |
| 1624 | 33 vlevo | 14 |  |  | 4,175 |  |
| 1625 | 29 vlevo | 14 |  |  |  | 3,973 |
| 1626 | 18 vlevo | 4 |  |  |  | 3,997 |
| **Evidenční km** | **Materiál** | **Popis NK** | **Přesypaná konstrukce ano/ne** | **Číslo zaměřeného bodu osy koleje** | **Směrový posun osy koleje [mm]** | **Zdvih nivelety [mm]** | **Vzdálenost zábradlí od osy koleje vlevo [m]** | **Vzdálenost zábradlí od osy koleje vpravo [m]** | **Vzdálenost římsy od osy koleje vlevo [m]** | **Vzdálenost římsy od osy koleje vpravo [m]** |
| 75,650 | zabetonova né kolejnice | desková | ne | 1627 | 2 vlevo | 11 |  |  | 2,217 | 2,040 |
| 1628 | 3 vpravo | 4 |  |  | 2,240 | 2,045 |
| 76,398 | železobeton | trubní (kruhová) | ne | 1722 | 54 vpravo | 17 |  |  | 2,877 | 2,658 |
| 1723 | 44 vpravo | 20 |  |  | 2,839 | 2,538 |
| 76,633 | železobeton | trubní (kruhová) | ne | 1758 | 6 vlevo | 77 |  |  | 3,705 | 4,107 |
| 1759 | 3 vlevo | 8 |  |  | 3,860 | 4,076 |
| 76,937 | železobeton | trubní (kruhová) | ano | 1804 | 25 vpravo | 10 |  |  |  | 5,754 |
| 1805 | 38 vpravo | 12 |  |  |  | 5,628 |
| 78,149 | kamenné zdivo | desková | ne | 1955 | 14 vlevo | 41 |  |  |  | 2,669 |
| 1956 | 19 vlevo | 43 |  |  |  | 2,783 |
| 78,325 | zabetonova né kolejnice | desková | ne | 1979 | 158 vlevo | 17 | 2,186 | 2,512 | 2,185 | 2,452 |
| 1980 | 148 vlevo | 11 | 2,211 | 2,416 | 2,153 | 2,409 |
| 78,914 | kamenné zdivo | desková | ano | 2046 | 10 vlevo | 84 |  |  |  |  |
| 79,312 | kamenné zdivo | klenbová | ano | 2093 | 6 vlevo | 49 |  |  |  |  |
| 79,477 | kamenné zdivo | desková | ne | 2110 | 12 vlevo | 33 |  |  |  |  |
| 79,678 | železobeton | trubní (kruhová) | ne | 2143 | 31 vpravo | 34 |  |  | 2,690 | 2,587 |
| 2144 | 24 vpravo | 28 |  |  | 2,703 | 2,585 |
| 79,728 | kamenné zdivo | desková | ne | 2149 | 13 vpravo | 30 |  |  |  |  |
| 80,076 | kamenné zdivo | desková | ano | 2191 | 5 vpravo | 55 |  |  |  |  |
| 80,736 | kamenné zdivo | desková | ano | 2270 | 6 vlevo | 11 |  |  |  |  |
| 2271 | 15 vlevo | 13 |  |  |  |  |
| 80,833 | kamenné zdivo | desková | ne | 2283 | 38 vpravo | 30 |  |  | 2,240 | 2,353 |
| 2284 | 37 vpravo | 33 |  |  | 2,034 | 2,423 |
| 81,041 | železobeton | trubní (kruhová) | ano | 2310 | 0 | 39 |  |  | 4,334 | 3,941 |
| 2311 | 0 | 33 |  |  | 4,374 | 4,005 |
| 81,203 | železobeton | trubní (kruhová) | ne | 2330 | 1 vlevo | 27 |  |  | 4,531 | 3,173 |
| 2331 | 2 vlevo | 24 |  |  | 4,432 | 3,236 |
| 81,369 | železobeton | trubní (kruhová) | ne | 2351 | 2 vpravo | 10 |  |  | 2,520 | 2,892 |
| 2352 | 3 vlevo | 13 |  |  | 2,542 | 2,864 |
| 81,562 | železobeton | trubní (kruhová) | ne | 2378 | 24 vlevo | 30 |  |  | 2,652 | 2,665 |
| 2379 | 23 vlevo | 24 |  |  | 2,603 | 2,662 |
| 81,778 | železobeton | trubní (kruhová) | ano | 2402 | 19 vlevo | 12 |  |  | 4,321 | 3,682 |
| 2403 | 21 vlevo | 8 |  |  | 4,352 | 3,616 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Evidenční km** | **Materiál** | **Popis NK** | **Přesypaná konstrukce ano/ne** | **Číslo zaměřeného bodu osy koleje** | **Směrový posun osy koleje [mm]** | **Zdvih nivelety [mm]** | **Vzdálenost zábradlí od osy koleje vlevo [m]** | **Vzdálenost zábradlí od osy koleje vpravo [m]** | **Vzdálenost římsy od osy koleje vlevo [m]** | **Vzdálenost římsy od osy koleje vpravo [m]** |
| 82,271 | železobeton | trubní (kruhová) | ano | 2463 | 109 vpravo | 8 | 3,354 | 3,227 | 3,265 | 3,169 |
| 2464 | 117 vpravo | 23 | 3,470 | 3,182 | 3,377 | 3,132 |
| 83,185 | železobeton | trubní (kruhová) | ne | 2573 | 4 vlevo | 42 |  |  | 2,647 | 2,808 |
| 2574 | 2 vpravo | 56 |  |  | 2,917 | 2,479 |
| 83,215 | kamenné zdivo | desková | ano | 2577 | 56 vlevo | 51 |  |  |  |  |
| 83,294 | kamenné zdivo | desková | ano | 2586 | 5 vpravo | 59 |  |  |  |  |
| 83,397 | železobeton | trubní (kruhová) | ano | 2599 | 2 vpravo | 16 |  |  | 4,803 | 4,364 |
| 2600 | 10 vpravo | 25 |  |  | 4,747 | 4,512 |
| 83,557 | kamenné zdivo | desková | ano | 2618 | 47 vpravo | 12 |  |  |  |  |

## Dotčené mosty

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Evidenční km** | **Materiál** | **Popis NK** | **Přesypaná konstrukce ano/ne** | **Číslo zaměřeného bodu osy koleje** | **Směrový posun osy koleje [mm]** | **Zdvih nivelety [mm]** | **Vzdálenost zábradlí od osy koleje vlevo [m]** | **Vzdálenost zábradlí od osy koleje vpravo [m]** | **Vzdálenost římsy od osy koleje vlevo [m]** | **Vzdálenost římsy od osy koleje vpravo [m]** |
| 72,892 | kamenné zdivo | klenbová | ano | 1273 | 10 vlevo | 75 |  |  |  |  |
| 73,458 | kamenné zdivo | klenbová | ano | 1341 | 23 vpravo | 52 |  |  |  |  |
| 73,743 | ocel | trámová dvojčitá | ne | 1375 | 12 vlevo | 12 | 2,562 | 2,466 |  |  |
| 1376 | 6 vpravo | 16 | 2,613 | 2,461 |  |  |
| 73,854 | kamenné zdivo | klenbová | ne | 1389 | 74 vlevo | 5 | 2,842 | 2,843 | 2,996 | 2,977 |
| 1390 | 55 vlevo | 1 | 2,902 | 2,980 | 3,002 | 3,024 |
| 74,016 | kamenné zdivo | klenbová | ano | 1409 | 24 vlevo | 13 | 2,738 | 3,378 | 2,612 | 2,908 |
| 1410 | 16 vlevo | 19 | 2,768 | 3,074 | 2,590 | 2,717 |
| 74,276 | ocel | trámová plnostěnná | ne | 1440 | 23 vpravo | 9 | 2,658 | 2,417 |  |  |
| 1441 | 30 vlevo | 6 | 2,465 | 2,614 |  |  |
| 75,081 | kamenné zdivo | klenbová | ano | 1549 | 74 vpravo | 18 | 3,481 | 3,577 | 3,458 | 3,486 |
| 1550 | 77 vpravo | 7 | 3,494 | 3,558 | 3,439 | 3,490 |
| 75,540 | ocel | trámová příhradová | ne | 1610 | 36 vpravo | 5 | 2,398 | 2,383 |  |  |
| 1611 | 42 vpravo | 5 |  |  |  |  |
| 1612 | 18 vpravo | 3 |  |  |  |  |
| 1613 | 2 vpravo | 6 | 2,396 | 2,318 |  |  |
| 75,851 | ocel | trámová příhradová | ne | 1650 | 10 vpravo | -8 | 2,276 |  |  |  |
| 1651 | 6 vpravo | 23 |  | 2,568 |  |  |
| 1652 | 18 vlevo | 24 |  |  |  |  |
| 1653 | 38 vlevo | 27 | 2,384 |  |  |  |
| 1654 | 1 vpravo | 14 |  |  |  |  |
| 1655 | 1 vlevo | 8 |  | 2,296 |  |  |
| 77,146 | zabetonova-né nosníky | desková | ano | 1831 | 3 vlevo | 19 | 8,122 | 3,251 | 8,020 | 3,046 |
| 1832 | 9 vlevo | 10 |  |  |  |  |
| 1833 | 14 vlevo | 16 | 8,277 | 3,342 | 8,157 | 3,035 |
| 77,850 | ocel | trámová plnostěnná | ne | 1918 | 46 vpravo | 3 | 2,944 | 2,692 |  |  |
| 1919 | 98 vpravo | -10 |  |  |  |  |
| 1920 | 83 vpravo | 7 | 2,879 | 2,653 |  |  |
| 78,385 | ocel | trámová dvojčitá | ne | 1987 | 6 vlevo | 13 | 2,788 | 2,872 |  |  |
| 1988 | 50 vlevo | 2 | 2,762 | 2,873 |  |  |
| **Evidenční km** | **Materiál** | **Popis NK** | **Přesypaná konstrukce ano/ne** | **Číslo zaměřeného bodu osy koleje** | **Směrový posun osy koleje [mm]** | **Zdvih nivelety [mm]** | **Vzdálenost zábradlí od osy koleje vlevo [m]** | **Vzdálenost zábradlí od osy koleje vpravo [m]** | **Vzdálenost římsy od osy koleje vlevo [m]** | **Vzdálenost římsy od osy koleje vpravo [m]** |
| 79,128 | ocel | trámová dvojčitá | ne | 2072 | 32 vpravo | 11 | 2,399 | 2,373 |  |  |
| 2073 | 29 vpravo | 11 | 2,411 | 2,346 |  |  |
| 80,392 | ocel | trámová dvojčitá | ne | 2229 | 0 | 14 | 2,551 | 2,448 |  |  |
| 2230 | 3 vpravo | 4 | 2,498 | 2,446 |  |  |
| 82,393 | ocel | trámová plnostěnná | ne | 2479 | 9 vpravo | 8 | 2,565 | 2,778 |  |  |
| 2480 | 16 vpravo | 0 | 2,509 | 2,668 |  |  |
| 82,604 | kamenné zdivo | klenbová | ne | 2506 | 17 vlevo | 26 | 2,568 | 2,581 | 2,189 | 2,183 |
| 2507 | 36 vlevo | 19 | 2,541 | 2,647 | 2,140 | 2,229 |

## Dotčené tunely

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Název tunelu** | **Číslo zaměřeného bodu osy koleje** | **Směrový posun osy koleje [mm]** | **Zdvih nivelety [mm]** | **Poznámka** |
| Hanušovický tunel | 1316 | 4 vlevo | 21 | dvoukolejný tunel s jednokolejným provozem |
| 1317 | 5 vlevo | 34 |
| 1318 | 1 vlevo | 35 |
| 1319 | 26 vlevo | 10 |
| 1320 | 43 vlevo | -27 |
| 1321 | 32 vlevo | -16 |
| 1322 | 23 vlevo | -8 |
| 1323 | 32 vlevo | -17 |
| 1324 | 21 vlevo | -22 |
| 1325 | 18 vlevo | -10 |
| 1326 | 23 vlevo | -2 |
| Vlaský tunel | 1580 | 0 | 8 | dvoukolejný tunel s jednokolejným provozem |
| 1581 | 7 vlevo | -12 |
| 1582 | 16 vlevo | -1 |
| 1583 | 14 vlevo | -3 |
| 1584 | 6 vlevo | -3 |
| 1585 | 15 vpravo | 8 |
| 1586 | 13 vpravo | 8 |
| 1587 | 18 vpravo | 4 |
| 1588 | 11 vpravo | -5 |
| 1589 | 8 vpravo | -13 |
| 1590 | 9 vpravo | -16 |
| 1591 | 6 vpravo | -12 |
| 1592 | 4 vpravo | -7 |
| 1593 | 0 | 3 |
| 1594 | 2 vlevo | 6 |
| 1595 | 2 vlevo | 10 |
| 1596 | 5 vlevo | -6 |
| 1597 | 1 vlevo | -26 |
| 1598 | 0 | -26 |
| 1599 | 5 vpravo | -26 |

## Dotčená proměnná návěstidla

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Evidenční km** | **Označení návěstidla** | **Typ návěstidla** | **Vpravo/ vlevo koleje č. 1** | **Číslo zaměře- ného bodu osy koleje** | **Směrový posun osy koleje [mm]** | **Vzdálenost osa koleje - osa návěstidla [m]** |
| 70,744 | Se5 | stožárové | vlevo | 1008 | 13 vpravo | 2,405 |
| 71,070 | Se4 | stožárové | vpravo | 1052 | 47 vlevo | 3,216 |
| 71,178 | Lc104 | stožárové | vlevo | 1067 | 6 vpravo | 4,903 |
| 71,935 | S104 | stožárové | vpravo | 1162 | 7 vlevo | 2,965 |
| 72,362 | DL | stožárové | vlevo | 1210 | 14 vlevo | 3,378 |
| 73,399 | PřDL | stožárové | vlevo | 1335 | 22 vlevo | 3,170 |
| 76,000 | PřLk | stožárové | vpravo | nezaměřeno | | |
| 76,770 | Lk | stožárové | vpravo | 1781 | 38 vlevo | 4,120 |
| 78,359 | Sk | stožárové | vlevo | 1984 | 4 vlevo | 4,256 |
| 79,059 | PřSk | stožárové | vlevo | 2063 | 14 vpravo | 2,955 |