

Projekt osy koleje č. 1 na TÚ2083 Boří les – Lednice km 0,364 – 9,482

1 - TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH

Obsah.....	- 1 -
1. Technická zpráva.....	- 3 -
1.1 Identifikační údaje.....	- 3 -
1.2 Úvod.....	- 4 -
1.3 Související předpisy a normy, podklady.....	- 4 -
1.3.1 Normy.....	- 4 -
1.3.2 Geodetické podklady.....	- 4 -
1.3.3 Předpisy a směrnice SŽDC.....	- 4 -
1.3.4 Projekty souvisejících staveb.....	- 4 -
1.3.5 Ostatní podklady.....	- 4 -
1.4 Souřadnicový a výškový systém.....	- 5 -
2. Staničení.....	- 5 -
3. Geometrické parametry koleje.....	- 5 -
3.1 Traťová rychlost.....	- 5 -
3.1.1 Rychlost dle TTP.....	- 5 -
3.1.2 Rychlost na základě GPK.....	- 5 -
3.2 Směrové a výškové řešení.....	- 6 -
3.2.1 Směrové řešení.....	- 6 -
3.2.2 Výškové řešení.....	- 8 -
4. Dotčené objekty.....	- 8 -
4.1 Výhybky.....	- 8 -
4.2 Přezjezdy.....	- 8 -
4.3 Nástupiště.....	- 8 -
4.4 Světelná návěstidla.....	- 9 -
4.5 Propustky.....	- 9 -
4.6 Doplnující podmínky.....	- 9 -
4.6.1 SEE.....	- 9 -
4.6.2 SSZT.....	- 9 -
5. Přílohy.....	- 11 -
5.1 Analýza polohy stávajících staničnicků vzhledem k novému staničení.....	- 11 -
5.2 Tabulka stávajících a navržených parametrů směrových oblouků.....	- 14 -
5.3 Směrové a výškové odchylky zaměřených bodů od navržené trasy koleje ve výhybkách	- 15 -

1 - TECHNICKÁ ZPRÁVA

5.4	Směrové a výškové odchylky zaměřených bodů od navržené trasy koleje na přejezdech	- 17 -
5.5	Posouzení polohy nástupních hran vůči ose a niveletě koleje	- 18 -
5.6	Směrové a výškové odchylky zaměřených bodů od navržené trasy koleje v místě světelných návěstidel.....	- 19 -
5.7	Směrové a výškové odchylky zaměřených bodů od navržené trasy koleje na propustcích	- 20 -
5.8	Seznam souřadnic hlavních bodů trasy.....	- 21 -
5.9	Zákres kabelové trasy k úrovňovému přejezdu v km 0,937	- 27 -
5.10	Zákres kabelových tras v žst. Poštorná.....	- 28 -
5.11	Zákres kabelových tras v žst. lednice.....	- 29 -

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název zakázky:	Projekt osy koleje č. 1 na TÚ2083 Boří les – Lednice, km 0,364 – 9,482
Název dráhy:	Boří Les - Lednice
Kraj:	Jihomoravský
Katastrální území:	Poštorná č. 726 346 Charvátská Nová ves č. 650 684 Lednice na Moravě č. 679 828
Pověřený speciální stavební úřad:	Drážní úřad, sekce stavební, územní odbor Olomouc
Správce dráhy:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové Město https://www.szdc.cz/ IČ 709 94 234
Objednatel zakázky:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové Město https://www.szdc.cz/ IČ 709 94 234
Zhotovitel zakázky:	organizační složka: Správa železniční geodézie Olomouc Vysoké učení technické v Brně Fakulta stavební Ústav železničních konstrukcí a staveb Veveří 331/95 602 00 Brno https://www.fce.vutbr.cz/ IČ 002 16 305
Zodpovědný řešitel:	Ing. Tomáš Říha, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, číslo autorizace 100 67 74
Členové řešitelského týmu:	Ing. Erik Dušek dusek.e@fce.vutbr.cz +420 541 147 326 Ing. Tomáš Říha riha.t@fce.vutbr.cz +420 541 147 339

1.2 ÚVOD

Předkládaná projektová dokumentace řeší projekt osy koleje na TÚ2083 trati Boří Les (mimo) – Lednice. Projekt osy koleje zahrnuje tvorbu směrového a výškového řešení osy koleje z mapování dodaného SŽG Olomouc s využitím stávajících směrových poměrů (snahou je přiblížit se co nejvíce stávajícím směrovým a výškovým poměrům). Navržené geometrické parametry koleje budou sloužit pro účely stanovení definičního staničení, vypracování rychlostního profilu a jako podklad pro projekty opravných a údržbových prací Oblastního ředitelství Brno.

1.3 SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY, PODKLADY

V následujícím přehledu jsou uvedeny veškeré související předpisy, normy a poskytnuté podklady, seřazené do jednotlivých kategorií.

1.3.1 Normy

- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, Část 1: Projektování; účinnost od října 2008
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách; účinnost od dubna 2009
- ČSN 73 6320 Prostorová průchodnost na dráze celostátní, drahách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu – Národní požadavky; účinnost od února 2019
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody; účinnost od dubna 2004

1.3.2 Geodetické podklady

- zaměření osy koleje a objektů na trati (výkres v dgn, seznamy souřadnic podrobných bodů osy koleje a objektů) – GEOMETRA – zeměměřická kancelář s.r.o. Kyjov, datum měření 13. – 27. 6. 2018

1.3.3 Předpisy a směrnice SŽDC

- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek; účinnost od března 2019
- Předpis SŽDC S3 Bezstyková kolej; účinnost od září 2013
- Směrnice SŽDC 83 Tvorba a používání Tabulek traťových poměrů

1.3.4 Projekty souvisejících staveb

- Zjednodušený projekt „Oprava valtického zhlaví v žst. Boří Les“ od SŽG Olomouc

1.3.5 Ostatní podklady

- Prohlídka stávajícího stavu trati a pořízení fotodokumentace dne 16. 5. 2019
- Nákrešný přehled Boří Les – Lednice
- Schémata stanic Boří Les, Poštorná, Lednice
- Seznam výhybek Boří Les – Lednice
- Tabulka nástupištních hran u koleje č. 1
- Tabulka přejezdů se základními parametry
- Tabulka návěstidel u koleje č. 1
- Tabulky mostů, propustků a zdí se základními údaji
- Tabulka traťových poměrů 323E_06a
- OŘ39 – Technické zadávací podmínky pro geodetické a projekční práce
 - o Příloha č. 9 k OŘ39 – Měření 3D osy koleje

1 - TECHNICKÁ ZPRÁVA

- Příloha č. 10 k OŘ39 – Kódování bodů pro měření 3D osy koleje
- Příloha č. 11 k OŘ39 – Tvorba směrového a výškového řešení osy koleje
- Seznam kontaktních osob a adres
- Vzorový projekt Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice

1.4 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.

2. STANIČENÍ

Staničení úseku je navázáno na zjednodušený projekt „Oprava valtického zhlaví v žst. Boří Les“, poskytnutý SŽG Olomouc. Začátek úseku je v KV4 žst. Boří Les v km 0,363 949. Staničení dále pokračuje bez skoků až do konce řešeného úseku v žst. Lednice v km 9,481 249.

V příloze č. 1 této technické zprávy je posouzení polohy zaměřených hektometrů vzhledem k navrženému staničení. Z analýzy polohy hektometrů vyplývá, že 89 z 92 zaměřených hektometrů (tj. 96,7 %) odpovídá vzhledem k navrženému staničení požadované přesnosti osazení (tj. ± 1 m), dva hektometry (tj. 2,2 %) jsou osazeny s přesností ± 2 m. Jeden hektometr nebyl při zaměření nalezen a jeden je z posunut kvůli přejezdu.

3. GEOMETRICKÉ PARAMETRY KOLEJE

3.1 TRAŤOVÁ RYCHLOST

3.1.1 Rychlost dle TTP

Taťová rychlost dle TTP je vypsána v přehledu níže.

Směr Boří Les – Lednice

Km 0,364 – km 2,593	40 km/h
Km 2,593 – km 5,670	50 km/h
Km 5,670 – km 6,479	40 km/h
Km 6,479 – km 7,713	30 km/h
Km 7,713 – km 8,955	50 km/h
Km 8,955 – km 9,482	20 km/h

Směr Lednice – Boří Les

Km 9,482 – km 8,931	30 km/h
Km 8,931 – km 7,785	50 km/h
Km 7,785 – km 6,555	30 km/h
Km 6,555 – km 2,365	50 km/h
Km 2,365 – km 0,364	40 km/h

3.1.2 Rychlost na základě GPK

Rychlost vycházející čistě z návrhu směrového a výškového řešení je odlišná od TTP. Projektová dokumentace je provedena tak, aby v případě, že dojde k odstranění důvodu pro snížení rychlosti

dle TTP, bylo možné zavést projektovanou rychlost. Přehled projektovaných rychlostí je uveden v následujícím přehledu.

Směr Boří Les – Lednice

Km 0,363 949 – km 2,433 400 40 km/h

Km 2,433 400 – km 9,481 249 50 km/h

Směr Lednice – Boří Les

Km 9,481 249 – km 2,433 400 50 km/h

Km 2,433 400 – km 0,363 949 40 km/h

3.2 SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Kompletní návrh směrového a výškového řešení je patrný ze situačních výkresů a z podélných profilů. Níže jsou uvedeny pouze hlavní zásady, které byly použity pro jejich návrh.

3.2.1 Směrové řešení

Směrové řešení vychází z nákresných přehledů, kdy byly zaměřené body v přímých vyrovnány do přímek, mezi kterými byly navrženy oblouky s důrazem na minimalizaci směrových posunů. Tím došlo k určitým úpravám parametrů oblouků oproti nákresnému přehledu, jedná se zejména o délky přechodnic a poloměry. K úpravě došlo u 13 z celkem 16 oblouků – viz příloha č. 2 této technické zprávy. Dále byl kladen důraz na co nejmenší směrové posuny v oblasti přejezdů.

Převýšení je v celém úseku zachováno dle nákresného přehledu.

Směrové řešení je navázáno na zjednodušený projekt „Oprava valtického zhlaví v žst. Boří Les“ se začátkem úseku v KV4 žst. Boří Les v km 0,363 949. V níže uvedeném textu je pak uvedeno zdůvodnění úprav směrových parametrů trasy.

Oblouk č. 1

Jedná se o složený oblouk, kterým úsek začíná. Byly dodrženy parametry dle nákresného přehledu, po celé délce oblouku jsou drobné směrové posuny.

Oblouk č. 2

V oblouku bylo vzhledem k posunům možné dodržet parametry dle nákresného přehledu. V oblouku se navíc nachází železniční přejezd, v jeho poloze jsou posuny stlačeny na minimum.

Oblouk č. 3

Při zachování parametrů dle nákresného přehledu vycházely posuny v tomto oblouku příliš velké, byl tak mírně zmenšen poloměr, a naopak prodlouženy přechodnice. Oblouk nadále zůstal symetrický a došlo k značné redukci nepříznivých posunů v druhé přechodnici.

Oblouk č. 4

Směrové poměry v oblouku jsou značně závislé na poloze přímé, která následuje za koncem oblouku a prochází celou stanicí Poštorná. S ohledem na snahu o minimalizaci ukládání pomocných oblouků velkých poloměrů jsme oproti nákresnému přehledu zmenšili poloměr i délku přechodnic. Tato úprava sice vyvolává poměrně velké posuny na konci oblouku, toto řešení si však nevyžádá do stanice Poštorná vložit žádný pomocný oblouk, a proto bylo upřednostněno.

Oblouk č. 5

S ohledem na minimalizaci posunů byl v oblouku zmenšen oproti nákresnému přehledu poloměr, naopak drobně prodloužena délka přechodnic. Toto řešení však podobně jako v oblouku č. 4 umožňuje nevkládat do přímé skrz stanici Poštorná pomocné oblouky velkých poloměrů.

Oblouk č. 6

V oblouku bylo vzhledem k posunům možné dodržet parametry dle nákrešného přehledu. V oblouku se navíc nachází železniční přejezd, v jeho poloze jsou posuny stlačeny na minimum.

Oblouk č. 7

Oproti nákrešnému přehledu došlo v oblouku k drobnému zkrácení délek přechodnic, které umožnilo minimalizovat směrové posuny osy koleje. Ostatní parametry byly zachovány dle nákrešného přehledu.

Oblouk č. 8

I v tomto oblouku došlo k drobnému zkrácení délek přechodnic s cílem minimalizovat směrové posuny koleje. Ostatní parametry byly zachovány dle nákrešného přehledu.

Oblouk č. 9

Řešení tohoto oblouku vychází z polohy obou jeho tečen, které jsou relativně dlouhé. Při vyrovnávání se ukázalo jako poměrně závažný problém, že na jeho začátku se nachází velká deformace v poloze osy koleje. Vzhledem k tomu, že se podobná deformace vyskytuje i u dalších oblouků a vždy na jejich začátku, lze předpokládat, že se nejedná o přirozenou deformaci osy koleje, ale o chybně provedený údržbový zásah (pravděpodobně podbýjení metodou zmenšování chyb, kdy byl oblouk chybně „vytažen“ až do přímé). S ohledem na tuto deformaci jsou na začátku oblouku i přes naši velkou snahu velké posuny, navíc oproti nákrešnému přehledu musela být upravena i délka druhé přechodnice. Toto řešení však umožňuje neměnit dramaticky směr navazujících tečen a zachovat těleso trati na původním místě.

Oblouk č. 10

Také tento oblouk trpí, stejně jako oblouk č. 9, deformací osy koleje na svém začátku. Pro redukci důsledků této deformace na polohu osy koleje byla navržena drobná změna poloměru a délek přechodnic oproti nákrešnému přehledu.

Oblouk č. 11

Podobný problém, jako u výše uvedených oblouků č. 9 a 10 se opakuje i zde. Ve všech případech bylo při prohlídce na místě zcela zřetelně vidět, že je oblouk na začátku zdeformovaný. V případě tohoto oblouku musel být poloměr i délka přechodnice změněny více, výsledkem však je, že směrové posuny v oblouku mimo počáteční zdeformované části dosahují vcelku nízkých hodnot.

Oblouk č. 12

U tohoto oblouku dochází ke změně poloměru oproti nákrešnému přehledu, nemá to však žádný zásadní vliv na křivost koleje. Touto změnou bylo dosaženo směrových posunů pod úrovní chyby měření v rámci zaměření.

Oblouk č. 13

Z důvodu minimalizace směrových posunů byl u tohoto oblouku drobně zmenšen poloměr, a naopak zvětšena délka přechodnic oproti nákrešnému přehledu. V druhé části oblouku je lokální deformace, kde jsou i po této úpravě větší směrové posuny, jinak jsou však směrové posuny v pořádku.

Oblouk č. 14

Tento oblouk byl dle nákrešného přehledu mírně nesymetrický, v rámci jeho úpravy došlo k dalšímu posílení nesymetrie přechodnic. Naši snahou bylo naopak nesymetrii odstranit, nicméně s ohledem na velikost příčných posunů toho nebylo možné rozumně dosáhnout. Změna poloměru oblouku je pouze nepatrná.

Oblouk č. 15

Jeden ze dvou oblouků trasy s velmi velkým směrovým úhlem. Z oblouku byla odstraněna nesymetrie přechodnic a byl mírně zmenšen poloměr směrového oblouku, bylo tím dosaženo nízkých hodnot směrových posunů a v místě přejezdu jsou posuny minimální.

Oblouk č. 16

V oblouku došlo oproti nákrešnému přehledu k aplikaci výrazné nesymetrie přechodnic, v opačném případě totiž hodnoty směrových posunů na více místech podél oblouku neklesaly i pod 20 cm. Je to dáno jak velkým směrovým úhlem oblouku, tak jeho lokálními deformacemi. Poloměr byl změněn pouze nepatrně.

Oblouk č. 17

I v tomto oblouku došlo k aplikaci nesymetrie přechodnic a zmenšení poloměru s cílem zmenšit hodnoty směrových posunů.

Oblouk č. 18

Druhý oblouk o velkém směrovém úhlu, který se v úseku vyskytuje. Stejně jako v případě oblouků č. 9 a č. 10 se na jeho začátku nachází deformace koleje zřejmě způsobená nesprávně provedeným údržbovým zásahem. Největší směrové posuny se podařilo odstranit pomocí vnesení nesymetrie délek přechodnic, poloměr v tomto případě zůstal zachován.

Vzestupnice

Pro celý úsek platí, že navržená délka vzestupnic je stejná jako délka přechodnic.

3.2.2 Výškové řešení

Při návrhu výškového řešení byl, vzhledem k technologii údržby podbýjením, při kterém není možné dosáhnout zapaštění nivelety, preferován návrh výškových posunů pouze kladných hodnot. Dále byly dodrženy požadavky dané zadávací dokumentací, tzn. navržená niveleta se pohybuje v pásmu -30 až +100 mm od výšky zaměřených bodů.

Zaoblení zakružovacích oblouků bylo přednostně umísťováno do přímých nebo kružnicových částí oblouků. Tam, kde to nebylo možné, byly lomy sklonu umístěny do hlavních bodů směrového řešení, aby zaoblení vzestupnice a zaoblení lomu sklonu byly na stejném místě.

4. DOTČENÉ OBJEKTY

4.1 VÝHYBKY

Směrové a výškové odchylky zaměřených bodů od navržené trasy koleje ve výhybkách viz příloha č. 3 této technické zprávy. Směrové posuny bylo snahou co nejvíce minimalizovat, což se mimo jedné výhybky povedlo. Větší směrové posuny jsou pouze ve výhybce č. 1 žst. Poštorná, a to z důvodu snahy o vyrovnaní přímé skrze celou stanici. Podrobněji je tento problém popsán v kapitole

4.2 PŘEJEZDY

Směrové a výškové odchylky zaměřených bodů od navržené trasy koleje na přejezdech viz příloha č. 4 této technické zprávy.

4.3 NÁSTUPIŠTĚ

V řešeném úseku se nachází 2 dopravní a jedna zastávka s nástupištěm u hlavní koleje:

- Poštorná
- Lednice, rybníky
- Lednice

Posouzení těchto nástupišť je uvedeno v příloze č. 5 této technické zprávy. Ve všech případech se jedná o nástupiště s nástupní hranou s výškou menší než 380 mm nad temenem kolejnice. V rámci směrového a výškového řešení došlo na mnoha místech ke změně vzájemné polohy osy koleje, nivelety koleje a polohy nástupní hrany, nedošlo však k významnému zhoršení stávajícího stavu. Naopak zlepšení stávajícího stavu nebylo možné v daných podmínkách dosáhnout, doporučujeme nástupiště v rámci udržovacích prací opravit do normového stavu.

V zastávce Charvátská Nová ves se nachází pouze sypané nástupiště v nenormovém stavu a bez nástupní hrany, není proto zahrnuto v tabulkách.

4.4 SVĚTELNÁ NÁVĚSTIDLA

Směrové a výškové odchylky zaměřených bodů od navržené trasy koleje v místě světelných návěstidel viz příloha č. 6 této technické zprávy.

4.5 PROPUSTKY

Směrové a výškové odchylky zaměřených bodů od navržené trasy koleje na propustcích viz příloha č. 7 této technické zprávy. Ve všech případech se jedná o objekty bez zábradlí.

4.6 DOPLŇUJÍCÍ PODMÍNKY

4.6.1 SEE

Ve stanicích Poštorná a Lednice dojde ke kolizi s kabelovými trasami venkovního osvětlení. V případě, že stavební práce na rekonstrukci kolejiště zasáhnou do ochranného pásma kabelových tras, je požadováno jejich dodatečné ochránění nebo přeložení. Veškeré návrhy přeložek a ochrany musí být striktně projednány a odsouhlaseny správcem kabelového vedení. V případě rekonstrukce nástupišť je nutné navrhnout projektové řešení osvětlení ploch nástupišť.

Poloha kabelových tras ve výše uvedených stanicích jsou přílohami 5.9 – 5.11 této technické zprávy. Správce zařízení v daném traťovém úseku: p. Brhel Miroslav: 972 632 753, mob: 602 571 644.

4.6.2 SSZT

V případě rekonstrukce se požaduje respektování stávajících technologií zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a kabelových tras ve správě SSZT Brno, tj. návěstidla včetně upozorňovadel, snímače počítačů náprav, výstražníky a technologické domky PZS, zabezpečení výhybek, venkovní telefonní objekty VTO, kabelové objekty, žlaby a kabelové trasy. Během stavebních prací nesmí dojít k poškození těchto technologií. Pokud dojde ke kolizi stávajících technologií ve správě SSZT Brno s plánovanou směrovou a výškovou úpravou koleje, nutno navrhnout v rámci projektové dokumentace ochranu těchto technologií.

V případě nového situování výhybek je nutno zahrnout do rozpočtu i demontáž a opětovnou montáž výměnových mechanických zámků.

V případě změny polohy kolejí v traťovém úseku žkm 0,328-0,986 by mělo dojít ke změně situování návěstidel Se3, PS a PŘPS. Změna situování návěstidel Se3, PS a PŘPS je možná pouze na základě provedení komisionální prohlídky viditelnosti nově situovaných návěstidel. V případě změny situování návěstidel Se3, PS a PŘPS je nutno nově situovat i počítací body PN v km 0,394, km 0,578.

V případě změny polohy kolejí v traťovém úseku žkm 0,328 - 0,578 je nutno přepočítat přibližovací úsek přejezdu PZS žkm 0,328 P7090 trati Břeclav-Lednice a popřípadě přemístit počítací

1 - TECHNICKÁ ZPRÁVA

bod přibližovacího úseku A4 PZS P7090. V případě změny polohy kolejí v traťovém úseku žkm 2,175 - 3,064 je nutno přepočítat přibližovací úsek přejezdu PZS žkm P7131 trati Břeclav-Lednice a popřípadě přemístit počítací body PN1-1 a PN2-2 přibližovacích úseků PZS P7131. Nové situování návěstidel, PN a úpravy propustků si vyžádají stranové přeložky a prodloužení kabelových tras ve správě SSZT Brno.

Kontaktní osoba správy SSZT Brno: Ing. Lenka Mollinová, systémový specialista SSZT Brno, mobil: 724 110 851, e-mail: mollinova@szdc.cz

V Brně dne 15. 10. 2019

Vypracoval: Ing. Tomáš Říha

5. PŘÍLOHY

5.1 ANALÝZA POLOHY STÁVAJÍCÍCH STANIČNÍKŮ VZHLEDEM K NOVÉMU STANIČENÍ

Číslo staničníku	staničení [km]		rozdíl [m]	poznámka
	deklarované	dle projektu		
1	0,4	0,399 062	-0,938	
2	0,5	0,499 718	-0,282	
3	0,6	0,599 584	-0,416	
4	0,7	0,699 474	-0,526	
5	0,8	0,799 566	-0,434	betonový staničník
6	0,8	0,799 688	-0,312	staničník na ceduli
7	0,9	0,899 612	-0,388	
8	1,0	0,999 594	-0,406	
9	1,1	1,099 610	-0,390	
10	1,2	1,199 357	-0,643	
11	1,3	1,299 584	-0,416	
12	1,4	1,399 497	-0,503	
13	1,5	1,499 581	-0,419	
14	1,6	1,599 666	-0,334	
15	1,7	1,699 666	-0,334	
16	1,8	1,799 378	-0,622	
17	1,9	1,899 564	-0,436	
18	2,0	1,999 425	-0,575	
19	2,1	2,099 534	-0,466	staničník na ceduli
20	2,1	2,099 809	-0,191	betonový staničník
21	2,2	2,199 682	-0,318	
22	2,3	2,299 567	-0,433	
23	2,4	2,399 785	-0,215	
24	2,5	2,499 579	-0,421	
25	2,6	2,599 824	-0,176	
26	2,7	2,699 610	-0,390	
27	2,8	2,799 574	-0,426	
28	2,9	2,899 749	-0,251	
29	3,0	2,999 350	-0,650	
30	3,1	3,099 702	-0,298	
31	3,2	3,199 743	-0,257	
32	3,3	3,299 747	-0,253	
33	3,4	3,399 490	-0,510	
34	3,5	3,499 667	-0,333	
35	3,6	3,599 808	-0,192	
36	3,7	3,699 519	-0,481	

1 - TECHNICKÁ ZPRÁVA

Číslo staničníku	staničení [km]		rozdíl [m]	poznámka
	deklarované	dle projektu		
37	3,8	3,799 729	-0,271	
38	3,9	3,899 529	-0,471	
39	4,0	3,999 619	-0,381	
40	4,1	4,099 589	-0,411	
41	4,2	4,199 637	-0,363	
42	4,3	4,299 596	-0,404	
43	4,4	4,399 465	-0,535	
44	4,5	4,499 625	-0,375	
45	4,6	4,599 740	-0,260	
46	4,7	4,699 589	-0,411	
47	4,8	4,798 768	-1,232	
48	4,9	4,899 640	-0,360	
49	5,0	4,999 664	-0,336	
50	5,1	5,099 578	-0,422	
51	5,2	5,199 590	-0,410	
52	5,3	5,299 631	-0,369	
53	5,4	5,399 625	-0,375	
54	5,5	5,499 901	-0,099	
55	5,6	5,599 663	-0,337	
56	5,7	5,699 662	-0,338	
57	5,8	5,798 347	-1,653	
58	5,9	5,902 662	2,662	staničník posunut kvůli přejezdu
59	6,0	5,999 663	-0,337	
60	6,1	6,099 448	-0,552	
61	6,2	6,199 660	-0,340	
62	6,3	6,299 569	-0,431	
63	6,4	6,399 759	-0,241	
64	6,5	6,499 679	-0,321	
65	6,6	6,599 672	-0,328	
66	6,7	6,699 929	-0,071	
67	6,8	6,799 822	-0,178	
68	6,9	6,899 656	-0,344	
69	7,0	6,999 742	-0,258	
70	7,1	7,099 775	-0,225	
71	7,2	7,199 723	-0,277	
72	7,3	7,299 757	-0,243	
73	7,4	7,399 614	-0,386	
74	7,5			hektometr nezaměřen/nenalezen
75	7,6	7,599 545	-0,455	
76	7,7	7,699 486	-0,514	
77	7,8	7,799 613	-0,387	
78	7,9	7,899 531	-0,469	

1 - TECHNICKÁ ZPRÁVA

Číslo staničníku	staničení [km]		rozdíl [m]	poznámka
	deklarované	dle projektu		
79	8,0	7,999 725	-0,275	
80	8,1	8,099 592	-0,408	
81	8,2	8,199 596	-0,404	
82	8,3	8,299 564	-0,436	
83	8,4	8,399 666	-0,334	
84	8,5	8,499 635	-0,365	
85	8,6	8,599 593	-0,407	
86	8,7	8,699 410	-0,590	
87	8,8	8,799 762	-0,238	
88	8,9	8,899 871	-0,129	
89	9,0	8,999 588	-0,412	
90	9,1	9,099 581	-0,419	
91	9,2	9,199 423	-0,577	
92	9,3	9,299 605	-0,395	
93	9,4	9,399 535	-0,465	

5.2 TABULKA STÁVAJÍCÍCH A NAVRŽENÝCH PARAMETRŮ SMĚROVÝCH
OBLOUKŮ

Číslo oblouku	Staničení od - do [km]	Navržené parametry			Stávající parametry			Poznámky [-]
		Lk1 [m]	R/D [m/mm]	Lk2 [m]	Lk1 [m]	R/D [m/mm]	Lk2 [m]	
1	0,363955 - 0,371171		350/0	15		350/0	15	
2	0,386171 - 0,550674	15	198/30	48	15	198/30	48	
3	1,36376 - 1,555791	57	384/0	57	63	384/0	70	
4	1,603008 - 1,706684	35	375/0	35	25	400/0	25	
5	1,730681 - 1,837021	38	194/25	38	40	200/25	40	
6	2,34488 - 2,433406	30	475/0	30	29	500/0	29	
7	2,484879 - 2,65137	62	200/32	62	62	200/32	62	
8	2,681043 - 2,827527	60	200/78	60	62	200/78	62	
9	2,984326 - 3,093909	36	380/0	36	38	380/0	38	
10	3,407633 - 3,710225	30	700/0	49	30	705/0	30	
11	4,834224 - 4,955374	29	199/63	29	26	200/63	26	
12	5,077182 - 5,204644	29	191/63	38	36	200/63	26	
13	5,308655 - 5,422509		687/0			700/0		
14	5,759537 - 6,037982	66	199/78	66	60	200/78	60	
15	6,107971 - 6,324303	69	201/78	55	60	203/78	61	
16	6,375565 - 6,774524	76	199,6/78	76	70	200/78	68	
17	7,030447 - 7,309207	68	201/78	45	62	200/78	62	
18	7,585552 - 7,765336	55	197/78	63	62	200/78	62	
19	8,428079 - 8,791559	43	200/78	35	40	200/78	40	

5.3 SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ ODCHYLKY ZAMĚŘENÝCH BODŮ OD NAVRŽENÉ TRASY KOLEJE VE VÝHYBKÁCH

Název dopravny	Staničení ZV [km]	Číslo výhybky [-]	Směrový posun osy [mm]	Zdvih nivelety [mm]
žst. Poštorná	1,567 585	C1	0 vpravo	35
			4 vlevo	43
			6 vlevo	45
			8 vlevo	37
			3 vlevo	33
			0 vlevo	29
			0 vpravo	35
	1,840 244	1	91 vpravo	26
			76 vpravo	32
			77 vpravo	26
			67 vpravo	20
			57 vpravo	26
	1,867 289	2	56 vpravo	37
			56 vpravo	37
			55 vpravo	23
			45 vpravo	31
			44 vpravo	28
			42 vpravo	47
	2,037 558	4	15 vpravo	21
			22 vpravo	13
			18 vpravo	17
			18 vpravo	23
			12 vpravo	30
			14 vpravo	52
	2,064 603	5	14 vpravo	52
			9 vpravo	30
			6 vpravo	35
			4 vpravo	33
			0 vlevo	41
			4 vpravo	50

1 - TECHNICKÁ ZPRÁVA

Název dopravny	Staničení ZV [km]	Číslo výhybky [-]	Směrový posun osy [mm]	Zdvih nivelety [mm]
žst. Lednice	8,960 916	1	0 vpravo	82
			4 vpravo	92
			4 vpravo	100
			12 vpravo	91
			20 vpravo	74
			29 vpravo	75
	9,126 047	3	10 vlevo	65
			1 vlevo	62
			9 vpravo	64
			12 vpravo	80
			16 vpravo	85
	9,153 090	4	16 vpravo	85
			1 vpravo	59
			3 vpravo	46
			2 vlevo	47
			2 vlevo	63
	9,380 632	8	9 vpravo	64
			5 vpravo	53
			2 vpravo	69
			14 vpravo	74
			9 vpravo	82
			8 vpravo	81
	9,407 695	9	8 vpravo	81
			11 vpravo	53
			14 vpravo	46
			3 vpravo	47
			0 vpravo	64

5.4 SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ ODCHYLKY ZAMĚŘENÝCH BODŮ OD NAVRŽENÉ TRASY KOLEJE NA PŘEJEZDECH

Staničení [km]	Identifikace [-]	Směrový posun osy [mm]	Zdvih nivelety [mm]	Konstrukce [-]
1,447	P7129	12 vlevo	33	beton. panely, vnější přísyp
		9 vpravo	17	
2,136	P7130	5 vpravo	16	beton. panely, vnější asfalt
		4 vpravo	39	
2,570	P7131	3 vpravo	2	asfalt. beton, kolejnic. žlábek
		1 vpravo	14	
		2 vlevo	22	
3,069	P7132	27 vlevo	78	beton. panely, vnitř. i vnější
		32 vlevo	77	
5,899	P7133	49 vpravo	63	beton. panely, vnitř. i vnější
		45 vpravo	71	
6,558	P7134	6 vpravo	100	beton. panely, vnitř. i vnější
		6 vpravo	125	
7,180	P7135	19 vlevo	95	beton. panely, dřev. trámce
		10 vlevo	89	
7,706	P7136	50 vlevo	39	beton. panely, vnitř. i vnější
		28 vlevo	54	
9,033	P7137	26 vlevo	67	beton. panely, vnitř. i vnější
		26 vlevo	71	

5.5 POSOUZENÍ POLOHY NÁSTUPNÍCH HRAN VŮČI OSE A NIVELETĚ KOLEJE

Název dopravní	Staničení [km]	H _{měř} [m]	L _{měř} [m]	H _{proj} [m]	L _{proj} [m]
žst. Poštorná	1,954 685	0,183	1,605	0,173	1,615
	1,961 804	0,225	1,628	0,225	1,634
	1,969 979	0,217	1,632	0,230	1,630
	1,977 080	0,222	1,617	0,234	1,617
	1,984 234	0,241	1,624	0,259	1,624
	1,991 327	0,230	1,638	0,253	1,642
	1,999 462	0,237	1,614	0,267	1,623
	2,007 630	0,249	1,627	0,276	1,643
	2,014 798	0,260	1,642	0,277	1,654
	2,021 950	0,274	1,660	0,276	1,668
	2,028 070	0,253	1,643	0,280	1,649
zast. Lednice rybníky	7,404 309	0,162	1,629	0,156	1,627
	7,411 391	0,191	1,636	0,196	1,638
	7,418 492	0,187	1,644	0,206	1,644
	7,426 609	0,147	1,649	0,174	1,648
	7,434 753	0,171	1,653	0,183	1,649
	7,442 883	0,163	1,625	0,159	1,626
	7,449 996	0,150	1,601	0,147	1,641
	7,455 043	0,140	1,598	0,142	1,641
žst. Lednice	9,261 916	0,032	1,617	0,032	1,580
	9,269 564	0,055	1,584	0,057	1,554
	9,277 702	0,056	1,583	0,071	1,554
	9,285 768	0,062	1,592	0,079	1,565
	9,293 861	0,064	1,607	0,081	1,588
	9,301 958	0,034	1,563	0,063	1,570
	9,310 039	0,074	1,548	0,095	1,566
	9,318 110	0,088	1,558	0,109	1,580
	9,326 197	0,114	1,591	0,098	1,590
	9,334 289	0,117	1,605	0,105	1,608
	9,338 894	0,100	1,652	0,107	1,603

Pro účel posuzování vzdálenosti a výšky nástupištní hrany od projektované polohy osy koleje dle ČSN 734959:

- Vzájemná odchylka příčné vzdálenosti osy koleje a hrany nástupiště od jmenovité hodnoty ($L_{proj} = 1650\text{mm}$) musí být dodržena v hodnotách $+50\text{ mm}$, $- 0\text{ mm}$
- Vzájemná výšková vzdálenost (H_{proj}) spojnice temen kolejnicových pásů a horní plochy nástupiště v projektované výšce do 380 mm nebyla dle ČSN posuzována.

Nevyhovující místa jsou označena barevně.

5.6 SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ ODCHYLKY ZAMĚŘENÝCH BODŮ OD NAVRŽENÉ TRASY KOLEJE V MÍSTĚ SVĚTELNÝCH NÁVĚSTIDEL

Staničení [km]	Označení [-]	Směrový posun osy [mm]	Poznámky [-]
0,393 852	Se3	7 vpravo	seř. návěstidlo Se3 v žst. Boří les
0,577 951	PS	10 vlevo	vj. návěstidlo PS do žst. Boří les
0,985 479	PřPS	20 vpravo	předvěst PS žst. Boří les

5.7 SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ ODCHYLKY ZAMĚŘENÝCH BODŮ OD NAVRŽENÉ TRASY KOLEJE NA PROPUSTCÍCH

Staničení [km]	Tvar trouby [-]	Směrový posun osy [mm]	Zdvih nivelety [mm]	Poznámky [-]
0,833	desková	13 vpravo	52	
		11 vpravo	36	
2,393	trubní	0 vpravo	40	nezaměřený
2,564	oválná, vejčitá	3 vpravo	13	mimo osu koleje, u přejezdu P7131
		1 vpravo	24	
		1 vlevo	32	
		5 vlevo	42	
2,620	oválná, vejčitá	62 vpravo	52	
		59 vpravo	51	
3,725	oválná, vejčitá	8 vlevo	70	
		7 vlevo	66	
4,387	oválná, vejčitá	10 vpravo	-14	
		13 vpravo	-18	
4,893	oválná, vejčitá	7 vpravo	6	
6,717	klenbová	146 vlevo	31	nezaměřený
		152 vlevo	21	
7,245	trubní	80 vpravo	-16	nezaměřený
		43 vpravo	0	
7,698	oválná, vejčitá	57 vlevo	20	u přejezdu P7136
8,135	oválná, vejčitá	36 vlevo	59	

5.8 SEZNAM SOUŘADNIC HLAVNÍCH BODŮ TRASY

Čís. bodu	Y	X	Z	Poznámka
1	588941,6841299	1206495,0269042	174,774	KK/KÚ
2	588818,5696007	1206585,0029622	174,668	ZZO
3	588819,3990584	1206584,3967678	174,669	LN
4	588820,2285161	1206583,7905735	174,670	KZO
5	588634,2529260	1206719,7075168	174,278	ZZO
6	588635,3611376	1206718,8976001	174,279	LN
7	588636,4693492	1206718,0876834	174,281	KZO
8	588389,7787465	1206898,3771108	174,172	ZZO
9	588390,6872259	1206897,7131649	174,173	LN
10	588391,5957053	1206897,0492189	174,174	KZO
11	588290,1727819	1207044,6520228	173,890	ZZO
12	588290,7658408	1207040,9796554	173,906	LN
13	588291,4270993	1207037,3189536	173,915	KZO
14	588293,8615372	1207123,1561535	173,471	ZZO
15	588293,1963842	1207120,4102096	173,492	LN
16	588292,5700879	1207117,6551436	173,509	KZO
17	588395,9917139	1207279,2861479	171,963	ZZO
18	588395,2489164	1207278,3726949	171,971	LN
19	588394,5061188	1207277,4592419	171,980	KZO
20	588626,0903093	1207562,2491903	169,468	ZZO
21	588625,3856567	1207561,3826459	169,476	LN
22	588624,6810041	1207560,5161015	169,484	KZO
23	588808,0903109	1207795,9949973	167,155	ZZO
24	588805,0199881	1207789,8724744	167,174	LN
25	588801,7386869	1207783,8603840	167,217	KZO
26	588830,0937278	1207902,6112611	167,048	ZZO
27	588829,8343079	1207898,8902504	167,041	LN
28	588829,5748881	1207895,1692396	167,042	KZO
29	588840,2768460	1208048,6736848	167,445	ZZO
30	588840,0263906	1208045,0812573	167,426	LN
31	588839,7759353	1208041,4888299	167,413	KZO
32	588845,5434877	1208124,2162098	167,954	ZZO
33	588845,1151291	1208118,0720107	167,888	LN
34	588844,6867704	1208111,9278117	167,840	KZO
35	588840,8043611	1208268,4071985	169,757	ZZO
36	588841,2475889	1208267,0077246	169,737	LN
37	588841,6805840	1208265,6050509	169,718	KZO
38	588720,3089147	1208399,7453402	172,295	ZZO
39	588721,3612896	1208399,1221725	172,277	LN
40	588722,4136644	1208398,4990048	172,259	KZO
41	588398,9272098	1208622,1192966	178,238	ZZO

1 - TECHNICKÁ ZPRÁVA

Čís. bodu	Y	X	Z	Poznámka
42	588399,9104084	1208620,4063531	178,212	LN
43	588400,9105083	1208618,7032222	178,183	KZO
44	588499,6424936	1209012,3469103	183,751	ZZO
45	588498,3822835	1209004,2698612	183,694	LN
46	588496,7946861	1208996,2507351	183,603	KZO
47	588459,6984468	1209253,8099718	184,956	ZZO
48	588460,7890768	1209251,2423851	184,948	LN
49	588461,8436076	1209248,6597623	184,936	KZO
50	588372,1760994	1209349,5386053	185,196	ZZO
51	588377,8066255	1209346,3562306	185,214	LN
52	588383,3307622	1209342,9925647	185,210	KZO
53	588260,0146447	1209390,7463250	184,628	ZZO
54	588266,7268456	1209388,5422393	184,696	LN
55	588273,4390464	1209386,3381536	184,739	KZO
56	588053,6211411	1209458,5197683	182,153	ZZO
57	588054,4440210	1209458,2495592	182,162	LN
58	588055,2669009	1209457,9793501	182,172	KZO
59	587688,5186162	1209667,7692290	177,628	ZZO
60	587689,8987461	1209665,7338113	177,658	LN
61	587691,2788760	1209663,6983936	177,686	KZO
62	587607,2472321	1209785,2943507	175,779	ZZO
63	587609,0117989	1209783,1811319	175,809	LN
64	587610,7469621	1209781,0437040	175,843	KZO
65	587506,9159877	1209856,1992044	174,529	ZZO
66	587510,4725886	1209854,2009757	174,559	LN
67	587514,0291894	1209852,2027470	174,596	KZO
68	587158,5941001	1210051,8992088	172,082	ZZO
69	587161,7435718	1210050,1297201	172,095	LN
70	587164,8930435	1210048,3602314	172,114	KZO
71	586998,4819533	1210141,8560818	171,620	ZZO
72	587000,4564016	1210140,7467644	171,622	LN
73	587002,4308498	1210139,6374470	171,626	KZO
74	586768,9352312	1210270,8238443	171,546	ZZO
75	586769,4234279	1210270,5495575	171,546	LN
76	586769,9116247	1210270,2752707	171,547	KZO
77	586494,1730601	1210427,6319682	171,281	ZZO
78	586494,9748083	1210427,0992579	171,281	LN
79	586495,7772882	1210426,5676505	171,282	KZO
80	586239,9634911	1210690,2157630	171,241	ZZO
81	586245,7944873	1210683,0501268	171,304	LN
82	586251,6254836	1210675,8844906	171,324	KZO
83	586132,1840412	1210822,6645407	169,681	ZZO
84	586133,3841939	1210821,1896885	169,701	LN

1 - TECHNICKÁ ZPRÁVA

Čís. bodu	Y	X	Z	Poznámka
85	586134,5843467	1210819,7148362	169,719	KZO
86	585997,4396704	1211052,7040781	166,759	ZZO
87	585999,6449100	1211048,5639633	166,794	LN
88	586001,8501496	1211044,4238484	166,840	KZO
89	585956,1281205	1211117,2230589	166,289	ZZO
90	585958,7254604	1211114,2132709	166,302	LN
91	585961,2624623	1211111,1524507	166,324	KZO
92	585894,4612894	1211169,9415397	166,116	ZZO
93	585897,8207705	1211167,3932146	166,112	LN
94	585901,1802516	1211164,8448894	166,118	KZO
95	585775,9586870	1211318,4782848	166,493	ZZO
96	585777,5062629	1211314,8117254	166,474	LN
97	585779,0538387	1211311,1451660	166,463	KZO
98	585670,7157294	1211650,6855297	168,524	ZZO
99	585671,5330965	1211647,8016161	168,513	LN
100	585672,3504636	1211644,9177024	168,498	KZO
101	585622,4116784	1211821,1165575	169,028	ZZO
102	585622,4502800	1211820,9803594	169,028	LN
103	585622,4888817	1211820,8441613	169,028	KZO
104	585581,4814974	1211972,6573886	169,503	ZZO
105	585581,8133549	1211970,4905716	169,492	LN
106	585582,1696745	1211968,3276426	169,485	KZO
107	585585,0030600	1212116,9294815	170,114	ZZO
108	585585,2071288	1212105,1886327	170,156	LN
109	585585,0434937	1212093,4471506	170,130	KZO
110	585576,7485035	1212204,6271242	169,544	ZZO
111	585577,0527220	1212201,7961259	169,556	LN
112	585577,3569405	1212198,9651277	169,573	KZO
113	585547,5349075	1212339,0622888	169,028	ZZO
114	585548,1659037	1212337,4773344	169,037	LN
115	585548,7898524	1212335,8895925	169,044	KZO
116	585307,7187189	1212828,1022491	166,083	ZZO
117	585308,8968609	1212825,7164772	166,092	LN
118	585310,0750029	1212823,3307053	166,105	KZO
119	585168,0854133	1213110,8637654	165,219	ZZO
120	585169,4200208	1213108,1611463	165,223	LN
121	585170,7546283	1213105,4585273	165,229	KZO
122	585060,5320223	1213232,9572783	165,034	ZZO
123	585068,9946971	1213228,6204216	165,086	LN
124	585077,2393888	1213223,8822523	165,108	KZO
125	585031,2448095	1213244,5906638	164,810	ZÚ/ZO1
126	585038,2244813	1213242,2577591	164,862	VB1
127	585038,0649947	1213242,2326276	164,861	KO/ZPm

1 - TECHNICKÁ ZPRÁVA

Čís. bodu	Y	X	Z	Poznámka
128	585052,0473076	1213236,8078101	164,968	KPm/ZO
129	585118,2916328	1213211,6976233	165,137	VB2
130	585140,1178462	1213163,1234118	165,174	KO2
131	585163,0769502	1213121,0060492	165,210	KP2
132	585523,0911751	1212391,9667436	168,712	ZP3
133	585547,0515672	1212340,2626905	169,021	ZO3
134	585565,9416947	1212305,1931916	169,171	VB3
135	585568,7934920	1212265,4619202	169,316	KO3
136	585576,2818166	1212208,9700226	169,528	KP3
137	585581,3267572	1212162,0227830	169,817	ZP4
138	585584,5242625	1212127,1725485	170,047	ZO4
139	585586,8768282	1212110,3748992	170,146	VB4
140	585585,0454215	1212093,5124694	170,130	KO4
141	585582,9283628	1212058,5799495	169,949	KP4
142	585581,1042640	1212034,6518927	169,825	ZP5
143	585579,4546878	1211996,7039260	169,628	ZO5
144	585577,0317925	1211981,2302625	169,549	VB5
145	585582,4819201	1211966,5469117	169,479	KO5
146	585591,6411928	1211929,6839628	169,366	KP5
147	585730,1253760	1211441,0706649	167,259	ZP6
148	585738,6088304	1211412,2965232	167,084	ZO6
149	585742,2064779	1211398,4449520	167,000	VB6
150	585748,0610680	1211385,3861285	166,917	KO6
151	585759,4347787	1211357,6271853	166,742	KP6
152	585779,4505611	1211310,2052403	166,461	ZP7
153	585806,4481613	1211254,4654160	166,345	ZO7
154	585812,3699589	1211232,2116928	166,305	VB7
155	585832,4717878	1211220,9772654	166,266	KO7
156	585879,8172371	1211181,0497453	166,150	KP7
157	585903,4584469	1211163,1167707	166,125	ZP8
158	585949,3440320	1211124,5509925	166,266	ZO8
159	585962,4721337	1211118,3521007	166,299	VB8
160	585966,5069646	1211104,4060097	166,378	KO8
161	585997,2943107	1211052,9769762	166,757	KP8
162	586071,0084192	1210914,5861739	168,461	ZP9
163	586088,4305461	1210883,0867925	168,858	ZO9
164	586096,8270614	1210866,1142778	169,065	VB9
165	586109,2143322	1210851,7921535	169,272	KO9
166	586131,4906724	1210823,5166127	169,669	KP9
167	586329,5051437	1210580,1791794	171,309	ZP10
168	586348,6056929	1210557,0462529	171,305	ZO10
169	586423,1523381	1210465,0973484	171,291	VB10
170	586517,9425346	1210412,4963986	171,304	KO10

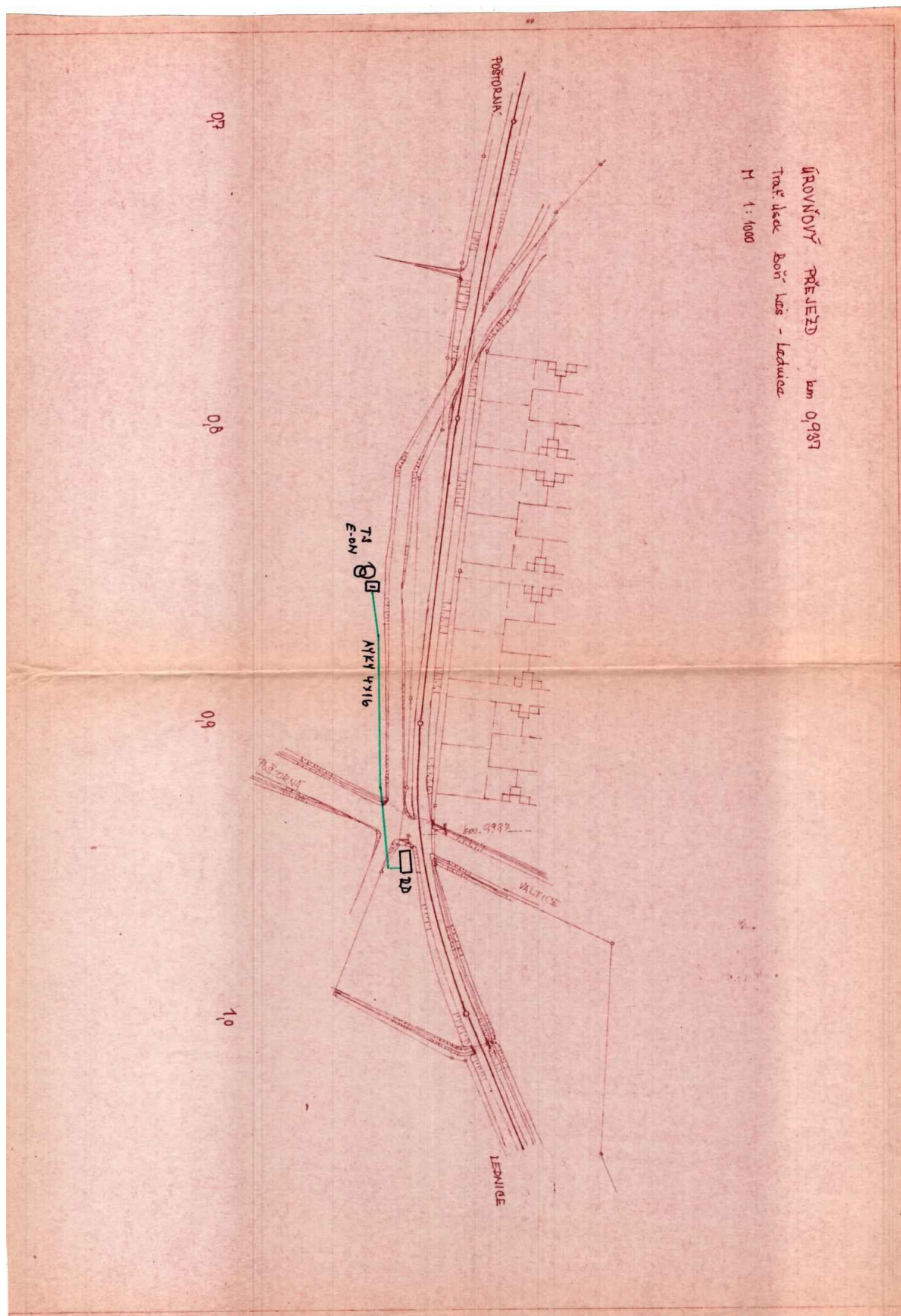
1 - TECHNICKÁ ZPRÁVA

Čís. bodu	Y	X	Z	Poznámka
171	586560,3766160	1210387,9997191	171,345	KP10
172	587540,3050459	1209837,4400077	174,905	ZP11
173	587565,2296020	1209822,6288737	175,202	ZO11
174	587593,8830336	1209807,3379303	175,525	VB11
175	587611,5230751	1209780,0677811	175,859	KO11
176	587628,3722825	1209756,4731335	176,236	KP11
177	587696,7320748	1209655,6560078	177,788	ZP12
178	587713,6049325	1209632,0789865	178,093	ZO12
179	587731,9611457	1209603,7001203	178,438	VB12
180	587758,0370359	1209591,4468174	178,730	KO12
181	587791,0719013	1209572,7004043	179,130	KP12
182	587883,1849463	1209524,3931511	180,226	ZO13
183	587933,7154993	1209497,8931889	180,825	VB13
184	587987,9253929	1209480,0922838	181,425	KO13
185	588308,1313500	1209374,9462405	184,897	ZP14
186	588369,5290253	1209350,9527229	185,183	ZO14
187	588451,7076391	1209327,8000885	185,088	VB14
188	588463,9001781	1209243,2973605	184,908	KO14
189	588479,6474870	1209179,2865358	184,583	KP14
190	588492,5874932	1209110,5042612	184,238	ZP15
191	588501,4355892	1209042,1649802	183,898	ZO15
192	588513,9496135	1208996,9544526	183,652	VB15
193	588481,8768704	1208952,7572966	183,000	KO15
194	588453,7991674	1208905,5173458	182,279	KP15
195	588425,6262570	1208862,6905741	181,607	ZP16
196	588388,0281165	1208796,7830889	180,612	ZO16
197	588289,0695863	1208655,1052991	178,994	VB16
198	588440,1638287	1208571,2249278	177,250	KO16
199	588502,8708817	1208528,5020734	176,105	KP16
200	588723,0822038	1208398,1031268	172,249	ZP17
201	588779,4764867	1208360,2621830	171,307	ZO17
202	588859,0259821	1208317,6035170	170,244	VB17
203	588850,2277735	1208215,5269008	169,087	KO17
204	588848,7755388	1208170,5754094	168,530	KP17
205	588829,5561129	1207894,8999362	167,042	ZP18
206	588823,1889050	1207840,3176784	167,103	ZO18
207	588823,2696775	1207804,7299138	167,140	VB18
208	588801,1671671	1207782,8619840	167,226	KO18
209	588764,1219251	1207731,9931467	167,727	KP18
210	588345,9917927	1207217,7988981	172,597	ZP19
211	588320,0885536	1207183,5042380	172,942	ZO19
212	588199,3918045	1207037,5180120	173,866	VB19
213	588356,2333528	1206924,1568706	174,110	KO19

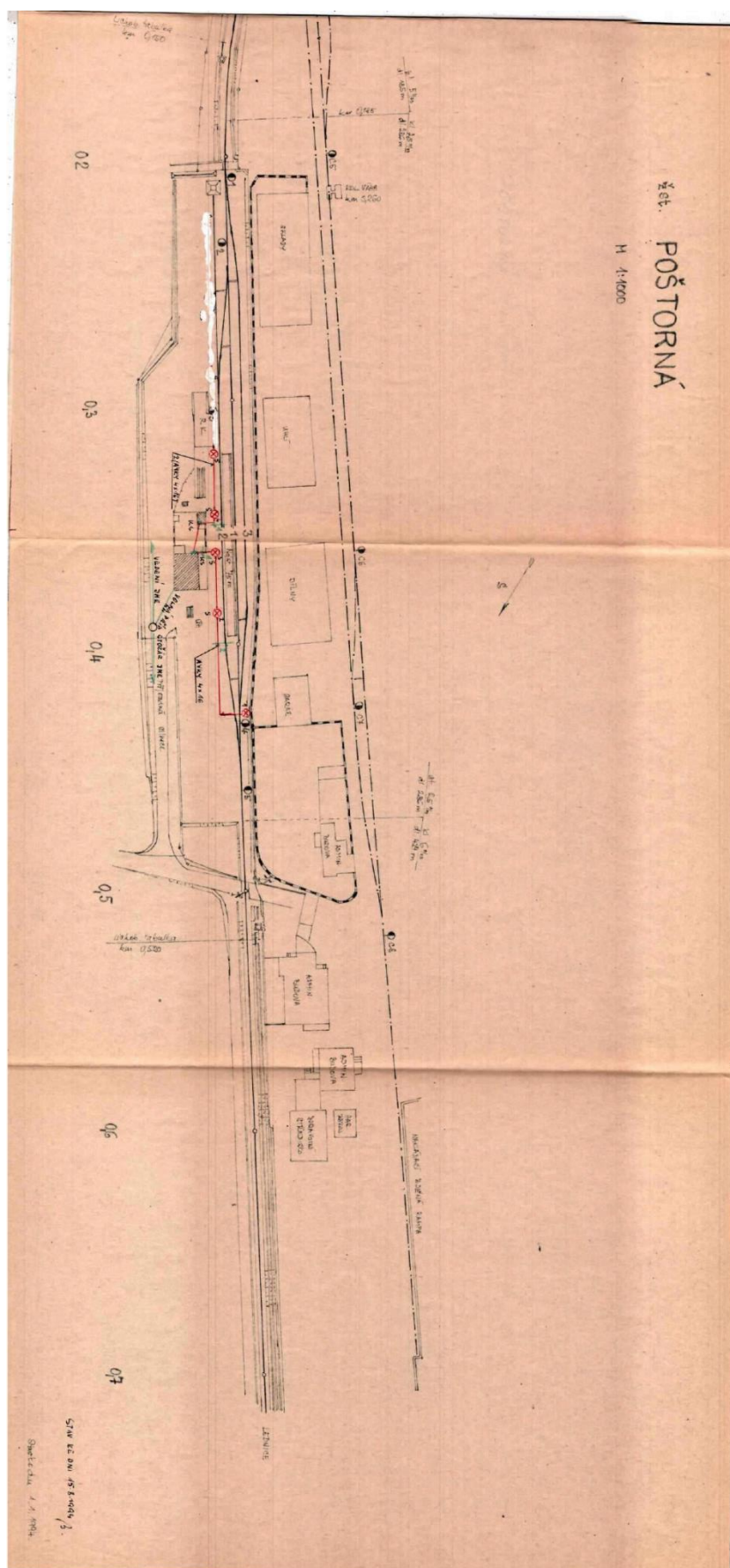
1 - TECHNICKÁ ZPRÁVA

Čís. bodu	Y	X	Z	Poznámka
214	588383,8675545	1206902,6972001	174,161	KP19
215	585577,5420000	1212197,2430000	169,584	ZVC1
216	585581,0900000	1212164,2260000	169,802	KVC1
217	585592,5201801	1211926,5826346	169,356	ZV1
218	585599,8949158	1211900,5623784	169,275	KV1/ZV2
219	585607,2856903	1211874,4855326	169,194	KV2
220	585646,3242122	1211736,7460414	168,778	KV4
221	585653,6989059	1211710,7259332	168,701	ZV4/KV5
222	585661,0777777	1211684,6910836	168,624	ZV5
223	588520,6010000	1206802,7680000	174,229	ZV1
224	588544,4540608	1206785,3354159	174,239	KV1
225	588653,9219624	1206705,3327439	174,318	ZV3
226	588675,7555506	1206689,3760638	174,364	KV3/ZV4
227	588697,6368881	1206673,3844785	174,411	KV4
228	588859,4652132	1206555,1151332	174,704	KV8
229	588881,3148906	1206539,1466861	174,723	ZV8/KV9
230	588903,1716473	1206523,1764925	174,741	ZV9

5.9 ZÁKRES KABELOVÉ TRASY K ÚROVŇOVÉMU PŘEJEZDU V KM 0,937



ZÁKRES KABELOVÝCH TRAS V ŽST. POŠTORNÁ



5.11 ZÁKRES KABELOVÝCH TRAS V ŽST. LEDNICE

