

Obsah

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2	ÚVOD	2
3	VÝPIS DOTČENÝCH POZEMKŮ	3
4	SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY, NORMY, PODKLADY	4
5	SOUŘADNICOVÝ A VÝŠKOVÝ SYSTÉM	4
6	STANIČENÍ.....	4
7	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	5
8	GEOMETRICKÉ PARAMETRY KOLEJE	5
8.1	NÁVRHOVÁ RYCHLOST.....	5
8.2	SMĚROVÉ ŘEŠENÍ	5
8.3	VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ	6
9	KONSTRUKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO SPODKU A SVRŠKU, ZŘÍZENÍ BEZSTYKOVÉ KOLEJE	6
10	VÝSTROJ TRATI	6
11	ODVODNĚNÍ.....	6
12	ZAJIŠTĚNÍ PROSTOROVÉ POLOHY KOLEJE	7
13	OBJEKTY.....	7
13.1	NÁSTUPIŠTĚ	7
13.2	ZÁRUBNÍ ZDI	7
13.3	STŘELENSKÝ TUNEL	7
13.4	PROPUSTKY.....	7
13.5	MOSTY	9
14	ZÁVĚR.....	11

Příloha č. 1: Posouzení nástupišť

1 Identifikační údaje

Název dokumentace:	Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč – Horní Lideč st. hr Část A: Kolejový svršek a spodek
Stupeň dokumentace:	Zjednodušený projekt
Místo:	Horní Lideč st. hr. – Horní Lideč
TUDU:	2363
Kraj:	Zlínský
Katastrální území:	Střelná na Moravě, Horní Lideč
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

Zjednodušený projekt „Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč – Horní Lideč st. hr; část A: Kolejový svršek a spodek“ řeší geometrické parametry trat'ových kolejí č. 1 a 2 a návrh odvodnění drážního tělesa v koordinaci s projektem konverze trakčního vedení.

Samotná stavba bude probíhat v koleji č. 2 v km 21,1 – 22,6 a 23,8 – 27,2. Ve stejném rozsahu bude provedena úprava koruny zemního tělesa a odvodnění vpravo koleje č. 2. V koleji č. 1 dojde pouze ke směrové a výškové úpravě mimo oblast Střelenského tunelu, kde se nachází pevná jízdní dráha.

Dokumentace neřeší:

1. konstrukční uspořádání železničního spodku
2. konstrukční uspořádání železničního svršku
3. zřízení bezstykové koleje
4. izolaci kolejí – tj. izolované styky, propojky, lanová propojení...
5. organizaci výstavby
6. opravu zárubních zdí
7. opravu mostních objektů

Všechny výše uvedené skutečnosti, které dokumentace neřeší, jsou v kompetenci Správy tratí Olomouc v případné součinnosti s dalšími složkami Oblastního ředitelství Ostrava.

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 Střelná na Moravě					
2651	11788	ostatní plocha	dráha	90	Česká republika, Správa železnic, s.o.
2652	35889	ostatní plocha	dráha	90	Česká republika, Správa železnic, s.o.
2653	21028	ostatní plocha	dráha	90	Česká republika, Správa železnic, s.o.
2654	14170	ostatní plocha	dráha	90	Česká republika, Správa železnic, s.o.
2655	18962	ostatní plocha	dráha	90	Česká republika, Správa železnic, s.o.
2656	9286	ostatní plocha	dráha	90	Česká republika, Správa železnic, s.o.
2657	13808	ostatní plocha	dráha	90	Česká republika, Správa železnic, s.o.
2658	14098	ostatní plocha	dráha	90	Česká republika, Správa železnic, s.o.
Katastrální území Horní Lideč					
2372	29670	ostatní plocha	dráha	348	Česká republika, Správa železnic, s.o.
2373	13614	ostatní plocha	dráha	348	Česká republika, Správa železnic, s.o.
2374	25569	ostatní plocha	dráha	348	Česká republika, Správa železnic, s.o.
2350/1	6223	ostatní plocha	dráha	348	Česká republika, Správa železnic, s.o.
2350/9	39270	ostatní plocha	dráha	831	Česká republika, Správa železnic, s.o.

4 Související předpisy, normy, podklady

Geodetické podklady

- Zaměření prostorové polohy koleje a požadovaných objektů zasahující do vzdálenosti 3,5 m od osy koleje TÚ2362 a TÚ2363 v úseku Horní Lideč st. hranice – Horní Lideč, cca v km 21,1-27,5 (Správa železniční geodézie, 11/2024)
- Vznik a rozvoj digitálních technických map železnic (Hrdlička spol. s.r.o., 11/2023)

Navazující dokumentace

- Souběžně vznikající projekt „Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze“ (SUDOP Brno, spol. s.r.o.)

Ostatní dokumentace

- „Směrodatný rychlostní profil státní hranice CZ/SK – Horní Lideč – Vsetín – Hranice na Moravě“ (Správa železniční geodézie, 06/2014)

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

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

5 Souřadnicový a výškový systém

Veškeré absolutní polohopisné a výškopisné údaje obsažené v projektové dokumentaci jsou uvedeny:

- v souřadnicovém systému S – JTSK
- ve výškovém systému Bpv

6 Staničení

Definiční staničení koleje č. 1 je ponecháno stávající. Na konci úseku (KV6 v žst. Horní Lideč) se nachází rozhraní traťových úseků 2363/2362 i rozhraní soustavy staničení (definiční osy HLideč0 a Bylnice 0).

Pro staničení koleje č. 2 bylo zavedeno stavební staničení, které je na začátku úseku ztotožněno se staničením koleje č. 1 (km 21,085).

7 Inženýrské sítě

Před začátkem stavby je zhotovitel povinen zjistit si přítomnost inženýrských sítí na staveništi a nechat si jejich průběh vytyčit příslušnými správci.

8 Geometrické parametry koleje

8.1 Návrhová rychlost

Návrhové rychlosti byly navrženy jednak stávající, jednak dle směrodatného rychlostního profilu, a to v úrovních V , V_{130} a $V_{150}=V_k$. Přehled návrhových rychlostí viz tabulka níže.

km	$V_{\text{stáv}}$	V	V_{130}	$V_{150}=V_k$
21,085 – 21,783	90 km/h	90 km/h	90 km/h	95 km/h
21,783 – 26,040	85 km/h	85 km/h	90 km/h	95 km/h
26,040 – 26,647	85 km/h	85 km/h	85 km/h	85 km/h
26,647 – ZV6/ZV4	70 km/h	70 km/h	75 km/h	80 km/h

8.2 Směrové řešení

Směrové řešení koleje č. 1 je navrženo na minimální směrové odchylky. V rámci stavby dojde k optimalizaci převýšení ve složeném oblouku v km 26,6 – 27,2.

Kolej č. 2 byla navržena s ohledem na osovou vzdálenost ke koleji č. 1:

km	osová vzdálenost	poznámka
21,085 (ZÚ)– 21,142 (ZP)	4,3 m	navázání na stávající stav
21,442 (ZP) – 21,747 (KP)	proměnná	
21,747 (KP)– 25,628 (ZP)	4,0 m	
25,628 (ZP) – 26,266 (KP)	proměnná	most ev. km 26,049
26,266 (KP) – 26,647 (ZP)	4,05 m	
26,647 (ZP) – 27,271 (KV6)	proměnná	Přechod na osovou vzdálenost 4,75 m v žst. Horní Lideč

Podrobnosti ke směrovému řešení viz příloha č. 2 Situace. Směrové posuny po délce kolejí viz příloha č. 3 Podélné profily.

8.3 Výškové řešení

Výškové řešení koleje č. 1 je navrženo s ohledem na minimalizaci zdvihů. U koleje č. 2 byla snaha navrhnout lomy sklonu naproti lomům sklonu v koleji č. 1, nicméně to nebylo vždy možné z důvodu omezení zdvihů do 100 mm.

Pro zakružení výškových oblouků v místě lomů sklonů jsou navrženy parabolické oblouky druhého stupně se svislou osou dle ČSN 73 6360-1. Poloměry výškového zaoblení byly navrženy 4 000 m s výjimkou lomu sklonu v km 24,125 (dle stavebního staničení koleje č. 2), kde byl navržen poloměr zaoblení 30 000 m a lomu sklonu před výhybkami v žst. Horní Lideč, kde byl z prostorových důvodů navržen poloměr zaoblení 2 500 m.

Podrobnosti ke sklonovým poměrům a výškové posuny po délce kolejí viz příloha č. 3 Podélné profily.

9 Konstrukční uspořádání železničního spodku a svršku, zřízení bezстыkové koleje

Konstrukční uspořádání železničního spodku a svršku a podmínky pro zřízení bezстыkové koleje určí Správa tratí Olomouc.

Zřízení BK a postup při převímce 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. 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.

10 Výstroj trati

Výstroj trati zůstává stávající kromě staničnicků. Staničnický v novém stavu budou bez výjimky tabulové oboustranné umístěné na podpěrách trakčního vedení. Použity budou jak stávající tabule, tak tabule nové. Podrobnosti stanoví Správa tratí Olomouc.

11 Odvodnění

Součástí projektu je i návrh odvodnění drážního tělesa podél koleje č. 2. Odvodnění je řešeno příkopovými tvárnici TZZ4 a příkopovými žlaby J a J-velký. Výjimkou je odvodnění v rozsahu km 21,210-21,370, kde je odvodnění řešeno trativodem vyústěným do vsakovací jímky. Způsob a rozsah odvodnění je zřejmý z přílohy č. 2 Situace a přílohy č. 4 Příčné řezy. Odvodnění v místech zárubních zdí bude řešeno dodatečně po zjištění způsobu sanace zdí, předpokládá se řešení odvodnění trativodem.

Dno příkopové tvárnice TZZ4 je 0,5 m pod úrovní pláň tělesa železničního spodku, pokud nenavazuje na odvodnění žlabem J-velký, v tom případě dno navazuje na dno tohoto žlabu. Koryto příkopového žlabu J-velký musí být zakryto deskou pro zajištění volného schůdného a manipulačního prostoru. Vyústění odvodnění bude provedeno do propustků nebo mostů nebo volně na terén.

12 Zajištění prostorové polohy koleje

Kolej bude po provedení stavby zajištěna v celé délce. Zajišťovací značky budou hřebové a budou osazené na základech trakčních stožárů. U stožárů, které zůstanou stávající, předá zhotoviteli souřadnice zajišťovacích značek Správa železniční geodézie. Stožáry, které budou zřízeny v rámci stavby „Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze“, bude osazení a zaměření zajišťovacích značek provedeno zhotovitelem této stavby.

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.

13 Objekty

13.1 Nástupiště

V řešeném úseku se nachází nástupiště v zastávce Střelná. Posouzení nástupišť viz příloha č. 1 této technické zprávy. Ke stavebnímu zásahu do těchto nástupišť nedojde.

13.2 Zárubní zdi

V řešeném úseku se nachází u koleje č. 2 vpravo 2 zárubní zdi, a to v km 23,80 – 23,95 a 26,50 – 26,65. Obě zdi budou sanovány. Podrobnosti k sanaci zdí stanoví zhotovitel stavby.

13.3 Střelenský tunel

V rámci stavby nedojde k zásahu do Střelenského tunelu ani koleje v něm včetně úseků předportálových zdí. Posuny a zdvihy kolejí jsou navrženy minimální (nachází se zde pevná jízdní dráha), viz příloha č. 3 podélné profily.

13.4 Propustky

V řešeném úseku se nachází devět propustků.

V rámci stavby dojde k opravě propustků ev. km 26,820 a ev. km 27,180. Projekt opravy těchto propustků řeší jiná část dokumentace.

V rámci kolejového spodku bude provedena úprava vtoku propustku ev. km 25,220. Bude provedeno zajištění koruny zemního tělesa nad propustkem gabionem a odláždění vtoku propustku kamennou dlažbou do betonu.

Cyklická obnova trati v úseku
Horní Lideč – Horní Lideč st. hr

Posuny a zdvihy koleje na propustcích

Evidenční km	Konstrukce propustku	Číslo zaměřeného bodu osy koleje	Směrový posun osy koleje [mm]	Zdvih nivelety koleje [mm]	Poznámka
21,781	trubní	3077	1 vlevo	+35	kolej č. 1
		3082	56 vlevo	+112	kolej č. 2
22,248	trubní	3131	3 vlevo	+23	kolej č. 1
		3135	29 vlevo	+5	kolej č. 2
23,120	desková	3228	22 vlevo	+23	kolej č. 1
		3232	13 vlevo	+13	kolej č. 2
25,220	trubní	3480	4 vlevo	+18	kolej č. 1
		3481	3 vlevo	+17	
		3483	179 vlevo	-4	kolej č. 2
		3484	177 vlevo	-4	
25,287	trubní	3490	1 vpravo	+23	kolej č. 1
		3491	0	+24	
		3493	109 vlevo	+4	kolej č. 2
		3494	104 vlevo	+7	
25,404	trubní	3506	2 vpravo	+22	kolej č. 1
		3508	92 vlevo	+53	kolej č. 2
25,742	trubní	3555	2 vlevo	+21	kolej č. 1
		3556	5 vlevo	+20	
		3552	106 vpravo	+9	kolej č. 2
		3553	105 vpravo	+9	
26,820	desková	3686	4 vpravo	+35	kolej č. 1
		3687	3 vpravo	+31	
		3688	10 vpravo	+36	
		3675	46 vpravo	+33	kolej č. 2
		3676	50 vpravo	+20	
		3677	52 vpravo	+20	
27,180	trubní	3729	25 vlevo	+54	kolej č. 1
		3720	11 vlevo	+102	kolej č. 2

13.5 Mosty

V řešeném úseku se nachází devět mostů.

V rámci stavby dojde k opravě mostů ev. km 26,049, ev. km 26,295 a ev. km 27,012. Projekt opravy těchto mostů řeší jiná část dokumentace.

Posuny a zdvihy koleje na mostech

Evidenční km	Konstrukce mostu	Číslo zaměřeného bodu osy koleje	Směrový posun osy koleje [mm]	Zdvih nivelety koleje [mm]	Poznámka
21,496	klenbová	3044	3 vlevo	+23	kolej č. 1
		3045	4 vlevo	+20	
		3050	146 vlevo	+106	kolej č. 2
		3051	148 vlevo	+106	
22,679	desková	3177	21 vpravo	+24	kolej č. 1
		3178	17 vpravo	+25	
		3183	0	+20	kolej č. 2
		3184	2 vpravo	+19	
23,695	desková	3295	2 vlevo	+3	kolej č. 1
		3296	1 vlevo	0	
		3297	0	+3	
		3298	4 vpravo	+5	
		3298	1 vpravo	+15	kolej č. 2
		3299	1 vlevo	+13	
		3300	3 vlevo	+13	
24,209	klenbová	3358	2 vlevo	+23	kolej č. 1
		3359	0	+25	
		3363	60 vlevo	+119	kolej č. 2
		3364	58 vlevo	+121	
24,558	klenbová	3398	4 vpravo	+31	kolej č. 1
		3399	1 vpravo	+31	
		3400	3 vpravo	+31	
		3404	144 vlevo	+173	kolej č. 2
		3405	141 vlevo	+172	

Cyklická obnova trati v úseku
Horní Lideč – Horní Lideč st. hr

24,827	klenbová	3430	4 vpravo	+27	kolej č. 1
		3431	1 vpravo	+27	
		3432	2 vpravo	+26	
		3434	51 vlevo	+30	kolej č. 2
		3435	58 vlevo	+34	
		3436	63 vlevo	+40	
26,049	ocelová trámová	3593	2 vlevo	+1	kolej č. 1
		3594	16 vlevo	+2	
		3595	14 vlevo	+3	
		3596	8 vlevo	+1	
		3590	32 vpravo	+23	kolej č. 2
		3591	20 vpravo	+23	
		3592	27 vpravo	+23	
26,295	ocelová trámová	3622	0	+1	kolej č. 1
		3623	5 vlevo	+6	
		3624	7 vlevo	+2	
		3625	1 vlevo	-1	
		3626	3 vpravo	+5	
		3627	4 vpravo	+16	
		3628	2 vpravo	+9	
		3619	34 vpravo	+61	kolej č. 2
		3620	35 vpravo	+54	
		3621	34 vpravo	+49	
		3622	22 vpravo	+41	
		3623	17 vpravo	+44	
		3624	19 vpravo	+54	
		3625	2 vpravo	+63	
27,012	desková	3709	4 vlevo	+45	kolej č. 1
		3710	0	+44	
		3698	24 vpravo	+11	kolej č. 2
		3699	28 vpravo	-9	
		3700	30 vpravo	+8	

14 Závěr

Zjednodušený projekt „Cyklická obnova trati v úseku Horní Lideč – Horní Lideč st. hr; část A: Kolejový svršek a spodek“ řeší geometrické parametry traťových kolejí č. 1 a 2 a návrh odvodnění drážního tělesa v koordinaci s projektem konverze trakčního vedení. Dokumentace byla projednána a odsouhlasena Správou tratí Olomouc.

Další rozpracování projektu je v kompetenci Správy tratí Olomouc. Je třeba především dořešit konstrukční uspořádání železničního spodku, konstrukční uspořádání železničního svršku, zřízení bezstykové koleje, izolaci kolejí, sanaci zárubních zdí a organizaci výstavby.

Vypracoval:

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

Příloha č. 1
Posouzení nástupišť

Cyklická obnova trati v úseku
Horní Lideč – Horní Lideč st. hr

Nástupiště: Posouzení dle ČSN 73 4959 a ČSN 73 6360-2 - stavební odchylky
Nástupiště u koleje č. 1 vlevo

Měřeno	Stan	Vzdál.	Skutečnost		Projekt		Odchylky	
			kolej - hrana nást.		kolej - hrana nást.		H [mm]	L [mm]
			H=HN-TK	L=OK-HN	H=HN-TK	L=OK-HN	ČSN-H _{skut}	ČSN-L _{skut}
15.04.2025	[Km]	[m]						
16	23.611263	0.000	0.538	1.699	0.527	1.698		
19	23.619626	8.363	0.527	1.706	0.521	1.703		
22	23.627967	8.341	0.520	1.703	0.518	1.699		
24	23.635860	7.893	0.520	1.696	0.517	1.691		
26	23.643640	7.780	0.524	1.698	0.518	1.694		
28	23.651600	7.960	0.522	1.694	0.511	1.691		
30	23.659759	8.159	0.527	1.683	0.508	1.677		
32	23.667693	7.934	0.531	1.692	0.513	1.687		
34	23.675615	7.922	0.542	1.698	0.533	1.694		
40	23.683046	7.431	0.541	1.710	0.535	1.708		
48	23.687324	4.278	0.536	1.704	0.534	1.705		
50	23.691233	3.909	0.528	1.691	0.529	1.692		
52	23.698389	7.156	0.524	1.696	0.523	1.698		
53	23.701872	3.483	0.520	1.697	0.516	1.704		
56	23.711602	9.730	0.526	1.701	0.519	1.709		
58	23.720831	9.229	0.527	1.697	0.515	1.707		
60	23.729648	8.817	0.522	1.692	0.509	1.704		
62	23.738736	9.088	0.526	1.689	0.513	1.704		
64	23.747220	8.484	0.530	1.686	0.516	1.706		
67	23.751977	4.757	0.536	1.680	0.523	1.702		

Projektovaná vzdálenost k hraně nástupiště:	1680 mm
Celková délka nástupiště:	141 m

Legenda:

- H - výška hrany nástupiště nad spojnici TK
- L - vzdálenost nástupištní hrany od osy přilehlé koleje
- HN - hrana nástupiště
- OK - osa koleje
- TK - temeno kolejnice

odchylka H +/- hrana nástupiště je nižší/vyšší k TK

odchylka L +/- hrana nástupiště je blíže/dále k ose koleje

Pozor - znaménka dle ČSN jsou opačná!

L - Předepsané stavební odchylky jsou -0, +20 mm

H - Povolená stavební odchylka výšky nástupiště od nepřevýšené kolejnice je -20, +0 mm

Poznámka: Barevně znázorněné překročené odchylky znázorňují překročení odchylek ČSN s přihlédnutím k směrodatné odchylce měření ($\pm 3\text{mm}$)

Cyklická obnova trati v úseku
Horní Lideč – Horní Lideč st. hr

Nástupiště: Posouzení dle ČSN 73 4959 a ČSN 73 6360-2 - stavební odchylky
Nástupiště u koleje č. 2 vpravo

Měřeno	Stan	Vzdál.	Skutečnost		Projekt		Odchylky	
			kolej - hrana nást.		kolej - hrana nást.		H [mm]	L [mm]
			H=HN-TK	L=OK-HN	H=HN-TK	L=OK-HN	ČSN-H _{skut}	ČSN-L _{skut}
15.04.2025	[Km]	[m]						
17	23.609829	0.000	0.547	1.692	0.516	1.684		
18	23.614012	4.183	0.543	1.693	0.513	1.686		
21	23.622481	8.469	0.543	1.689	0.519	1.680		
23	23.630383	7.902	0.537	1.687	0.508	1.677		
25	23.638918	8.535	0.537	1.689	0.512	1.683		
27	23.646660	7.742	0.534	1.691	0.508	1.687		
29	23.655287	8.627	0.539	1.692	0.512	1.691		
31	23.663019	7.732	0.535	1.691	0.512	1.690		
33	23.672027	9.008	0.531	1.691	0.510	1.690		
43	23.681201	9.174	0.535	1.684	0.514	1.684		
49	23.686104	4.903	0.535	1.692	0.513	1.693		
51	23.694121	8.017	0.536	1.698	0.518	1.699		
54	23.702588	8.467	0.527	1.707	0.508	1.711		
55	23.709241	6.653	0.535	1.705	0.515	1.713		
57	23.716958	7.717	0.535	1.705	0.518	1.715		
59	23.724967	8.009	0.531	1.712	0.516	1.726		
61	23.732890	7.923	0.541	1.710	0.526	1.725		
63	23.741771	8.881	0.541	1.716	0.523	1.736		
66	23.749208	7.437	0.533	1.714	0.513	1.738		

Projektovaná vzdálenost k hraně nástupiště:	1680 mm
Celková délka nástupiště:	139 m

Legenda:

H - výška hrany nástupiště nad spojnici TK

L - vzdálenost nástupištní hrany od osy přilehlé koleje

HN - hrana nástupiště

OK - osa koleje

TK - temeno kolejnice

odchylka H +/- hrana nástupiště je nižší/vyšší k TK

odchylka L +/- hrana nástupiště je blíže/dále k ose koleje

Pozor - znaménka dle ČSN jsou opačná!

L - Předepsané stavební odchylky jsou -0, +20 mm

H - Povolena stavební odchylka výšky nástupiště od nepřevýšené kolejnice je -20, +0 mm

Poznámka: Barevně znázorněné překročené odchylky znázorňují překročení odchylek ČSN s přihlédnutím k směrodatné odchylce měření ($\pm 3\text{mm}$)