


03			
02			
01	Dokumentace se zapracovanými připomínkami složek SŽDC s.o. a ČD a.s.	06/2017	
REVIZE	POPIS	DATUM	PODPIS

SO 12-10-01 PŘIBYSLAV - POHLED, ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK
SO 12-11-01 PŘIBYSLAV - POHLED, ŽELEZNIČNÍ SPODEK

OBJEDNATEL	
SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1	
STAVEBNÍ SPRÁVA VÝCHOD, NERUDOVA 1, 772 58 OLOMOUC	

<div>ELTODO, a.s.</div> <div>Novodvorská 1010/14, 142 01 Praha 4</div>				<div><div>ELTODO</div></div>		<div>JTSKBpv</div> <div>ČÍSLO SOUPRAVY</div>	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT		VYPRACOVAL		KONTROLA		HIP	
ING. EMIL ŠPAČEK		ING. EMIL ŠPAČEK		ING. DAVID VODÁK		ING. EMIL ŠPAČEK	
PODPIS		PODPIS		PODPIS		PODPIS	
OBSAH		REKONSTRUKCE TRAŤOVÉHO ÚSEKU PŘIBYSLAV - POHLED					
		STAVEBNÍ ČÁST					
NÁZEV PŘÍLOHY		TECHNICKÁ ZPRÁVA					
		ČÁST		ČÍSLO PŘÍLOHY			
		E1.1		1			
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU ELTODO, a.s.							

Technická zpráva

SO 12-10-01 Příbyslav - Pohled, železniční svršek

SO 12-11-01 Příbyslav - Pohled, železniční spodek

Obsah:

Technická zpráva

1. Identifikační údaje stavby.....	3
2. Účel stavby.....	4
3. Rozsah stavebních objektů	4
4. Podklady	4
5. Související normy a předpisy	5
6. Související SO a PS	6
7. SO 12-10-01 Příbyslav - Pohled, železniční svršek.....	7
7.1 Stávající stav	7
7.2 Nový stav	7
8. SO 12-11-01 Příbyslav - Pohled, železniční spodek	9
8.1 Stávající stav	9
8.2 Nový stav	10
9. Návrh postupu provádění prací.....	17
10. Vliv na životní prostředí	17
11. Výjimky z norem, předpisů a vzorových listů.....	18
12. Závěr.....	18

Příloha č. 1Přehled odvodnění tratě

Příloha č. 2 Přehled stávajícího železničního svršku v jednotlivých kolejích

Příloha č. 3Návrh konstrukce pražcového podloží a zesílené konstrukce pražcového podloží

Příloha č. 4Účelový geotechnický řez konstrukčních vrstev tělesa železničního svršku a spodku

1. Identifikační údaje stavby

Stavba:	Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav - Pohled
Stavební objekty:	SO 12-10-01 Přibyslav - Pohled, železniční svršek SO 12-11-01 Přibyslav - Pohled, železniční spodek
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní rozhodnutí
Investor:	SŽDC s.o. Dlážděná 1003/7 110 00, Praha 1, Nové Město Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Hlavní projektant stavby:	Eltodo a.s. Novodvorská 1010/14 142 01 Praha 4
Odpovědný projektant objektu:	Ing. Emil Špaček
Místo stavby:	úseku Přibyslav – Pohled (TU: 2031, DÚ: M1, 26, N1)
Kraj:	Vysočina
Okres:	Havlíčkův Brod
Katastrální území:	Přibyslav, Stříbrné Hory
Trať:	č.324 Brno hl. n. – Kutná Hora,
Situování v TÚ:	2301

2. Účel stavby

Hlavním cílem stavby je komplexní rekonstrukce železničního úseku Příbyslav – Pohled, včetně žst. Příbyslav, žst. Pohled a zastávek Příbyslav zastávka (km 105,7) a Stříbrné Hory (km 109,1). Železniční trať má splňovat prostorovou průchodnost určenou průjezdným průřezem Z-GC a min. traťovou třídu zatížení D4. Cílem je též zvýšení traťové rychlosti v ucelených úsecích, včetně V130, V150 a Vk, splnění požadavků interoperability a bezbariérového přístupu pro cestující.

3. Rozsah stavebních objektů

SO 12-10-01 Příbyslav - Pohled, železniční svršek

zahrnuje komplexní rekonstrukci železničního svršku s maximálním možným využitím kapacity daného traťového úseku.

SO 12-11-01 Příbyslav - Pohled, železniční spodek

zahrnuje úpravy železničního spodku v rozsahu kompletní sanace žel. spodku včetně odvodnění. Součástí objektu je i úprava přilehlých skalních zářezů.

Rozsahy prací na jednotlivých objektech vychází ze zadání dokumentace a dále byly projednány a upřesněny s objednatelem v rámci pracovních porad.

Veškeré staničení v dokumentaci je vztaženo k novému stavebnímu staničení, pokud není uvedeno jinak. Nové staničení je napojeno na stávající staničení v bodě začátku stávající výhybky č. 1 na sázavském zhlaví, kde byl správcem staničení odsouhlasen vztahný km 102,711.

U stávajících objektů umělých staveb se uvádí též evidenční staničení.

Veškeré polohové určení v popisu vlevo a vpravo, před a za, začátek a konec se rozlišuje při pohledu dle orientace výkresů.

Tato trať je součástí celostátní dráhy evropského významu zařazené do sítě TEN-T, součástí evropského nákladního koridoru 7 „Orient/East-Med“ podle nařízení 913/2010/EU, přílohy II k nařízení 1316/2013/EU a prováděcího rozhodnutí Komise 1111/2015/EU.

TSI kategorie tratí dle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii a kategorie dráhy je zařazena:

- kategorie tratě osobní P5,
- kategorie tratě nákladní F2,
- součástí globální sítě v nákladní i osobní dopravě.

4. Podklady

Pro zpracování přípravné dokumentace stavby byly použity následující podklady:

- Smluvní a zadávací podmínky k vypracování přípravné dokumentace stavby – r. 2016
- Geodetické zaměření stávajícího stavu, SŽG Praha, 06/2014
- Geodetické doměření stávajícího stavu, HRDLIČKA spol. s r. o., 07/2016
- Katastrální mapa předmětného území digitalizovaná
- Ortofotomapa, WMS služba ČÚZK
- Geotechnický průzkum pražcového podloží, K-GEO s.r.o., 06-08/2016
- Výkres stávajících sítí dle zaměření a archivních dokumentací
- Vlastní měření a fotodokumentace zpracovatele, 2016/2017

5. Související normy a předpisy

Při návrhu stavby byly použity následující normy a předpisy v platném znění:

- Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách,
- Vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb,
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, a jeho prováděcí vyhlášky včetně prováděcích vyhlášek a předpisů souvisejících,
- Vyhláška č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah,
- Vyhláška č. 173/95 Sb, kterou se vydává dopravní řád drah,
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů,
- Vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu,
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah,
- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic,
- ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na drahách celostátních, regionálních a vlečkách normálního rozchodu,
- ČSN 73 6360 – 1 Konstrukční a geometr. uspořádání koleje žel. drah a její prostorová poloha
- ČSN 73 6360 – 2 Konstrukční a geometr. uspořádání koleje žel. drah a její prostorová poloha, část 1: Stavba a přejímka, provoz a údržba,
- ČSN 73 6380/Z3 Železniční přejezdy a přechody,
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách,
- ČSN 75 6101 Stokové sítě a kanalizační přípojky,
- TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic,
- TNŽ 73 6311 Navrhování kolejí ve stanovištích a dopravních celostátních drah,
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic,
- TNŽ 73 6395 Staničníky a mezníky ČD - tvary, rozměry a umístění ,
- SŽDC S3 Železniční svršek,
- SŽDC S3/2 Bezstyková kolej,
- SŽDC S4 Železniční spodek,
- SŽDC M21 Předpis pro staničení železničních tratí,
- SŽDC D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy,
- Vzorové listy železničního svršku,
- Vzorové listy železničního spodku,
- TKP staveb státních drah a příslušné OTP
- Dměrnice GŘ SŽDC č. 16/2005 – Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR,
- Směrnice GŘ SŽDC č. 28/2005 – Koncepce používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích železničních drah ve vlastnictví ČR,
- Směrnice GŘ SŽDC č. 16/2013 - Zásady posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí,
- Směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních dráhách celostátních a regionálních,
- Směrnice SŽDC č. 77 – Technické specifikace nových výhybek a výhybkových konstrukcí soustav UIC60 a S49 2. generace,
- Směrnice SŽDC č. 96 – Směrnice pro nakládání s odpady,
- Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii a kategorie dráhy,

6. Související SO a PS

Související provozní soubory:

- PS 12-21-01 Příbyslav - Pohled, TZZ
- PS 14-21-01 Příbyslav - Pohled, DOZZ
- PS 14-02-01 Příbyslav - Pohled, přenosový systém
- PS 12-02-21 Zast. Příbyslav zastávka, rozhlasové zařízení
- PS 12-02-22 Zast. Příbyslav zastávka, informační systém
- PS 12-02-23 Zast. Stříbrné hory, rozhlasové zařízení
- PS 12-02-24 Zast. Stříbrné hory, informační systém

Související stavební objekty:

- SO 11-10-01 ŽST Příbyslav, železniční svršek
- SO 11-11-01 ŽST Příbyslav, železniční spodek
- SO 13-10-01 ŽST Pohled, železniční svršek
- SO 13-11-01 ŽST Pohled, železniční spodek
- SO 14-15-01 Příbyslav - Pohled, výstroj a značení trati
- SO 14-83-01 Příbyslav - Pohled, kácení a náhradní výsadba
- SO 12-14-01 Zast. Příbyslav zastávka, nástupiště
- SO 12-14-02 Zast. Stříbrné hory, nástupiště
- SO 12-20-01 Železniční most v ev. km 104,357
- SO 12-20-02 Železniční most v ev. km 104,446
- SO 12-21-01 Železniční propustek v ev. km 104,900
- SO 12-21-02 Železniční propustek v ev. km 105,254
- SO 12-20-03 Železniční most v ev. km 105,469
- SO 12-20-04 Železniční most v ev. km 105,520
- SO 12-21-03 Železniční propustek v ev. km 105,824
- SO 12-21-04 Železniční propustek v ev. km 105,980
- SO 12-20-05 Železniční most v ev. km 105,XXX - podchod
- SO 12-20-06 Železniční most v ev. km 106,229
- SO 12-20-07 Železniční most v ev. km 107,032
- SO 12-21-05 Železniční propustek v ev. km 107,546
- SO 12-20-08 Železniční most v ev. km 107,988
- SO 12-21-06 Železniční propustek v ev. km 108,336
- SO 12-20-09 Železniční most v ev. km 108,972
- SO 12-21-07 Železniční propustek v ev. km 109,372
- SO 12-20-10 Železniční most v ev. km 109,495
- SO 12-20-11 Železniční most v ev. km 109,982
- SO 12-21-08 Železniční propustek v ev. km 110,302
- SO 12-22-01 Silniční nadezd v ev. km 103,947
- SO 12-22-02 Silniční nadezd v ev. km 107,201
- SO 12-22-03 Silniční nadezd v ev. km 109,021
- SO 12-22-04 Silniční nadezd v ev. km 109,579
- SO 12-60-01 Příbyslav - Pohled, úprava TV
- SO 12-62-03 Zast. Stříbrné hory, venkovní osvětlení
- SO 12-62-04 Zast. Stříbrné hory, venkovní rozvody nn
- SO 12-63-01 Příbyslav - Pohled, úprava rozvodu vn 6kV

7. SO 12-10-01 Příbyslav - Pohled, železniční svršek

Předmětem stavebního objektu je komplexní rekonstrukce železničního svršku za účelem zvýšení rychlosti a zlepšení komfortu cestujících.

7.1 Stávající stav

Řešený úsek dvoukolejné trati je veden v jednoduchých směrových poměrech. Jedná se většinou o jednoduché směrové oblouky s převýšením a s krajními přechodnicemi, které přechází do dlouhých mezipřímých. Poloměry směrových oblouků jsou mezi 600 m a 1404 m. Sklonové trať generálně klesá ve směru staničení, a to po úroveň zastávky Příbyslav mírně v minimálním sklonu 0,7‰, dále pak do stanice Pohled sklonem od 1‰ do 7‰.

Stávající kolejový rošt je tvořen materiálem železničního svršku tvaru S49 na betonových prazcích tvaru SB6 a v lokálních v ojedinělých místech prazci dřevěnými s rozdělením „e“. Rychlost v daném úseku tratě je 100 km/hod v obou směrech. Obě traťové koleje jsou bezстыkové.

Materiál železničního svršku je převážně původní z roku 1978 a poté z výzisku různých stárí, který byl vložen v rámci obnov v letech 1989, 1991, 2003, 2014, 2015. Přehled železničního svršku v jednotlivých kolejích viz příloha č. 2.

Způsob a možnosti využití stávajícího kolejového roštu, bude posouzen v dalším stupni na základě předkategorizace. Pro stanovení nákladů se předpokládá demontáž bez následního použití.

Mocnost štěrkového lože byla sondami ověřena v rozmezí 0,50 - 0,80 m. V přípovrchové vrstvě od úložné plochy prazce až do hloubky 0,20 - 0,40 m je většinou slabě znečištěné, ojediněle čisté.

7.2 Nový stav

V rámci rekonstrukce traťového úseku je navržena komplexní rekonstrukce žel. spodku a svršku. Nová poloha koleje je navržena ekvidistantně, s osovou vzdáleností 4,0m. Pro dosažení co nejvyšších rychlostí jsou některé oblouky navrženy s maximálním dovoleným nedostatkem převýšení I. Nové řešení kolejí v maximální možné míře sleduje stávající stav a v případě posunů (do 0,30m) respektuje polohu drážního pozemku. K výraznějšímu posunu dochází na vjezdu do stanice Pohled (cca 0,80m).

Nově navržený materiál železničního svršku bude z kolejnic tvaru 60 E2 a betonových prazců rozdělení „u“ na bezpodkladnicovém pružném upevnění.

7.2.1 Staničení

Nové staničení pro navržené řešení v celém úseku stavby je napojeno na ZV č. 1 v žst. Příbyslav v km 102,711 na rozhraní TÚDÚ 203124 a TÚDÚ 20131M1.

Na toto staničení navazuje plynule staničení traťového úseku směrem na žst. Pohled.

7.2.2 Směrové poměry

Návrh úprav železničního svršku vychází ze zadání ze strany objednatele a z technických možností a ekonomické efektivity celkové investice. Omezujícími prvky pro návrh nové GPK jsou stávající mostní konstrukce (zejména ocelové mosty), stávající silniční nadjezdy v ev. km 107.201, 109.021 a 109.579 a v neposlední řadě geomorfologie tratě, kterou tvoří vyšší násypy a hluboké skalní a poloskalní zářezy. Výraznějším omezujícím prvkem je napojení kolejiště v žst. Pohled, kde před stanicí dochází k výraznějším posunům koleje ve směru do vnitřní strany oblouku (cca 0,80 m).

Návrhové parametry GPK zohledňují zejména geomorfologické poměry tratě a polohu mostních objektů. Zvýšení rychlosti v trati se předpokládá následovně:

- | | |
|---|---|
| - vozy konvenční (l _{max} 100 mm): | V=130 km/h (km 103,947 – km 106,114) |
| | V=145 km/h (km 106,114 – km 109,746) |
| | V=110 km/h (km 109,746 – žst. Pohled) |
| - vozy konvenční (l _{max} 130 mm): | V=140 km/h (km 103,947 – km 106,114) |
| | V=155 km/h (km 106,114 – km 109,746) |
| | V=115 km/h (km 109,746 – žst. Pohled) |
| - vozy konvenční (l _{max} 150 mm): | V=140 km/h (km 103,947 – km 106,114) |
| | V=160 km/h (km 106,114 – km 109,746) |
| | V=120 km/h (km 109,746 – žst. Pohled) |
| - vozy s naklápací technikou: | V _k =160 km/h (km 103,947 – km 109,746) |
| | V _k =145 km/h (km 109,746 – žst. Pohled) |

Maximální hodnota převýšení dosahuje D=130 mm.

7.2.3 Sklonové poměry

Řešený úsek dvoukolejné trati je veden v jednoduchých směrových poměrech. Jedná se většinou o jednoduché směrové oblouky s převýšením a s krajními přechodnicemi, které přechází do dlouhých mezipřímých. Sklonově trať generelně klesá ve směru staničení, a to po úroveň zastávky Příbyslav mírně v minimálním sklonu 0,7‰, dále pak do stanice Pohled sklonem od 1‰ do 7‰. Nové sklonové poměry koleje jsou navrženy s maximálním ohledem na stávající sklonové poměry a s ohledem na požadavky vycházející z rozsahu rekonstrukce mostních objektů, výšky trakčního vedení, případně podjezdů výšky u stávajících nadjezdů. Zakružovací oblouky jsou navrženy na hodnotu poloměru min. R_v=5000 m.

Omezujícími prvky pro návrh výškového řešení v traťovém úseku jsou zejména hluboké skalní zářezy, nadjezdy a mostní objekty:

- silniční nadjezd v ev. km 107,201 v maximální možné míře zachovat stávající stav
- silniční nadjezd v ev. km 109,021 v maximální možné míře zachovat stávající stav
- silniční nadjezd v ev. km 109,579
- ocelový železniční most v ev. km 104,357 přes stálou vodoteč – důvodu osazení nové nosné konstrukce byl požadován zdvih 150 mm,
- ocelový železniční most v ev. km 107,032 přes stálou vodoteč – důvodu osazení nové nosné konstrukce byl požadován zdvih 450 mm,
- železniční most v ev. km 108,972 přes stálou vodoteč – důvodu osazení nové nosné konstrukce byl požadován zdvih 150 mm.

V místě zastávky Příbyslav respektuje návrh sklonových poměrů stávající stav. Zastávka je vedená ve sklonech 1,37 ‰ a 6,57 ‰. Zastávka Stříbrné Hory je navržena ve sklonu 4,06‰, dle stávajícího stavu.

7.2.4 Kolejové lože

Kolejové lože bude v traťovém úseku prioritně otevřené, až na oblast zapuštěné. Na sázavském zhlaví bude zapuštěné lože vymezené krajními výhybkami s přesahem 5 m směrem do trati. Na pohledském zhlaví zapuštěné kolejové lože pokračuje do traťového úseku v prostoru zárubních zdí.

Kolejové lože bude min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce a bude až na oblast převážně otevřená. V místě příkopových zídek UCB a UCH bude kolejové lože polozapuštěné, stejně tak v místě povrchového odvodnění u nadjezdu v km 107,200. Kolejové lože se navrhuje pouze z nového materiálu. Stávající kolejové lože bude odtěženo, projekt předpokládá odtěžení v šířce 2,0 m od osy koleje a do úrovně 0,30 m pod ložnou plochou pražce. V místech výraznějších zdvihů koleje bude provedeno těžení lože pouze po úroveň zemní pláň, tj. bude provedena s ohledem na sanační práce na železničním spodku. Nakládání s vyzískaným kolejovým ložem vychází z výsledků průzkumu kontaminace kolejového lože a kopaných sond. V dalším stupni je nutné tento průzkum rozšířit a upřesnit nakládání s výziskem kolejového lože.

V hlubších částech násypového tělesa dráhy je pak zvýšený obsah arsenu, potažmo niklu a kadmia, který zřejmě souvisí s vlivem přirozeného pozadí – konkrétně jde o těžbu stříbrných a polymetalických rud. Navíc u kadmia a niklu jde pouze o bodová zjištění uvnitř násypu drážního tělesa. Obecně lze toto znečištění považovat za podružné.

Ve smyslu tabulky 10.1 Vyhlášky 294/2005 Sb. nesplňují testované materiály požadavky na obsah škodlivin v odpadech využívaných na povrchu terénu. Další použití a možnosti skládkování navážkových materiálů, těžených v rámci projektované rekonstrukce trati by tudíž bylo nutno koordinovat s aktuálně a průběžně prováděnými analýzami, podle kterých bude možné specifikovat konkrétní typ skládky pro jejich uložení. V dalším stupni bude prověřeno využití výzisku kolejového lože v rámci stavby do přísypávek.

7.2.5 Značky MIB

V rekonstruovaném úseku jsou v současnosti instalovány značky MIB systému AVV. Tyto značky budou před začátkem stavebních prací zdemontovány. Po realizaci nového kolejového roštu a jeho ustavení do projektované polohy bude trať opět vybavena MIB značkami.

Trať bude vybavena zabezpečovacím zařízením EAB, proto bude instalován jeden MIB pro dvojici protisměrných oddílových návěstidel. MIB se budou umísťovat tak, aby střed MIB ležel ve vzdálenosti 5 až 10 m od izolovaného styku, a to směrem před návěstidlo. Přesná poloha MIB značek bude upřesněna v dalším stupni dokumentace.

Montáž na železniční svršek bude provedena pomocí schválené upevňovací soupravy. Typ upevňovací soupravy bude odpovídat v úseku navrženému pražci.

8. SO 12-11-01 Příbyslav - Pohled, železniční spodek

8.1 Stávající stav

Geomorfologicky trať prochází složitými poměry, kdy je těleso železničního spodku je tvořeno násypy, hlubšími skalními zářezy i odřezy. Trať v několika místech křížuje řeku Sázavu. Odvodnění železničního spodku tvoří zpevněné příkopy a betonové zídky. Ve směru výjezdu ze žst. Příbyslav trať prochází hlubokým zářezem s betonovými zárubními zdmi u obou kolejí. Stávající odvodnění tratě je vyústěno do stávajících propustků nebo u paty náspů a v lokálních místech je zaneseno. Železniční násypy jsou porostlé vegetací, občasné náletovými dřevinami.

Na základě provedeného geotechnického průzkumu bylo zjištěno, že stávající těleso železničního spodku je v oblasti skalních zářezů tvořeno mírně zvětralým předkvarterním poloskalním podložím, které plynule přechází do pevného skalního masivu. Násypové tělesa jsou převážně tvořené hlinitoštěrkovitými navážkami s příměsí jemnozrnných zemin.

8.2 Nový stav

8.2.1 Geotechnický průzkum:

V rámci přípravné dokumentace byl proveden geotechnický průzkum, který je pro návrh konstrukce pražcového podloží dostačující a byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu v souladu s metodikou SŽDC platnou v době zpracovávání dokumentace. V rámci průzkumu bylo v řešeném úseku trati provedeno celkem 53 kopaných sond v celkové metráži 38,5 bm, dále 48 statických zatěžovacích zkoušek, 24 strojních vrtů s úhrnnou metráží 68,70 bm a 69 dynamických penetračních sond o celkové délce 211,60 bm. K laboratorním fyzikálně mechanickým zkouškám bylo odebráno celkem 58 vzorků zemin, dalších 9 vzorků zemin pak pro analýzy kontaminace. Souhrnná geotechnická data jsou uvedena v následujících tabulkách.

Tabulka 1 : Souhrnná geotechnická data - kolej 1 a 3

Staničení/kolej (km)	Úroveň zatěžovací zkoušky (m)	Zatížení zeminy	Konzistence / ulehlost	Namrzavost	Propustnost	Modul přetvárnosti E_R (MPa)	Modul přetvárnosti E_0 (MPa)	Opravný součinitel z	Redukovaný modul přetvárnosti $E_{PR} = E_R \cdot z$ (MPa)	Poznámka
103,000/1	0,70	Y/SM	ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	málo propustná	81,8		0,9	73,6	
103,236/1	0,70	Y/G-F	ulehlý	mírně namrzavá	propustná	51,7		1,0	51,7	
103,300/3	0,50	Y/SM	středně ulehlý	namrzavá	málo propustná	68,2		0,9	61,4	
103,544/1	0,80	Y/GC	ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	málo propustná	38,5		1,0	38,5	
104,300/1	0,80	Y/G-F	středně ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	propustná	27,1		1,0	27,1	
104,550/1	0,80	Y/G-F	středně ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	propustná	32,1		1,0	32,1	
104,800/1	-	Y/GC	ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	málo propustná	zkouška neprovedena z důvodu výskytu vody v kopané sondě				
105,290/1	0,70	Y/G-F	ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	propustná	33,8		1,0	33,8	
105,550/1	1,00	Y/G-F	středně ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	propustná	25,0		1,0	25,0	
105,800/1	-	Y/GM	středně ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	málo propustná	zkouška neprovedena z důvodu výskytu vody v kopané sondě				
106,300/1	0,60	Y/G-F	středně ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	propustná		18,1	1,0	18,1	
106,550/1	0,60	Y/G-F	středně ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	propustná	43,7		1,0	43,7	
106,800/1	0,70	Y/G-F	středně ulehlý	nenamrzavá až mírně namrzavá	propustná	40,9		1,0	40,9	
107,000/1	0,85	Y/G-F	středně ulehlý	nenamrzavá až mírně namrzavá	propustná	38,5		1,0	38,5	
107,300/1	0,50	Y/MS	tuhá	nebezpečně namrzavá	málo propustná		16,5	0,8	13,2	
107,550/1	0,75	Y/S-F	ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	propustná		27,3	0,9	24,6	
107,980/1	0,70	Y/S-F	ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	propustná		28,0	0,9	25,2	
108,336/1	0,80	Y/G-F	středně ulehlý	nenamrzavá až mírně namrzavá	propustná	26,3		1,0	26,3	
108,800/1	0,80	Y/G-F	ulehlý	mírně namrzavá	propustná	31,0		1,0	31,0	
109,050/1	-	Y?/S-F	ulehlý	mírně namrzavá	propustná	zkouška neprovedena z důvodu výskytu vody v kopané sondě				
109,300/1	0,65	Y/G-F	středně ulehlý	mírně namrzavá	propustná	36,3		1,0	36,3	
110,050/1	0,95	Y/G-F	středně ulehlý	mírně namrzavá	propustná	36,4		1,0	36,4	
110,300/1	1,10	Y/GW	středně ulehlý	nenamrzavá	propustná	25,7		1,0	25,7	
110,985/1	0,50	Y?/S-F	ulehlý	mírně namrzavá	propustná		60,8	0,9	54,7	
111,120/3	0,50	Y?/S-F	ulehlý	mírně namrzavá	propustná		66,2	0,9	59,6	

Tabulka 2 : Souhrnná geotechnická data - kolej 2 a 4

Stanění (km)	Úroveň zatěžovací zkoušky (m)	Zatřídění zeminy	Konzistence / ulehlý	Namrzavost	Propustnost	Modul přetvárnosti E_p (MPa)	Modul přetvárnosti E_0 (MPa)	Opravný soudětel z	Redukovaný modul přetvárnosti $E_{p,0.05}$ (MPa)	Poznámka
102,925/2	0,70	Y/G-F	středně ulehlý	nenamrzavá až mírně namrzavá	propustná	42,50		1,0	42,5	
103,050/4	0,60	Y/GC	středně ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	málo propustná	33,30		1,0	33,3	
103,175/2	0,70	Y/G-F	ulehlý	nenamrzavá až mírně namrzavá	propustná	50,60		1,0	50,6	
103,425/2	0,60	Y/G-F	ulehlý	nenamrzavá až mírně namrzavá	propustná	52,30		1,0	52,3	
103,675/2	0,60	Y/SM	středně ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	málo propustná		35,2	0,9	31,7	
104,180/2	0,75	Y/G-F	středně ulehlý	nenamrzavá	propustná	25,90		1,0	25,9	
104,410/2	-	Y/SM-GF	ulehlý	namrzavá	málo propustná až propustná	zkouška neprovedena z důvodu výskytu vody v kopané sondě				
104,675/2	0,80	Y/GC	středně ulehlý	namrzavá až nebezpečně namrzavá	málo propustná	17,72		1,0	17,7	
105,730/2	0,75	R6/S-F	ulehlý	mírně namrzavá	propustná		28,10	0,9	25,3	
106,200/2	0,90	Y/G-F	ulehlý	nenamrzavá až mírně namrzavá	propustná	33,30		1,0	33,3	
106,925/2	0,75	Y/GW	středně ulehlý	nenamrzavá	propustná	45,50		1,0	45,5	
107,425/2	0,85	Y/G-F	středně ulehlý	nenamrzavá až mírně namrzavá	propustná	33,60		1,0	33,6	
107,630/2	0,75	R6/GM	ulehlý	mírně namrzavá až namrzavá	málo propustná		16,70	1,0	16,7	
107,925/2	0,70	Y/G-F	ulehlý	nenamrzavá	propustná	150,00			150,0	balvány ve na dně sond
108,175/2	0,75	Y/G-F	středně ulehlý	nenamrzavá	propustná	30,80		1,0	30,8	
108,425/2	0,80	Y/S-F	středně ulehlý	mírně namrzavá	propustná	38,50		0,9	34,7	
108,675/2	0,75	Y/G-F	středně ulehlý	mírně namrzavá	propustná	90,00		1,0	90,0	
109,050/2	0,80	R6/GW	ulehlý	nenamrzavá	propustná		44,10	1,0	44,1	
109,285/2	0,80	Y/S-F	středně ulehlý	mírně namrzavá	propustná		25,70	0,9	23,1	
109,420/2	1,00	Y/G-F	středně ulehlý	mírně namrzavá	propustná	28,70		1,0	28,7	
109,925/2	0,75	Y/G-F	středně ulehlý	mírně namrzavá	propustná	35,40		1,0	35,4	
110,175/2	0,80	Y/G-F	středně ulehlý	nenamrzavá	propustná	22,00		1,0	22,0	
110,350/2	0,90	Y/G-F	středně ulehlý	mírně namrzavá	propustná	22,00		1,0	22,0	
110,675/2	0,50	Y/G-F	středně ulehlý	mírně namrzavá	propustná	56,30		1,0	56,3	
110,800/4	0,70	Y/S-F	ulehlý	mírně namrzavá	propustná	50,60		0,9	45,5	
110,925/2	0,40	R6/G-F	ulehlý	mírně namrzavá	propustná		65,20	1,0	65,2	
111,048/2	-	Y/SM	ulehlý	namrzavá	málo propustná	zkouška neprovedena - sonda nad podchodem				
111,175/2	0,70	Y/S-F	ulehlý	mírně namrzavá	propustná	56,30		0,9	50,7	

8.2.2 Návrh pražcového podloží:

Vstupním parametrem návrhu pražcového podloží byl modul přetvárnosti zemní pláň, zjištěný statickou zatěžovací zkouškou v rámci geotechnického průzkumu. V úsecích, kde byla zjištěna historická sanace, byla statická zatěžovací zkouška provedena na jejím povrchu a na zemní pláni pak byla únosnost zjištěna interpretací výsledků z dynamické penetrace. V úsecích, kde nebyla zjištěna historická sanace, byla statická zatěžovací zkouška provedena na zemní pláni.

Pokud nebylo možné statickou zatěžovací zkoušku provést, byla provedena alespoň dynamická penetrace.

Navržené konstrukční uspořádání vrstev pražcového podloží bude únosné za předpokladu, že budou dodrženy všechny vstupní parametry. V případě jejich nedodržení je nutno např. uvažovat se zvýšením konstrukce pražcového podloží, aby byla dosažena únosnost resp. ochrana proti promrzání. Vzhledem k tomu, že návrh uvažuje se zachováním historických sanací, je pro každý úsek zhodnocena výšková úroveň projektované zemní pláň vůči zastížené sanaci.

Obě hlavní traťové koleje byly spolu s jejich staničními úseky v žst Příbyslav a žst Pohled rozčleněny na kvazihomogenní bloky, které vyhovují či nevyhovují požadavkům projektované rekonstrukce v návaznosti na ustanovení SŽDC S4.

Návrhové parametry:

Trať Brno-Židenice – Havlíčkův Brod je trať celostátní. Parametry modulu přetvárnosti pro traťové koleje jsou stanoveny dle tabulky 1, přílohy 6 předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek:

Požadované parametry pražcového podloží v hlavních kolejích:

- min. požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na zemní pláni..... $E_o = 30 \text{ MPa}$
- min. požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na pláni žel. spodku..... $E_{p1} = 50 \text{ MPa}$

Požadované parametry pražcového podloží v předjízdnych kolejích:

- min. požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na zemní pláni..... $E_o = 20 \text{ MPa}$
- min. požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na pláni žel. spodku..... $E_{p1} = 40 \text{ MPa}$

Požadované parametry pražcového podloží v ostatních kolejích:

- min. požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na zemní pláni..... $E_o = 15 \text{ MPa}$
- min. požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na pláni žel. spodku..... $E_{p1} = 30 \text{ MPa}$

Zesílená konstrukce pražcového podloží:

U mostních objektů jsou navrženy přechody ze zemního tělesa na mosty zesílenou konstrukcí pražcového podloží (ZKPP) podle konstrukčních požadavků předpisu SŽDC S4, příloha 24.

Návrh zesílené konstrukce pražcového podloží vychází z následujících vstupních parametrů:

- min. požadovaná hodnota modulu přetvárnosti pro hlavní traťové koleje..... $E_{p1} = 80 \text{ MPa}$
- min. požadovaná hodnota modulu přetvárnosti pro předjízdny kolejích..... $E_{p1} = 60 \text{ MPa}$
- min. požadovaná hodnota modulu přetvárnosti pro předjízdny kolejích..... $E_{p1} = 60 \text{ MPa}$

Způsob ochrany zemní pláň před nepříznivými účinky mrazu je stanoven předpisem SŽDC S4, příloha 7. Vstupní charakteristiky klimatických podmínek jsou:

- index mrazu $l_{mn} = 550^\circ \text{C}$
- hloubka promrzání $h_{pr} = 1,05 \text{ m}$

Konstrukce pražcového podloží:

Konstrukční vrstvy pražcového podloží budou zřizovány technologií se snášením kolejových polí. Rozsah sanací železničního spodku koresponduje s rozsahem úprav na železničního svršku.

Odvodnění zemní pláň bude provedeno příčným sklonem pláň je 5 %. V úsecích zhlaví, kde zemní pláň spádována pod dvěma kolejemi a dochází k překročení max. tloušťky kolejového lože 900 mm, je použit snížený příčný sklon zemní pláň v hodnotě 5 %. Pokud i toto řešení nevyhoví danému kritériu, navrhuje se pláň tělesa železničního spodku vodorovná a zemní pláň zůstává ve sklonu 5.

Tab. č.1 – hlavní koleje:

Typy konstrukce pražcového podloží pro hlavní koleje, $E_{pi} \geq 50 \text{ Mpa}$		[mm]
Zemní pláň s únosností $E_{ored} \geq 35 \text{ MPa}$		
KPP typ 3.1	kolejové lože	350 mm
	podkladní vrstva šterkodrt 0/32, $E = 80 \text{ MPa}$	200 mm
	filtrační a separační geotextilie	
	zemní pláň	
Zemní pláň s únosností $25 \leq E_{ored} \leq 35 \text{ MPa}$		
KPP typ 3.2	kolejové lože	350
	podkladní vrstva šterkodrt 0/32, $E = 80 \text{ MPa}$	250
	výztužná geomříž	
	filtrační a separační geotextilie	
	zemní pláň	
Zemní pláň s únosností $E_{ored} \leq 25 \text{ MPa}$		
KPP typ 3.3	kolejové lože	350
	podkladní vrstva šterkodrt 0/32, $E = 80 \text{ MPa}$	300
	výztužná geomříž	
	filtrační a separační geotextilie	
	zemní pláň	
Zemní pláň tvořená horninovým podložím		
KPP typ 5.1	kolejové lože	400
	vyrovnávací vrstva šterkodrt 0/32	
	zemní pláň (skalní podloží, zvětralá hornina)	

KPP typ 3.3 je z hlediska únosnosti vyhovující mocnost podkladní vrstvy 300 mm, zvýšená tloušťka podkladní vrstvy je navržena z důvodu ochrany zemní pláň před nepříznivými účinky mrazu.

Zesílená konstrukce pražcového podloží:

ZKPP bude odpovídat předpisu SŽDC S4 a vzorových listů železničního spodku Ž4. ZKPP bude použita jednotné konstrukce různých mocností ve skladbě podkladní vrstva za šterkodrtě a šterkodrtě stabilizovaná cementem dovezená z centra. Délka zesílených konstrukcí pražcového podloží u mostů je navržena minimálně na délku 7 m + 5 m výběh ve stejné skladbě. Výběh zesílené konstrukce pražcového podloží je ukončen přechodovým klínem ve sklonu 1:1.

Ochrana zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu bude navržena na základě upřesnění vodného režimu. V návrhu bude zohledněn zdvih a historické sanace.

Typy zesílené konstrukce pražcového podloží pro hlavní koleje, $E_{pl} \approx 80 \text{ MPa}$		Tloušťka vrstvy v mm
Zemní plán s únosností $E_{o,red} \approx 20 \text{ MPa}$		
ZKPP typ 2.2	kolejové lože	350
	podkladní vrstva šterkodrtě 0/32, $E = 80 \text{ MPa}$	200
	šterkodrtě 0/32 stabilizovaná cementem, $E = 180 \text{ MPa}$	400
	zemní plán	

Rozsah a posouzení jednotlivých navržených konstrukcí viz příloha č. 3.

8.2.3 Terénní úpravy a odvodnění železničního spodku

Terénní úpravy

Geomorfologicky trať prochází složitými poměry, kdy je těleso železničního spodku tvořeno náspy, hlubšími skalními zářezy i odřezy. Trať v několika místech křížuje řeku Sázavu. Odvodnění železničního spodku tvoří zpevněné příkopy a betonové zídky. Ve směru výjezdu ze žst. Příbyslav trať prochází hlubokým zářezem s betonovými zárubními zdmi u obou kolejí. Stávající odvodnění tratě je vyústěno do stávajících propustků nebo u paty násypů a v lokálních místech je zaneseno. Železniční násypy jsou porostlé vegetací, občasné náletovými dřevinami.

Na základě provedeného geotechnického průzkumu bylo zjištěno, že stávající těleso železničního spodku je v oblasti skalních zářezů tvořeno mírně zvětralým předkvarterním poloskalním podložím, které plynule přechází do pevného skalního masivu. Násypové tělesa jsou převážně tvořené hlinito-šterkovitými navážkami s příměsí jemnozrnných zemin.

Odvodnění železničního spodku

Odvodnění žel. spodku je navrženo odvodňovacími prvky a skloněnou zemní plání. Plán tělesa železničního spodku je navržena vodorovná, případně skloněná u pražcového podloží typu 1. Sklon zemní pláně v úseku se sanací žel. spodku je navržen 4%, se spádem k odvodňovacímu zařízení. Na povrchu plání musí být dosaženo předepsaného statického modulu přetvárnosti.

Základní rozměry pláně tělesa železničního spodku udávají vzorové listy železničního spodku (SŽDC Ž1) a jsou zakresleny v příčných řezech. Vzdálenost okraje pláně tělesa železničního spodku od osy koleje musí být u nezapuštěného kolejového lože nejméně 3,00m. V úsecích se zapuštěným kolejovým ložem je vzdálenost vnějších hran stezek od osy koleje v přímé 3,00m. V případě výraznějších posunů koleje (před žst. Pohled) bude provedeno rozšíření násypového tělesa železničního spodku betonovými krabicovými díly dle vzorového listu Ž2.2.

Odvodnění železničního tělesa v násypech je provedeno vyústěním pokladních vrstev na terén. Odvodnění tělesa v zářezích je provedeno s ohledem na skalní podloží a sklon tratě. Tam, kde to geomorfologie terénu dovoluje, jsou navrženy otevřené zpevněné příkopy, případně trativody s příkopy za úrovní drážní stezky pro zachycení povrchových vod z přilehlých zářezů. Ve stísněných poměrech a v dlouhých zářezích je navrženo odvodnění pomocí příkopových zídek osazených v oblasti drážní stezky, ve vzdálenosti přední hrany 2,35 m od osy koleje s polozapuštěným kolejovým ložem.

Ve skalních zářezích by bylo možné nahradit odvodnění příkopovou zídkou monolitickým betonovým rigolem dle ž.3.11, avšak je nutno prověřit po doplňujícím geotechnickém průzkumu zda charakter a průběh skalního zářezu tento způsob odvodnění umožňuje. (107,058 – 107,200 kol.č.1)

Sklon odvodňovacích prvků je navržen standardně 2,5‰ u otevřených příkopů, případně příkopových zídek a 5‰ u trativodů. K lokálním snížením sklonu dochází v krátkých úsecích, v oblasti nepříznivých sklonových poměrů koleje.

Vyústění odvodnění je provedeno prioritně do stávajících propustků, případně na pozemek dráhy v místě přechodu zářezového tělesa do násypů.

Předložený návrh odvodnění viz tabulka v příloze č.1

Sanace skalních svahů:

Trať prochází krátkým poloskalními a skalními zářezy. Jedná se o následující úseky tratě:

- Začátek úseku - km 104,160 – skalní zářez u kol.č. 1 a 2 hl. 5 až 14 m
- km 104,952 – km 105,195 – poloskalní zářez u kol.č.2 hl. 1,5 až 3 m
- km 105,305 – km 105,436 – poloskalní zářez u kol.č.2 hl. 1,5 až 3 m
- km 106,015 – km 106,170 – poloskalní zářez u kol.č.1 hl. 3 až 4,7 m
- km 105,995 – km 106,100 – poloskalní zářez u kol.č.2 hl. 5,7 až 8,5 m
- km 107,050 – km 107,300 – poloskalní zářez u kol.č.1 hl. 6,5 až 9,5 m
- km 107,050 – km 107,200 – skalní zářez u kol.č.2 hl. 12,4 m
- km 107,630 – km 107,820 – skalní zářez u kol.č. 1 a 2 hl. 5 až 18,5 m
- km 108,470 – km 108,600 – poloskalní zářez u kol.č.1 hl. do 10,0 m
- km 108,470 – km 108,600 – poloskalní zářez u kol.č.1 hl. do 10,0 m
- km 108,992 – km 109,050 – skalní zářez u kol.č.1 a 2 hl. do 10,0 m
- km 109,520 – km 109,805 – skalní a poloskalní zářez u kol.č.1 a 2 hl. 4,7 až 9,0 m

Trať prochází podskalními zářezy ve sklonu do 40° a hlubšími skalními zářezy které jsou ve sklonu 45° až místy téměř svislé. Dle makroskopického zjištění jsou skalní zářezy v různém stupni zvětrání. Vlastní sanační práce budou spočívat u poloskalních zářezů a krátkých nízkých zářezů pouze, odstranění náletové vegetace svahů, očištění a odstranění nestabilních bloků. U hlubších skalních zářezů bude provedeno, očištění skalních stěn a svahů od nestabilních a zvětralých bloků, provedeno zajištění skal ocelovými sítěmi v PVC, zpevněnými přetaženými ocelovými lany v PVC.

Způsob, rozsah sanace a technologický postup sanačních prací bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace na základě výsledků rekognoskace a ohledání lokality odborným geologem a provedených IG mapování a pasportizací.

Obr. č. 1 - skalní zářez v km 104,000



Obr. č. 2 - skalní zářez v km 107,200



Obr. č. 3 - skalní zářez v km 109,700



Křížení s inženýrskými sítěmi - chráničky

V souladu s předpisem SŽDC S4 jsou veškerá nově budovaná nebo překládaná podzemní vedení křížící koleje uložena do kabelových chrániček. Chráničky budou obetonovány. Podrobně bude řešeno v dalším projekčním stupni.

9. Návrh postupu provádění prací

Realizace celé stavby proběhne v několika stavebních postupech. Návrh postupu prací je podrobně zpracován v části B.6 - ORGANIZACE VÝSTAVBY.

Ve stavbě se neuvažuje s žádným provizorním napojením koleje na stávající stav.

V rámci provádění prací v úsecích, kde se zachovávají historické sanace, je nutné přijmout zvláštní opatření při odkrytí zemní pláně, aby nedošlo k její degradaci vlivem pojiždění staveništní techniky a klimatických podmínek.

V dalším stupni projektové přípravy budou upřesněny postupy provádění chrániček kabelových podchodů v rámci postupů ve vztahu k jejich zprovoznění, zejména těch realizovaných v předstihu pod nevyloženými kolejemi. Totéž se týká i odvodnění, aby v každé fázi stavebních postupů bylo zajištěno odvedení vod v jednotlivých postupech, nebo je přípustné krátkodobě uvažovat i s čerpáním.

10. Vliv na životní prostředí

Vliv objektů na životní prostředí je podrobně řešen v samostatné části projektové dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí, kde je řešeno i nakládání s odpady.

Řešení z hlediska životního prostředí

Z hlediska vlivu na životní prostředí lze charakterizovat materiál použitý ke stavbě jako nezávadný. Není třeba uvažovat ani další škodlivé vlivy stavby na živ. prostředí mimo možného zvýšení emisí při realizaci.

Odpady:

Vyzískaný stávající materiál bude ekologicky zlikvidován. Způsob a možnosti využití stávajícího kolejového roštu, bude posouzen v dalším stupni na základě předkategorizace. Pro stanovení nákladů se předpokládá demontáž bez následního použití.

11. Výjimky z norem, předpisů a vzorových listů

Návrh řešení nástupiště je zpracován v souladu s předpisy SŽDC, vzorovými listy a ČSN. Pro zpracování projektové dokumentace těchto stavebních objektů není nutno žádat o výjimky z norem a předpisů.

12. Závěr

Navržené řešení stavebních objektů železničního svršku a spodku splňují požadavky zadávacích podmínek a požadavkům vzešlých z jednání a místních poměrů.

Materiály a konstrukce, navržené projektem, vycházejí z nabídek katalogů výrobků, vzorových listů a zkušeností, jako reálně možné, dostupné a vzhledem k požadovaným parametrům i finančně nejúspornější a sloužící mimo návrhu technického řešení i jako základ pro stanovení nákladů SO. Všechny materiály je nutno doložit certifikáty jakosti a případně odpovídajícím posouzením. Změna materiálu zvyšující náklady při změně technického řešení není možná bez souhlasu investora.

Projektová dokumentace je zpracována v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) a v souladu platnými Českými státními normami, vzorovými listy aj.

Požadavky na další stupeň:

Níže jsou popsány základní požadavky na další projektovou přípravu, které vzešly ze závěrečného projednání příp. nejsou v podrobnosti přípravné dokumentace řešeny a je potřeba je zdůraznit:

- Doplnit průzkum pražcového podloží pro ověření historických sanací a zpřesnění rozsahu skalního podloží v požadované podrobnosti dle předpisu SŽDC S4.
- Rozšířit průzkum kontaminace kolejového lože a zemní pláně a upřesnit nakládání s vyzískaným materiálem.
- Upřesnit způsob, rozsah sanace a technologický postup sanačních prací skalních a poloskalních zářezů včetně provedení jejich IG mapování a pasportizací.
- Doplnit předkategorizaci materiálu železničního svršku

Příloha č. 1

Přehled odvodnění tratě

KOLEJ C.1						Sklon tratě	KOLEJ C.2						
km	konstrukce pražc.podl.	pláš žel.spodku	odvodnění		tvar terénu	zatřídění podloží	podloží	tvar terénu	konstrukce pražc.podl.	sklon planě žel.spodku	odvodnění		km
104,000	103,975 TYP 5.1 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 400mm • vyrovnávací vrstva stěrkořř 0/32 • upravená zemní pláš - skální podloží	103,975	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	103,975	SKALNÍ ZÁŘEZ hloubky 14 až 5 m	103,800 104,160 skála 0,50m	103,800 104,160 skála 0,50m (R)	SKALNÍ ZÁŘEZ hloubky 14 až 5 m	103,975	103,965	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	103,965	104,000
104,005													104,005
104,010													104,010
104,015													104,015
104,020													104,020
104,025													104,025
104,030													104,030
104,035													104,035
104,040													104,040
104,045													104,045
104,050													104,050
104,055	104,150 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	5%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,160	104,160	104,160	sklon -3,067‰	104,154	104,154	104,150	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,055
104,060													104,060
104,065													104,065
104,070													104,070
104,075													104,075
104,080													104,080
104,085													104,085
104,090													104,090
104,095													104,095
104,100													104,100
104,105	104,175 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	5%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,175	104,175	104,175	sklon -3,067‰	104,174	104,174	104,170	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,105
104,110													104,110
104,115													104,115
104,120													104,120
104,125													104,125
104,130													104,130
104,135													104,135
104,140													104,140
104,145													104,145
104,150													104,150
104,155	104,200 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	5%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,200	104,200	104,200	sklon -3,067‰	104,199975	104,199975	104,199975	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,155
104,160													104,160
104,165													104,165
104,170													104,170
104,175													104,175
104,180													104,180
104,185													104,185
104,190													104,190
104,195													104,195
104,200													104,200
104,205	104,225 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	5%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,225	104,225	104,225	sklon -3,067‰	104,2225	104,2225	104,2225	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,205
104,210													104,210
104,215													104,215
104,220													104,220
104,225													104,225
104,230													104,230
104,235													104,235
104,240													104,240
104,245													104,245
104,250													104,250
104,255	104,275 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	5%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,275	104,275	104,275	sklon -3,067‰	104,275	104,275	104,275	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,255
104,260													104,260
104,265													104,265
104,270													104,270
104,275													104,275
104,280													104,280
104,285													104,285
104,290													104,290
104,295													104,295
104,300													104,300
104,305	104,350 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	5%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,350	104,350	104,350	sklon -3,067‰	104,357	104,357	104,357	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,305
104,310													104,310
104,315													104,315
104,320													104,320
104,325													104,325
104,330													104,330
104,335													104,335
104,340													104,340
104,345													104,345
104,350													104,350
104,355	104,400 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	0%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,400	104,400	104,400	sklon -3,067‰	104,400000	104,400000	104,400000	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,355
104,360													104,360
104,365													104,365
104,370													104,370
104,375													104,375
104,380													104,380
104,385													104,385
104,390													104,390
104,395													104,395
104,400													104,400
104,405	104,425 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	0%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,425	104,425	104,425	sklon -3,067‰	104,425	104,425	104,425	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,355
104,410													104,410
104,415													104,415
104,420													104,420
104,425													104,425
104,430													104,430
104,435													104,435
104,440													104,440
104,445													104,445
104,450													104,450
104,455	104,475 TYP 3.1 • kol. lože fr. 32/63, tl.	0%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,475	104,475	104,475	sklon -3,067‰	104,475	104,475	104,475	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,405
104,460													104,460
104,465													104,465
104,470													104,470
104,475													104,475
104,480													104,480
104,485													104,485
104,490													104,490
104,495													104,495
104,500													104,500
104,505	104,550 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	0%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,550	104,550	104,550	sklon -3,067‰	104,550	104,550	104,550	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,405
104,510													104,510
104,515													104,515
104,520													104,520
104,525													104,525
104,530													104,530
104,535													104,535
104,540													104,540
104,545													104,545
104,550													104,550
104,555	104,575 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	0%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,575	104,575	104,575	sklon -3,067‰	104,575	104,575	104,575	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,405
104,560													104,560
104,565													104,565
104,570													104,570
104,575													104,575
104,580													104,580
104,585													104,585
104,590													104,590
104,595													104,595
104,600													104,600
104,605	104,650 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	0%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,650	104,650	104,650	sklon -3,067‰	104,650	104,650	104,650	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,405
104,610													104,610
104,615													104,615
104,620													104,620
104,625													104,625
104,630													104,630
104,635													104,635
104,640													104,640
104,645													104,645
104,650													104,650
104,655	104,675 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	0%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,675	104,675	104,675	sklon -3,067‰	104,675	104,675	104,675	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,405
104,660													104,660
104,665													104,665
104,670													104,670
104,675													104,675
104,680													104,680
104,685													104,685
104,690													104,690
104,695													104,695
104,700													104,700
104,705	104,750 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	0%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,750	104,750	104,750	sklon -3,067‰	104,750	104,750	104,750	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,405
104,710													104,710
104,715													104,715
104,720													104,720
104,725													104,725
104,730													104,730
104,735													104,735
104,740													104,740
104,745													104,745
104,750													104,750
104,755	104,800 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	0%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,800	104,800	104,800	sklon -3,067‰	104,800	104,800	104,800	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,405
104,760													104,760
104,765													104,765
104,770													104,770
104,775													104,775
104,780													104,780
104,785													104,785
104,790													104,790
104,795													104,795
104,800													104,800
104,805	104,850 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	0%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,850	104,850	104,850	sklon -3,067‰	104,850	104,850	104,850	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,405
104,810													104,810
104,815													104,815
104,820													104,820
104,825													104,825
104,830													104,830
104,835													104,835
104,840													104,840
104,845													104,845
104,850													104,850
104,855	104,875 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	0%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,875	104,875	104,875	sklon -3,067‰	104,875	104,875	104,875	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,405
104,860													104,860
104,865													104,865
104,870													104,870
104,875													104,875
104,880													104,880
104,885													104,885
104,890													104,890
104,895													104,895
104,900													104,900
104,905	104,900 TYP 3.2 • kolejevo lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořř frakce 0/32mm, tl. 200mm • výztužné geosyntetikum • přehutněná zemní pláš	0%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 355 m	104,900	104,900	104,900	sklon -3,067‰	104,900000	104,900000	104,900000	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ DELKY 209 m	ve sklonu tratě 3,067‰ Vyústění na terén u paty náspu	104,405
104,910													104,910
104,915													104,915
104,920													104,920
104,925													104,925
104,930													104,930
104,935													104,935
104,940													104,940
104,945													104,945
104,950													104,950

KOLEJ Č.1						Sklon tratě	KOLEJ Č.2					
km	konstrukce pražc.podl.	plášť žel.spodku	odvodnění	tvar terénu	zařídění podloží		podloží	tvar terénu	konstrukce pražc.podl.	sklon pláně žel.spodku	odvodnění	km
104,925 104,930 104,935 104,940 104,945 104,950 104,955 104,960 104,965 104,970 104,975 104,980 104,985 104,990 104,995 105,000 105,005 105,010 105,015 105,020 105,025 105,030 105,035 105,040 105,045 105,050 105,055 105,060 105,065 105,070 105,075 105,080 105,085 105,090 105,095 105,100 105,105 105,110 105,115 105,120 105,125 105,130 105,135 105,140 105,145 105,150 105,155 105,160 105,165 105,170 105,175 105,180 105,185 105,190 105,195 105,200 105,205 105,210 105,215 105,220 105,225 105,230 105,235 105,240 105,245 105,250	TYP 3.2 • kolejové lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkoř frakce 0/32mm, tl. 200mm • vyztužené geosyntetikum • přehnutelná zemní pláň	0%	úprava násypového těles odřez skl. 5%	ÚROVNĚN TERÉNU AŽ MIRNÝ NÁSYP	Y/G3 do 1,30m F4/F6 nad 1,30m <							

KOLEJ č.1						
km	konstrukce pražc.podl.	pláš žel.spodku	odvodnění		tvár terénu	zatřídění podloží
106,650 106,655 106,660 106,665 106,669 106,675 106,680 106,685 106,690 106,695 106,700 106,705 106,710 106,715 106,720 106,725 106,730 106,735 106,740 106,745 106,750 106,755 106,760 106,765 106,770 106,775 106,780 106,785 106,790 106,795 106,800 106,805 106,810 106,815 106,820 106,825 106,830 106,835 106,840 106,845 106,850 106,855 106,860 106,865 106,870 106,875 106,880 106,885 106,890 106,895 106,900 106,905 106,910 106,915 106,920 106,925 106,930 106,935 106,940 106,945 106,950 106,955 106,960 106,965 106,970 106,975 106,980 106,985 106,990 106,995 107,000 107,005 107,010 107,015 107,020 107,025	TYP 3.1 <ul style="list-style-type: none">• kolejové lože sřerk frakce 32/63, lousška 350mm• sřerkodř frakce 0/32mm, tl. 200mm• filtrační a separační geotextilie• přehutněna zemní pláš	5%	úprava násypového těles odřez skl. 5%		NÁSYP	106,700

Sklon tratě	KOLEJ č.2							
	podloží	tvar terénu	konstrukce pražk. podl.	sklon plně žel. spodku	odvodnění		km	
sklon - 7,65‰	106,395 106,800 skalní 1,80m (R)	ZÁŘEZ hloubky 2,4 až 13,5 m	TYP 3.1 • kolejové lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořez frakce 0/32mm, tl. 200mm • filtrační a separační geotextilie • přehnutelná zemní plát	5%	PŘÍKOPOVÁ ŽIDKA UCBO DL 560 m	↓ vystužení příkopové židky do otevřeného příkopu	106,650 106,655 106,660 106,665 106,670 106,675 106,680 106,685 106,690 106,695 106,700 106,705 106,710 106,715 106,720 106,725 106,730 106,735 106,740 106,745 106,750 106,755 106,760 106,765 106,770 106,775 106,780 106,785 106,790 106,795 106,800	
106,850000	Y/G1 do 1,20m F4/S5 nad 1,20m	MIRNÝ ZÁŘEZ			106,815	sklon 3,06‰	↓ vystužení příkopu na terén u paty násypu	106,805 106,810 106,815 106,820 106,825 106,830 106,835 106,840 106,845 106,850 106,855 106,860 106,865 106,870 106,875
sklon - 2,475‰	Y/G1 do 1,20m F4/S5 nad 1,20m	NÁŠYP	TYP 3.1 • kolejové lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořez frakce 0/32mm, tl. 200mm • filtrační a separační geotextilie • přehnutelná zemní plát		106,900	úprava násypového těles odřez skl. 5%		106,880 106,885 106,890 106,895 106,900 106,905 106,910 106,915 106,920 106,925 106,930 106,935 106,940 106,945 106,950 106,955 106,960 106,965 106,970 106,975 106,980 106,985 106,990 106,995 107,000 107,005 107,010 107,015 107,020
107,150000	107,015 MOST		oceľový most ev. km 107,032		107,015			107,025
sklon - 2,475‰		107,058	TYP 3.3 • kolejové lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořez frakce 0/32mm, tl. 300mm • vyztužené geosyntetikum • přehnutelná zemní plát		0%	TRATIVOD ve sklonu 3%	↑ vystužení otevřeného příkopu u paty násypu	107,030 107,035 107,040 107,045 107,050 107,055 107,060 107,065 107,070 107,075 107,080 107,085 107,090 107,095 107,100 107,105 107,110 107,115 107,120 107,125 107,130 107,135 107,140 107,145 107,150 107,155 107,160 107,165 107,170 107,175
- 1,103‰	F4 do 1,10m R6 nad 1,10m	SKALNÍ ZÁŘEZ hloubky do 12,4 m				ZPEVNĚNÝ PŘÍKOP V ÚROVNI DR. STEŽKY DL 104 m; VE SKLONU 1,5‰		107,180 107,185 107,190 107,195 107,200 107,205 107,210 107,215 107,220 107,225 107,230 107,235 107,240 107,245 107,250 107,255 107,260 107,265 107,270 107,275 107,280 107,285 107,290 107,295 107,300 107,305 107,310 107,315 107,320
sklon - 1,103‰		ZÁŘEZ hloubky do 6,0 m			0%	vystužení trativodu do příkopu		107,200 107,205 107,210 107,215 107,220 107,225 107,230 107,235 107,240 107,245 107,250 107,255 107,260 107,265 107,270 107,275 107,280 107,285 107,290 107,295 107,300 107,305 107,310 107,315 107,320
	G3/S3 do 1,80m F4/F3 nad 1,80m	MIRNÝ ZÁŘEZ	TYP 3.3 • kolejové lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořez frakce 0/32mm, tl. 300mm • vyztužené geosyntetikum • přehnutelná zemní plát			OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ	↓ vystužení na terén	107,275 107,280 107,285 107,290 107,295 107,300 107,305 107,310 107,315 107,320
		NÁŠYP	TYP 3.2 • kolejové lože stěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěrkořez frakce 0/32mm, tl. 200mm • vyztužené geosyntetikum • přehnutelná zemní plát		5%	úprava násypového těles odřez skl. 5% - rozšíření násypu krabicový díl U3 (107,455 - 107,509)		107,325 107,330 107,335 107,340 107,345 107,350 107,355 107,360 107,365 107,370 107,375 107,380 107,385 107,390 107,395 107,400 107,405 107,410 107,415 107,420 107,425 107,430 107,435 107,440 107,445 107,450 107,455 107,460 107,465 107,470 107,475 107,480 107,485 107,490 107,495 107,500 107,505 107,510 107,515 107,520 107,525
	PROPUŠTKA		pronustek ev km 107,546					107,540 107,545

KOLEJ Č.1						Sklon tratě	KOLEJ Č.2						
km	konstrukce pražc.podl.	pláš. žel.spodku	odvodnění	tvar terénu	zatřídění podloží		podloží	tvar terénu	konstrukce pražc.podl.	sklon pláňe žel.spodku	odvodnění	km	
107,550	TYP 3.2 • kolejové lože stěr.frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěr.kodř frakce 0/32mm, tl. 200mm • vyztužené geosyntetikum • přehnutelná zemní pláň	5%	uprava násypového tělesa 107,552	NASYP	S3/G3 do 4,00m	sklon - 1,103‰	G3/S3 do 1,80m F4/F3 nad 1,80m	107,628	5%	uprava násypového tělesa odřez skl. 5%	107,550		
107,555			107,555	107,555									
107,560			107,560	107,560									
107,565			107,565	107,565									
107,570			107,570	107,570									
107,575			107,575	107,575									
107,580			107,580	107,580									
107,585			107,585	107,585									
107,590			107,590	107,590									
107,595			107,595	107,595									
107,600			107,600	107,600									
107,605			107,605	107,605									
107,610			107,610	107,610									
107,615			107,615	107,615									
107,620			107,620	107,620									
107,625			107,625	107,625									
107,630			107,630	107,630									
107,635			107,635	107,635									
107,640			107,640	107,640									
107,645			107,645	107,645									
107,650	PŘÍKOPOVÁ ZIDKA UCB0	sklon 2.50‰	sklon 2.50‰	POLOSKALNÍ ZÁŘEZ hloubky 5,8 až 18,6 m	107,630 107,820 skála-0,50m (R)	F4/S5 do 4,00m	POLOSKALNÍ ZÁŘEZ hloubky 4,5 až 9,5 m	TYP 3.2 • kolejové lože stěr.frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěr.kodř frakce 0/32mm, tl. 200mm • vyztužené geosyntetikum • přehnutelná zemní pláň	5%	PŘÍKOPOVÁ ZIDKA UCB0	sklon 2.50‰	107,628	
107,655												107,655	107,655
107,660												107,660	107,660
107,665												107,665	107,665
107,670												107,670	107,670
107,675												107,675	107,675
107,680												107,680	107,680
107,685												107,685	107,685
107,690												107,690	107,690
107,695												107,695	107,695
107,700												107,700	107,700
107,705												107,705	107,705
107,710												107,710	107,710
107,715												107,715	107,715
107,720												107,720	107,720
107,725												107,725	107,725
107,730												107,730	107,730
107,735												107,735	107,735
107,740												107,740	107,740
107,745												107,745	107,745
107,750	PŘÍKOPOVÁ ZIDKA UCB0	sklon 2.50‰	sklon 2.50‰	POLOSKALNÍ ZÁŘEZ hloubky 5,8 až 18,6 m	107,630 107,820 skála-0,50m (R)	F4/S5 do 4,00m	POLOSKALNÍ ZÁŘEZ hloubky 4,5 až 9,5 m	TYP 3.2 • kolejové lože stěr.frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěr.kodř frakce 0/32mm, tl. 200mm • vyztužené geosyntetikum • přehnutelná zemní pláň	5%	PŘÍKOPOVÁ ZIDKA UCB0	sklon 2.50‰	107,700	
107,755												107,755	107,755
107,760												107,760	107,760
107,765												107,765	107,765
107,770												107,770	107,770
107,775												107,775	107,775
107,780												107,780	107,780
107,785												107,785	107,785
107,790												107,790	107,790
107,795												107,795	107,795
107,800												107,800	107,800
107,805												107,805	107,805
107,810												107,810	107,810
107,815												107,815	107,815
107,820												107,820	107,820
107,825												107,825	107,825
107,830												107,830	107,830
107,835												107,835	107,835
107,840												107,840	107,840
107,845												107,845	107,845
107,850	PŘÍKOPOVÁ ZIDKA UCB0	sklon 3,68‰	sklon 3,68‰	MIRVÝ ZÁŘEZ	107,878	F4/S5 do 4,00m	MIRVÝ ZÁŘEZ	TYP 3.2 • kolejové lože stěr.frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěr.kodř frakce 0/32mm, tl. 200mm • vyztužené geosyntetikum • přehnutelná zemní pláň	5%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ	sklon 3,68‰	107,825	
107,855												107,855	107,855
107,860												107,860	107,860
107,865												107,865	107,865
107,870												107,870	107,870
107,875												107,875	107,875
107,880												107,880	107,880
107,885												107,885	107,885
107,890												107,890	107,890
107,895												107,895	107,895
107,900												107,900	107,900
107,905												107,905	107,905
107,910												107,910	107,910
107,915												107,915	107,915
107,920												107,920	107,920
107,925												107,925	107,925
107,930												107,930	107,930
107,935												107,935	107,935
107,940												107,940	107,940
107,945												107,945	107,945
107,950	uprava násypového tělesa odřez skl. 5%	sklon 2.50‰	sklon 2.50‰	NASYP	107,975	F4/S5 do 4,00m	NASYP	TYP 3.1 • kolejové lože stěr.frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěr.kodř frakce 0/32mm, tl. 200mm • filtrační a separační geotextilie • přehnutelná zemní pláň	5%	uprava násypového tělesa odřez skl. 5%	107,975		
107,955											107,955	107,955	
107,960											107,960	107,960	
107,965											107,965	107,965	
107,970											107,970	107,970	
107,975											107,975	107,975	
107,980											107,980	107,980	
107,985											107,985	107,985	
107,990											107,990	107,990	
107,995											107,995	107,995	
108,000											108,000	108,000	
108,005											108,005	108,005	
108,010											108,010	108,010	
108,015											108,015	108,015	
108,020											108,020	108,020	
108,025											108,025	108,025	
108,030											108,030	108,030	
108,035											108,035	108,035	
108,040											108,040	108,040	
108,045											108,045	108,045	
108,050	uprava násypového tělesa odřez skl. 5%	sklon 2.50‰	sklon 2.50‰	NASYP	108,120	S3/G3 do 4,00m	NASYP	TYP 3.1 • kolejové lože stěr.frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěr.kodř frakce 0/32mm, tl. 200mm • filtrační a separační geotextilie • přehnutelná zemní pláň	5%	uprava násypového tělesa odřez skl. 5%	108,120		
108,055											108,055	108,055	
108,060											108,060	108,060	
108,065											108,065	108,065	
108,070											108,070	108,070	
108,075											108,075	108,075	
108,080											108,080	108,080	
108,085											108,085	108,085	
108,090											108,090	108,090	
108,095											108,095	108,095	
108,100											108,100	108,100	
108,105											108,105	108,105	
108,110											108,110	108,110	
108,115											108,115	108,115	
108,120											108,120	108,120	
108,125											108,125	108,125	
108,130											108,130	108,130	
108,135											108,135	108,135	
108,140											108,140	108,140	
108,145											108,145	108,145	
108,150	uprava násypového tělesa odřez skl. 5%	sklon 2.50‰	sklon 2.50‰	NASYP	108,250	S3/G3 do 4,00m	NASYP	TYP 3.1 • kolejové lože stěr.frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěr.kodř frakce 0/32mm, tl. 200mm • filtrační a separační geotextilie • přehnutelná zemní pláň	5%	uprava násypového tělesa odřez skl. 5%	108,150		
108,155											108,155	108,155	
108,160											108,160	108,160	
108,165											108,165	108,165	
108,170											108,170	108,170	
108,175											108,175	108,175	
108,180											108,180	108,180	
108,185											108,185	108,185	
108,190											108,190	108,190	
108,195											108,195	108,195	
108,200											108,200	108,200	
108,205											108,205	108,205	
108,210											108,210	108,210	
108,215											108,215	108,215	
108,220											108,220	108,220	
108,225											108,225	108,225	
108,230											108,230	108,230	
108,235											108,235	108,235	
108,240											108,240	108,240	
108,245											108,245	108,245	
108,250	uprava násypového tělesa odřez skl. 5%	sklon 2.50‰	sklon 2.50‰	NASYP	108,300	S3/G3 do 2,20m F6/S5 nad 2,20m	NASYP	TYP 3.1 • kolejové lože stěr.frakce 32/63, tloušťka 350mm • stěr.kodř frakce 0/32mm, tl. 200mm • filtrační a separační geotextilie • přehnutelná zemní pláň	5%	uprava násypového tělesa odřez skl. 5%	108,250		
108,255											108,255	108,255	
108,260											108,260	108,260	
108,265											108,265	108,265	
108,270											108,270	108,270	
108,275											108,275	108,275	
108,280											108,280	108,280	
108,285											108,285	108,285	
108,290											108,290	108,290	
108,295											108,295	108,295	
108,300											108,300	108,300	
108,305											108,305	108,305	
108,310											108,310	108,310	
108,315											108,315	108,315	
108,320											108,320	108,320	
108,325											108,325	108,325	
108,330											108,330	108,330	
108,335											108,335	108,335	
108,340											108,340	108,340	
108,345											108,345	108,345	
108,350	108,350	108,350											

KOLEJ Č.1						KOLEJ Č.2																	
km	konstrukce pražc.podl.	pláš žel.spodku	odvodnění		tvar terénu	zatřídění podloží	podloží	tvar terénu	konstrukce pražc.podl.	sklon pláně žel.spodku	odvodnění		km										
108,340 108,350 108,355 108,360 108,365 108,370 108,375 108,380 108,385 108,390 108,395 108,400	TYP 3.2 • kol. šléř fr. 32/63, tl. 350mm • střední fr. 0/32mm, tl. 200mm • vyznačen geosyntetikum • přehnutá zemní pláň	5%	OTEVŘENÝ PŘÍKOP ZPEVNĚNÝ	sklon 2,50‰ vystupění do propustku	SÍRSÍ ZÁŘEZOVÉ TELESKO	G3/S3 do 2,20m F6/S5 nad 2,20m	G3/S3 do 1,40m F6/S5 nad 1,40m	108,460	TYP 3.1 • kolejové lože střední frakce 32/63, houška 350mm • střední frakce 0/32mm, tl. 200mm • filtrační a separační geotextilie • přehnutá zemní pláň	5%	úprava násypového tělesa odřez skl. 5%	108,428	108,340 108,345 108,350 108,355 108,360 108,365 108,370 108,375 108,380 108,385 108,390 108,395 108,400										
108,405 108,410 108,415 108,420													108,405 108,410 108,415 108,420										
108,425 108,430 108,435 108,440 108,445													108,425 108,430 108,435 108,440 108,445										
108,450 108,455 108,460 108,465 108,470													108,450 108,455 108,460 108,465 108,470										
108,475 108,480 108,485 108,490 108,495													108,475 108,480 108,485 108,490 108,495										
108,500 108,505 108,510 108,515 108,520													108,500 108,505 108,510 108,515 108,520										
108,525 108,530 108,535 108,540 108,545													108,525 108,530 108,535 108,540 108,545										
108,550 108,555 108,560 108,565 108,570													108,550 108,555 108,560 108,565 108,570										
108,575 108,580 108,585 108,590 108,595													108,575 108,580 108,585 108,590 108,595										
108,600 108,605 108,610 108,615 108,620													TYP 3.2 • kol. šléř fr. 32/63, tl. 350mm • střední fr. 0/32mm, tl. 200mm • vyznačen geosyntetikum • přehnutá zemní pláň	0%	TRATIVOD ve sklonu 0,5% ZPEVNĚNÝ PŘÍKOP V ÚROVNI DR. STEŽKY ve sklonu tratě	POLOSKALINÍ ZÁŘEZ houšky 4,1 až 10,0 m 108,640 108,640 skála 0,50m (R)	MIRNÝ ZÁŘEZ	F6 do 3,50m R6 nad 3,50m	ZÁŘEZ HLUBOKY 3,6 - 7,8 m	TYP 3.1 • kolejové lože střední frakce 32/63, houška 350mm • střední frakce 0/32mm, tl. 200mm • filtrační a separační geotextilie • přehnutá zemní pláň	0%	TRATIVOD ve sklonu 0,5% vystupění trativodu s příkopem a do otevřeného příkopu	108,460
108,625 108,630 108,635 108,640 108,645	108,625 108,630 108,635 108,640 108,645																						
108,650 108,655 108,660 108,665 108,670	108,650 108,655 108,660 108,665 108,670																						
108,675 108,680 108,685 108,690 108,695	108,675 108,680 108,685 108,690 108,695																						
108,700 108,705 108,710 108,715 108,720	108,700 108,705 108,710 108,715 108,720																						
108,725 108,730 108,735 108,740 108,745	108,725 108,730 108,735 108,740 108,745																						
108,750 108,755 108,760 108,765 108,770	108,750 108,755 108,760 108,765 108,770																						
108,775 108,780 108,785 108,790 108,795	108,775 108,780 108,785 108,790 108,795																						
108,800 108,805 108,810 108,815 108,820	TYP 3.2 • kol. šléř fr. 32/63, tl. 350mm • střední fr. 0/32mm, tl. 200mm • vyznačen geosyntetikum • přehnutá zemní pláň	5%	úprava násypového tělesa odřez skl. 5%	NÁSYP	G3/S3 do 2,00m F4/S5 nad 2,00m	S3 do 1,40m F4/F6 nad 1,40m	NÁSYP	TYP 3.1 • kolejové lože střední frakce 32/63, houška 350mm • střední frakce 0/32mm, tl. 200mm • filtrační a separační geotextilie • přehnutá zemní pláň	5%	úprava násypového tělesa odřez skl. 5%	108,660	108,800 108,805 108,810 108,815 108,820											
108,825 108,830 108,835 108,840 108,845												108,825 108,830 108,835 108,840 108,845											
108,850 108,855 108,860 108,865 108,870												108,850 108,855 108,860 108,865 108,870											
108,875 108,880 108,885 108,890 108,895												108,875 108,880 108,885 108,890 108,895											
108,900 108,905 108,910 108,915 108,920												108,900 108,905 108,910 108,915 108,920											
108,925 108,930 108,935 108,940 108,945												108,925 108,930 108,935 108,940 108,945											
108,950 108,955 108,960 108,965 108,970												108,950 108,955 108,960 108,965 108,970											
108,975 108,980 108,985 108,990 108,995												TYP 3.1 • ocelový most ev. km 108,972	0%	TRATIVOD SKL. 3% ZP. PŘÍKOP V ÚROVNI DR. STEŽKY	108,992	108,992	MOST	MOST	TYP 3.1 • ocelový most ev. km 108,972	0%	TRATIVOD SKL. 3% ZP. PŘÍKOP V ÚROVNI DR. STEŽKY	108,992	108,975 108,980 108,985 108,990 108,995
109,000 109,005 109,010 109,015																							109,000 109,005 109,010 109,015
109,020 109,025 109,030 109,035 109,040																							109,020 109,025 109,030 109,035 109,040
109,045 109,050 109,055 109,060 109,065	109,045 109,050 109,055 109,060 109,065																						
109,070 109,075 109,080 109,085 109,090	109,070 109,075 109,080 109,085 109,090																						
109,095 109,100 109,105 109,110 109,115	109,095 109,100 109,105 109,110 109,115																						
109,120 109,125 109,130 109,135 109,140	109,120 109,125 109,130 109,135 109,140																						
109,145 109,150 109,155 109,160 109,165	109,145 109,150 109,155 109,160 109,165																						
109,170 109,175	109,170 109,175																						

[illegible]

[illegible]

Příloha č. 2

Přehled stávajícího železničního svršku v jednotlivých kolejích

Kolejnice – traťový úsek Pohled –Přibyslav – KOLEJ Č.1

Pas	Tvar	Km začátku	Km konce	Datum vložení	Stav při vložení	Pevnost
V	R65	103.826	104.281	21.08.2015	U	95
V	S49	104.281	104.641	30.06.1978	N	95
L	S49	104.641	104.954	23.05.2014	N	95
P	S49	104.641	105.300	30.06.1978	N	95
L	S49	104.954	105.300	30.06.1978	N	95
V	S49	105.300	105.815	30.06.1978	N	95
L	S49	105.815	105.940	30.06.1978	N	95
P	S49	105.815	105.940	24.09.2014	N	95
V	S49	105.940	108.119	30.06.1978	N	95
L	S49	108.119	108.769	30.06.1978	N	95
P	S49	108.119	108.769	30.06.1978	N	95
V	S49	108.769	109.040	30.06.1978	N	95
L	S49	109.040	109.290	30.06.1978	N	95
P	S49	109.040	109.290	30.06.1978	N	95
V	S49	109.290	109.650	30.06.1978	N	95
L	S49	109.650	109.805	30.06.1978	N	95
P	S49	109.650	110.403	30.06.1978	N	95
L	S49	109.805	110.133	30.06.1978	N	100
L	S49	110.133	110.403	06.11.2003	U	95

Kolejnice – traťový úsek Pohled –Přibyslav – KOLEJ Č.2

Pas	Tvar	Km začátku	Km konce	Datum vložení	Stav při vložení	Pevnost
V	R65	103.826	104.281	21.08.2015	U	95
L	S49	104.281	105.450	30.06.1984	N	95
P	S49	104.281	105.450	30.06.1978	N	95
V	S49	105.450	105.799	30.06.1978	N	95
L	S49	105.799	105.875	30.06.1978	N	95
P	S49	105.799	105.924	30.04.2008	N	95
L	S49	105.875	106.125	30.06.1984	N	95
P	S49	105.924	107.775	30.06.1978	N	95
L	S49	106.125	110.403	30.06.1978	N	95
P	S49	107.775	108.025	02.04.2014	N	95
P	S49	108.025	110.403	30.06.1978	N	95

Pražce – traťový úsek Pohled –Příbyslav – KOLEJ Č.1

Druh praž.	Typ praž.	Km zač.	Km kon.	Dat. vlož.	Stav	Rok výr.	Rozdělení
B	SB8	103.826	104.281	21.08.2015	U	1990	e
B	SB6	104.281	104.700	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.641	104.700	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.700	104.708	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.700	104.800	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.708	104.954	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.800	105.100	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.954	105.225	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	105.100	105.300	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	105.225	105.858	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	105.815	105.902	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	105.858	105.940	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	105.902	108.199	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.119	108.200	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.199	108.700	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.200	108.769	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.700	108.939	30.06.1978	N	1978	e
D	B	108.939	108.960	30.06.1978	N	1978	e
D		108.960	108.985	30.06.1978	N	1978	
D	B	108.985	108.999	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.999	109.065	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.040	109.066	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.065	109.290	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.066	109.465	30.06.1978	N	1978	e
D	B	109.465	109.481	30.06.1978	N	1978	e
D		109.481	109.511	30.06.1978	N	1978	
D	B	109.511	109.525	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.525	109.686	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.650	109.687	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.686	109.737	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.687	109.800	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.737	109.805	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.800	109.897	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.805	109.920	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.897	110.047	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.920	110.086	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.047	110.087	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.086	110.090	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.087	110.133	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.090	110.145	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.133	110.203	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.145	110.305	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.203	110.350	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.305	110.350	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.350	110.362	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.350	110.364	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.362	110.383	30.06.1978	N	1978	e

Pražce – traťový úsek Pohled –Příbyslav – KOLEJ Č.2

Druh praž.	Typ praž.	Km zač.	Km kon.	Dat. vlož.	Stav	Rok výr.	Rozdělení
B	SB8	103.826	104.113	21.08.2015	U	1987	e
B	PB2	104.113	104.165	21.08.2015	U	1984	e
B	SB8	104.165	104.300	21.08.2015	U	1987	e
B	SB8	104.281	104.320	21.08.2015	U	1987	e
B	SB8	104.300	104.331	21.08.2015	U	1987	e
B	SB8	104.320	104.331	21.08.2015	U	1987	e
B	SB6	104.331	104.344	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.331	104.370	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.344	104.450	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.370	104.504	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.450	104.600	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.504	104.623	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.600	104.699	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.623	104.700	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.699	104.985	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.700	105.310	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	104.985	105.310	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	105.310	105.376	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	105.310	105.450	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	105.376	105.875	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	105.799	105.900	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	105.875	105.900	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	105.900	105.924	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	105.900	105.956	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	105.924	106.040	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	105.956	106.087	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	106.040	106.115	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	106.087	106.125	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	106.115	106.200	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	106.125	106.500	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	106.200	106.500	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	106.500	106.975	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	106.500	106.986	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	106.975	107.041	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	106.986	107.079	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	107.041	107.110	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	107.079	107.218	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	107.110	107.219	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	107.218	107.550	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	107.219	107.550	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	107.550	107.775	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	107.550	107.832	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	107.775	107.984	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	107.832	107.992	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	107.984	108.025	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	107.992	108.049	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.025	108.100	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.049	108.118	30.06.1978	N	1978	e

B	SB6	108.100	108.200	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.118	108.200	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.200	108.683	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.200	108.835	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.683	108.835	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.835	108.910	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.835	108.931	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.910	108.948	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.931	108.948	30.06.1978	N	1978	e
D	B	108.948	108.952	15.05.2005	N	2005	u
D	B	108.948	108.956	15.05.2005	N	2005	u
D	B	108.952	108.960	15.05.2005	N	2005	u
D	B	108.956	108.960	15.05.2005	N	2005	u
D		108.960	108.985	15.05.2005	N	2005	
D	B	108.985	108.991	15.05.2005	N	2005	u
D	B	108.985	108.996	15.05.2005	N	2005	u
D	B	108.991	108.996	15.05.2005	N	2005	u
B	SB6	108.996	109.014	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	108.996	109.069	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.014	109.213	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.069	109.360	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.213	109.360	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.360	109.375	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.375	109.449	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.375	109.460	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.449	109.460	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.460	109.467	30.06.1978	N	1978	e
D	B	109.467	109.473	15.05.2005	N	2005	u
D	B	109.467	109.479	15.05.2005	N	2005	u
D	B	109.473	109.479	15.05.2005	N	2005	u
D		109.479	109.509	15.05.2005	N	2005	
D	B	109.509	109.517	15.05.2005	N	2005	u
D	B	109.509	109.520	15.05.2005	N	2005	u
D	B	109.517	109.520	15.05.2005	N	2005	u
B	SB6	109.520	109.521	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.521	109.521	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.521	109.536	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.521	109.652	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.536	109.678	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.652	109.736	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.678	109.875	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.736	109.902	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.875	109.902	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.902	110.004	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	109.902	110.156	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.004	110.192	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.156	110.200	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.192	110.325	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.200	110.350	30.06.1978	N	1978	e
B	SB6	110.325	110.350	30.06.1978	N	1978	e

Příloha č. 3

Návrh konstrukce pražcového podloží
a zesílené konstrukce pražcového podloží

Kolej č. 1, hlavní traťová a staniční, technologie se snášením koleje																											
úsek		délka	sondy		zemina	vodní režim	namrz.	Eo red MPa	hz dov m	h _{pv} min m	konstrukce pražcového podloží			Eo v MPa	Eo min MPa	Epl min MPa	Epl p MPa	h _{pr} m	hz dov m	hk m	h _{šd} m	h _{zz} m	h _{stab} m	h _{šp} m	h _{pr} < h _k +h _{šp} +h _{zdov}		
začátek	konec	m		podloží	typ						úprava zemní pláně	podkl.vrst.															
103,948	104,150	202	KS103,800/1, KS104,050/1		Y-R6, R3-R2	PR-NE	O-MN	213	0,40		KPP 5.1		SD -/80	neposuzuje se				neposuzuje se									
104,150	104,323	173	KS104,300/1		Y/G-F	PR	MN-N	27,1	0,40		KPP 3.2	Gm+Gt	ŠD 0,20/80	20	30	50		1,05	0,40	0,55	0,30	0,00	0,00	0,35	1,05	<	1,30
104,323	104,340	17	KS104,300/1		Y/G-F	PR	MN-N	27,1	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	88,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
104,340	104,368	28	SO 12-20-01 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 104,357											-													
104,368	104,385	17	KS104,300/1		Y/G-F	PR	MN-N	27,1	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	88,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
104,385	104,422	37	KS104,300/1		Y/G-F	PR	MN-N	27,1	0,40		KPP 3.2	Gm+Gt	ŠD 0,20/80	20	30	50		1,05	0,40	0,55	0,30	0,00	0,00	0,35	1,05	<	1,30
104,422	104,435	13	KS104,300/1		Y/G-F	PR	MN-N	27,1	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	88,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
104,435	104,453	18	SO 12-20-02 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 104,446											-													
104,453	104,466	13	KS104,300/1		Y/G-F	PR	MN-N	27,1	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	88,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
104,466	105,446	980	KS105,290/1		Y/G-F	PR	MN-N	34	0,40		KPP 3.2	Gm+Gt	ŠD 0,20/80	25	30	50	64,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
105,446	105,458	12	KS105,550/1		Y/G-F	PR	MN-N	34	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	84,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
105,458	105,480	22	SO 12-20-03 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 105,469											-													
105,480	105,492	12	KS105,550/1		Y/G-F	PR	MN-N	34	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	84,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
105,492	105,512	20	KS105,550/1		Y/G-F	PR	MN-N	34	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	84,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
105,512	105,530	18	SO 12-20-04 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 105,520											-													
105,530	105,542	12	KS105,550/1		Y/G-F	PR	MN-N	34	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	84,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
105,542	105,700	158	KS105,730/2		R6/S-F	PR	MN	28	0,40		KPP 3.2	Gm+Gt	ŠD 0,20/80	25	30	50	60,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
105,700	105,712	12	KS105,730/2		R6/S-F	PR	MN	28	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	25	60	80	96,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
105,712	105,718	6	SO 12-20-05 ŽELEZNIČNÍ MOST - PODCHOD											-													
105,718	105,730	12	KS105,730/2		R6/S-F	PR	MN	28	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	25	60	80	96,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
105,730	106,213	483	KS106,200/2		Y/G-F	PR	O-MN	34	0,40		KPP 3.1		ŠD 0,20/80	34	30	50	52,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
106,213	106,225	12	KS106,200/2		Y/G-F	PR	O-MN	34	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	34	60	80		1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
106,225	106,231	6	SO 12-20-06 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV.KM 106,229											-													
106,231	106,243	12	KS106,200/2		Y/G-F	PR	O-MN	34	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	34	60	80	96,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
106,243	107,002	759	KS106,550/1		Y/G-F	PR	MN-N	44	0,40		KPP 3.1		ŠD 0,20/80	44	30	50	59,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
107,002	107,014	12	KS107,000/1		Y/G-F	PR	O-MN	38	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	38	60	80	98,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
107,014	107,044	30	SO 12-20-07 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV.KM 107,032											-													
107,044	107,056	12	KS107,000/1		Y/G-F	PR	O-MN	38	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	38	60	80	98,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
107,056	107,400	344	KS107,300/1		Y/MS	NE	NN	17	0,15		KPP 3.3	Gm+Gt	ŠD 0,30/80	14	30	50	52,0	1,05	0,15	0,55	0,30	0,00	0,00	0,35	1,05	X	1,05
107,400	107,970	570	KS107,550/1		Y/S-F	PR	MN-N	27	0,40		KPP 3.2	Gm+Gt	ŠD 0,20/80	24	30	50	58,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
107,970	107,982	12	KS107,980/1		Y/S-F	PR	MN-N	28	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	25	60	80	85,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
107,982	107,990	8	SO 12-20-08 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV.KM 107,988											-													
107,990	108,002	12	KS107,980/1		Y/S-F	PR	MN-N	28	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	25	60	80	85,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
108,002	108,940	938	KS108,336/1		Y/G-F	PR	O-MN	26	0,40		KPP 3.2	Gm+Gt	ŠD 0,20/80	26	30	50	64,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
108,940	108,952	12	KS108,800/1		Y/G-F	PR	MN	31	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	31	60	80	96,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
108,952	108,984	32	SO 12-20-09 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV.KM 108,972											-													
108,984	108,996	12	KS108,800/1		Y/G-F	PR	MN	31	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	31	60	80	96,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
108,996	109,465	469	KS109,300/1		Y/G-F	PR	MN	31	0,40		KPP 3.1		ŠD 0,20/80	36	30	50	54,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
109,465	109,477	12	KS109,300/1		Y/G-F	PR	MN	31	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	36	60	80	98,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
109,477	109,511	34	SO 12-20-10 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV.KM 109,495											-													
109,511	109,523	12	KS109,300/1		Y/G-F	PR	MN	31	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	36	60	80	98,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
109,523	109,962	439	KS109,300/1		Y/G-F	PR	MN	31	0,40		KPP 3.1		ŠD 0,20/80	36	30	50	54,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
109,962	109,974	12	KS110,050/1		Y/G-F	PR	MN	31	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	36	60	80	98,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
109,974	109,984	10	SO 12-20-11 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV.KM 109,982											-													
109,984	109,996	12	KS110,050/1		Y/G-F	PR	MN	31	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	36	60	80	98,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
109,996	110,346	350	KS110,300/1		Y/GW	PR	O	26	0,40		KPP 3.1		ŠD 0,20/80	26	30	50	62,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18

Kolej č. 2, hlavní traťová a staniční, technologie se snášením koleje																										
úsek		délka	sondy	zemina	vodní	namrz.	Eo red	hz dov	h _{pv} min	konstrukce pražcového podloží			Eo v	Eo min	Epl min	Epl p	h _{pr}	hz dov	hk	hšd	hzz	hstab	hšp	h _{pr} < h _k +hšp+hzdov		
začátek	konec	m		podloží	režim		MPa	m	m	typ	úprava zemní pláně	podkl.vrst.	MPa	MPa	MPa	MPa	m	m	m	m	m	m	m	<		
103,948	104,150	202	KS103,925/2	Y-R6, R2	PR-NE	MN-N	113	0,40		KPP 1		SD -/80	neposuzuje se				neposuzuje se									
104,150	104,323	173	KS104,180/2	Y/G-F	PR	MN-N	26	0,40		KPP 3.2	Gm+Gt	ŠD 0,20/80	26	30	50	62,0	1,05	0,40	0,55	0,30	0,00	0,00	0,35	1,05	<	1,30
104,323	104,340	17	KS104,180/2	Y/G-F	PR	MN-N	26	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	86,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
104,340	104,368	28	SO 12-20-01 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 104,357												-											
104,368	104,385	17	KS104,180/2	Y/G-F	PR	MN-N	26	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	86,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
104,385	104,422	37	KS104,180/2	Y/G-F	PR	MN-N	26	0,40		KPP 3.2	Gm+Gt	ŠD 0,20/80	26	30	50	62,0	1,05	0,40	0,55	0,30	0,00	0,00	0,35	1,05	<	1,30
104,422	104,435	13	KS104,180/2	Y/G-F	PR	MN-N	26	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	86,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
104,435	104,453	18	SO 12-20-02 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 104,446												-											
104,453	104,466	13	KS104,180/2	Y/G-F	PR	MN-N	26	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	86,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
104,466	104,680	214	KS104,675/2	Y/GC	NE	NN	18	0,15		KPP 3.3	Gm+Gt	ŠD 0,30/80	18	30	50	52,0	1,05	0,15	0,55	0,30	0,00	0,00	0,35	1,05	X	1,05
104,680	105,458	778	KS105,290/1	Y/G-F	PR	MN-N	34	0,40		KPP 3.2	Gm+Gt	ŠD 0,20/80	25	30	50	64,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
105,446	105,458	12	KS105,550/1	Y/G-F	PR	MN-N	34	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	84,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
105,458	105,480	22	SO 12-20-03 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 105,469												-								0,00	<	0,00	
105,480	105,492	12	KS105,550/1	Y/G-F	PR	MN-N	34	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	84,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
105,492	105,512	20	KS105,550/1	Y/G-F	PR	MN-N	34	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	84,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
105,512	105,530	18	SO 12-20-04 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 105,520												-								0,00	<	0,00	
105,530	105,542	12	KS105,550/1	Y/G-F	PR	MN-N	34	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	20	60	80	84,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
105,542	105,700	158	KS105,730/2	R6/S-F	PR	MN	28	0,40		KPP 3.2	Gm+Gt	ŠD 0,20/80	25	30	50	60,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
105,700	105,712	12	KS105,730/2	R6/S-F	PR	MN	28	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	25	60	80	96,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
105,712	105,718	6	SO 12-20-05 ŽELEZNIČNÍ MOST - PODCHOD												-								0,00	<	0,00	
105,718	105,730	12	KS105,730/2	R6/S-F	PR	MN	28	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	25	60	80	96,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
105,730	106,213	483	KS106,200/2	Y/G-F	PR	O-MN	34	0,40		KPP 3.1		ŠD 0,20/80	34	30	50	52,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
106,213	106,225	12	KS106,200/2	Y/G-F	PR	O-MN	34	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	34	60	80		1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
106,225	106,231	6	SO 12-20-06 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV.KM 106,229												-								0,00	<	0,00	
106,231	106,243	12	KS106,200/2	Y/G-F	PR	O-MN	34	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	34	60	80	96,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
106,243	107,002	759	KS106,550/1	Y/G-F	PR	MN-N	44	0,40		KPP 3.1		ŠD 0,20/80	44	30	50	59,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
107,002	107,014	12	KS106,925/2	Y/GW	PR	O-MN	45	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	45	60	80	98,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
107,014	107,044	30	SO 12-20-07 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV.KM 107,032												-								0,00	<	0,00	
107,044	107,056	12	KS106,925/2	Y/G-F	PR	O-MN	45	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	45	60	80	98,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
107,056	107,400	344	KS107,300/1	Y/MS	NE	NN	17	0,15		KPP 3.3	Gm+Gt	ŠD 0,30/80	14	30	50	52,0	1,05	0,15	0,55	0,30	0,00	0,00	0,35	1,05	X	1,05
107,400	107,970	570	KS107,425/2	Y/S-F	PR	O-MN	34	0,40		KPP 3.2	Gm+Gt	ŠD 0,20/80	34	30	50	61,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
107,970	107,982	12	KS107,980/1	Y/S-F	PR	MN-N	28	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	25	60	80	85,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
107,982	107,990	8	SO 12-20-08 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV.KM 107,988												-								0,00	<	0,00	
107,990	108,002	12	KS107,980/1	Y/S-F	PR	MN-N	28	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	25	60	80	85,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
108,002	108,940	938	KS108,425/2	Y/G-F	PR	MN	38	0,40		KPP 3.1		ŠD 0,20/80	26	30	50	57,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
108,940	108,952	12	KS109,050/2	R6/GW	PR	MN	44	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	44	60	80	103,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
108,952	108,984	32	SO 12-20-09 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV.KM 108,972												-								0,00	<	0,00	
108,984	108,996	12	KS109,050/2	R6/GW	PR	O	44	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	44	60	80	103,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
108,996	109,465	469	KS109,420/2	Y/G-F	PR	MN	29	0,40		KPP 3.1		ŠD 0,20/80	29	30	50	52,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
109,465	109,477	12	KS109,420/2	Y/G-F	PR	MN	29	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	29	60	80	95,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
109,477	109,511	34	SO 12-20-10 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV.KM 109,495												-								0,00	<	0,00	
109,511	109,523	12	KS109,420/2	Y/G-F	PR	MN	29	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	29	60	80	95,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
109,523	109,962	439	KS109,925/2	Y/G-F	PR	MN	35	0,40		KPP 3.1		ŠD 0,20/80	35	30	50	55,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18
109,962	109,974	12	KS109,925/2	Y/G-F	PR	MN	35	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	35	60	80	98,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
109,974	109,984	10	SO 12-20-11 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV.KM 109,982												-								0,00	<	0,00	
109,984	109,996	12	KS109,925/2	Y/G-F	PR	MN	35	0,40		ZKPP 2.2	SC 0,40/150	ŠD 0,20/80	35	60	80	98,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,40	0,69	1,05	<	1,64
109,996	110,346	350	KS110,300/1	Y/GW	PR	O	26	0,40		KPP 3.1		ŠD 0,20/80	26	30	50	62,0	1,05	0,40	0,55	0,20	0,00	0,00	0,23	1,05	<	1,18

Moduly přetvárnosti dle předpisu SŽDC S4

E _{o red}	Modul přetvárnosti na zemní pláni redukovaný
E _{o v}	Modul přetvárnosti na zemní pláni výpočtový
E _{o min}	Modul přetvárnosti na zemní pláni minimální
E _{o p}	Modul přetvárnosti na zemní pláni projektovaný
E _{pl min}	Modul přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku minimální
E _{pl p}	Modul přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku projektovaný

Vodní režim podloží dle předpisu SŽDC S4

PR	Vodní režim příznivý
NE	Vodní režim nepříznivý
VN	Vodní režim velmi nepříznivý

Namrzavost zemin dle přepidsu SŽDC S4

	Zemina nenamrzavá
MN	Zemina mírně namrzavá
N	Zemina namrzavá
NN	Zemina nebezpečně namrzavá
$h_{z\text{ dov}}$	Dovolená tloušťka promrznutí zemin zemní pláň nebo stabilizované vrstvy
h_{pr}	Hloubka promrznání
h_k	Tloušťka kolejového lože
$h_{\text{šd}}$	Tloušťka šterkodrti
h_{zz}	Tloušťka zlepšení zemin
h_{stab}	Tloušťka stabilizovaných zemin
$h_{\text{šp}}$	Tloušťka náhradní šterkopískové vrstvy

Příloha č. 4

Účelový geotechnický řez konstrukčních vrstev tělesa
železničního svršku a spodku

