

GENERÁLNÍ PROJEKTANT:

**tms projekt s.r.o.**


DUBIČNÉ 106, 373 71 RUDOLFOV  
IČO : 48200891, DIČ : CZ48200891

**PROJEKČNÍ PRACOVIŠTĚ PLZEŇ**

WENZIGOVA 8, 301 48

PLZEŇ

tel.: 378 229 851, fax 378 229 870

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Otakar Hasík	<div>ZPRACOVATEL ČÁSTI:</div> <div> Pražina, spol. s r.o.</div> <div><b>SAMSON PRAHA, spol. s r.o.</b></div> <div>Štěpánská 624/41, 110 00 Praha 1</div> <div>+420 224 828 221</div> <div>samsonpraha@samsonpraha.cz</div>	
NAVRHL, VYPRACOVAL	Ing. Petra Hájková, Tomáš Růžička		
KRESLIL	Tomáš Růžička		
KONTROLOVAL	Ing. Tomáš Krábek		
OBJEDNATEL	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa západ		
Výstavba PZS v km 1,820 (P5735) a v km 12,486 (P5751) na trati Vrané nad Vltavou - Dobříš		DATUM	04/2019
		ÚČEL	DSP
		POČET FORMÁTŮ	
		MĚŘÍTKO	-
		ČÁST DOKUMENTACE :	PŘÍLOHA ČÍSLO :
SO 04 Přejezdová konstrukce přejezdu v km 12,486		E.1.3.	

## SEZNAM PŘÍLOH

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA
2. VÝKAZ VÝMĚR
3. SITUACE 1:200
4. PODÉLNÝ ŘEZ 1:100
5. ROZHLEDOVÉ POMĚRY 1:400

**OBSAH:**

<b>1.</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>ROZSAH ŘEŠENÍ .....</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>PODKLADY .....</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>4</b>
4.1.	Přejezd č. P5751 v ev. km 12,486 .....	4
<b>5.</b>	<b>POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY .....</b>	<b>9</b>
5.1.	Orientační harmonogram prací a výluky .....	9
<b>6.</b>	<b>NAKLÁDÁNÍ S ODPADY .....</b>	<b>9</b>
<b>7.</b>	<b>VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM .....</b>	<b>10</b>
<b>8.</b>	<b>POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ .....</b>	<b>10</b>
<b>9.</b>	<b>SOUPIS PŘEDPISŮ A VZOROVÝCH LISTŮ .....</b>	<b>10</b>

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Výstavba PZS v km 1,820 (P5735) a v km 12,486 (P5751) na trati Vrané nad Vltavou - Dobříš
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR)
Katastrální území:	Nová Ves pod Pleší
Obec:	Nová Ves pod Pleší
Kraj:	Středočeský
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Generální projektant:	TMS Projekt s.r.o., Dubičné 106, Rudolfov, 373 71, IČO: 48200891 <i>Projektční pracoviště Plzeň, Wenzigova 8, 301 00 PLZEŇ</i>
Část dokumentace:	E.1.3 Železniční přejezd
SO:	SO 04 Přejezdová konstrukce přejezdu v km 12,486
Projektant stavební části:	Samson Praha, spol. s r.o. Štěpánská 642/41, 110 00 Praha 1
Odpovědný projektant:	Ing. Otakar Hasík
Zpracovatelé části:	Ing. Petra Hájková, Tomáš Růžička
Stávající vlastník objektu:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC)
Nový vlastník objektu:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC)
Správce objektů:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC) OŘ Plzeň

## 2. ROZSAH ŘEŠENÍ

Železniční přejezd leží na jednokolejné neelektrifikované trati Vrané nad Vltavou – Dobříš. Tato trať je označena v jízdním řádu pro cestující číslem 210, v tabulkách traťových poměrů č. 523B. Jedná se o regionální dráhu Dobříš (včetně) – Vrané nad Vltavou (mimo).

Objekt řeší rekonstrukci stavební části železničního přejezdu č. P5751 v ev. km 12,486 u obce Nová Ves pod Pleší (k.ú. Nová Ves pod Pleší). Součástí objektu je úprava pozemní komunikace (ulice Ke Kapli a Malostranská) v nutném rozsahu pro plynulé navázání komunikace na přejezdovou konstrukci. Pozemní komunikace je před přejezdem (tedy na opačné straně než obec Nová Ves pod Pleší) odvodněna pomocí prahové vpusti.

Stavební objekt zahrnuje výměnu pražců a kolejového lože v délce 15m na obě strany od přejezdu a reprofilaci příkopů v těchto úsecích trati.

### 3. PODKLADY

Zpracování návrhu řešení této části vycházelo z následujících podkladů.

#### Základní podklady

- technické podmínky (vymezení zadání)

#### Geodetické podklady

- zaměření stávajícího stavu
- katastrální mapa Nová Ves pod Pleší

#### Právní dokumenty a technické předpisy

- zákon 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích, v platném znění
- zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění
- vyhláška č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- SŽDC S3 Železniční svršek
- SŽDC S4 Železniční spodek
- TKP staveb státních drah, Kapitola 9 Úrovňové přejezdy a přechody
- VL Ž3 Odvodňovací zařízení
- VL Ž 11 Železniční přejezdy a přechody

#### Související SO a PS

- PS 02 Výstavba PZS v km 12,486
- SO 02 Elektrická přípojka nn PZZ v km 12,486
- SO 04 Přejezdová konstrukce přejezdu v km 12,486

#### Ostatní dokumentace a podklady

- místní šetření a fotodokumentace

#### Průzkumy

- výkres stávajících inženýrských sítí

### 4. POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ

#### 4.1. Přejezd č. P5751 v ev. km 12,486

##### Současný stav

Přejezd se nachází v přímé koleji. Jedná se o úrovňové křížení s ulicemi Ke Kapli a Malostranská. Přejezd je tvořen konstrukcí „Trutnov“, tzn. konstrukce je tvořena těžkou živičnou

konstrukcí z asfaltového betonu, žlábek je vytvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené zdvojené podkladnici. Stávající délka přejezdu měřená v ose koleje činí cca 5 m. Úhel křížení je 68°. Železniční přejezd je jednokolejný. Komunikace má živičný povrch a její šířka je v rozmezí 4,7 – 4,8 m. Přejezd je zabezpečen pomocí výstražných křížů.

V blízkosti přejezdu v km 12,486 se nachází propustek v km 12,491. V průběhu stavby ani po jejím dokončení nesmí být zhoršeny odtokové poměry v okolí propustků.

## **Návrh technického řešení**

### **4.1.2. Rozhledové poměry**

Při posuzování rozhledových poměrů bylo vycházeno z normy ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody. V dokumentaci bylo posuzováno rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího vozidla pro případ poruchy zabezpečovacího zařízení trati. Tento výpočet platí jen pokud bude přejezd zabezpečen pomocí světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Vstupní údaje:

VŽ - traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu v km/h (uvažováno 10km/h při poruše PZS)

vs<sub>n</sub> - rychlost nejpomalejšího silničního vozidla v km/h (uvažuje se 5 km/h)

D<sub>p</sub> - délka v m, měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace (4,5 m od osy koleje) k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu

D<sub>s</sub> - délka nejdelšího silničního vozidla připuštěného k provozu na pozemní komunikaci vedené přes přejezd v m (největší přípustná délka soupravy je 22 m)

Vzorec:

$$L_p = \frac{V_{\bar{z}}}{v_{sn}} (D_p + D_s)$$

SO 04      km 12,486      ev.č. P5751						
Výpočet rozhledové délky pro nejpomalejší silniční vozidlo L <sub>p</sub> (m)						
VŽ (km/h)	10	ČSN 73 6380				
Vs <sub>n</sub> (km/h)	5	ČSN 73 6380				
D <sub>p</sub> (m)	7,5	(změřeno)				
D <sub>p</sub> (m)	7,5	(změřeno)				
D <sub>s</sub> (m)	22	ČSN 73 6380				
Údaje	VŽ (km/h)	Vs <sub>n</sub> (km/h)	D <sub>p</sub> (m)	D <sub>s</sub> (m)	L <sub>p</sub> (m)	L <sub>p</sub> (m)
1. Směr	10	5	7,5	22	59	59
2. Směr	10	5	7,5	22	59	59

#### 4.1.3. Přejezdová konstrukce

Nový úrovnový jednokolejný přejezd P5751 v ev. km 12,486 je navržen jako celopryžová konstrukce spojená spínacími táhly o délce 7,2 m (měřeno v ose koleje), plocha konstrukce přejezdu 19,7m<sup>2</sup>. Nová konstrukce přejezdu se skládá z vnitřních a vnějších celopryžových panelů. Vnější panely jsou uloženy na závěrných zídkách délky 2x7,2m, které jsou uloženy do betonového lože min. tl. 0,04 m na betonovém monolitickém základu min. tl. 0,3 m. Na začátku a konci přejezdu jsou osazeny ochranné náběhy, které jsou součástí přejezdové konstrukce.

Pryžové dílce jsou tvarově přizpůsobeny pro plošné uložení uvnitř a vně koleje. Vnitřní dílce obsahují žlábek pro okolek. Přejezdová konstrukce umožňuje vyjmutí kteréhokoliv panelu sestavy bez nutnosti demontáže přiléhajících dílců. Vnitřní a vnější dílce jsou v místě upevňovadel ukládány na kolejnicové opěrky chránící upevňovací systém kolejnice k pražci, nebo jsou svým tvarovým uspořádáním lokálně opřeny o kolejnici, zejména ve spojkové komoře mezi pražci. Jednotlivé dílce přejezdové konstrukce jsou i po zabudování viditelně označeny typovou řadou.

Přejezdová konstrukce musí být v souladu s dokumentem „Zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí“, čj. 15497/2017-SŽDC-GR-013.

#### 4.1.1. Železniční svršek

##### **Stávající stav:**

V místě stavby je železniční svršek jednokolejné trati Vrané nad Vltavou – Dobříš tvořen kolejnicemi tvaru T, dřevěnými pražci (MEK), rozdělením „c“, s rozponovými podkladnicemi TR5, rozdělení „c“, s tuhým upevněním typu „K“. Přejezd se nachází v přímé. V místě přejezdu je zřízena bezстыková kolej.

##### **Nový stav:**

##### Kolejový rošt, kolejnice, BK :

V rámci stavby bude v úseku začínajícím 15 m před přejezdem a končícím 15 m za přejezdem provedeno vytržení a demontáž stávajícího kolejového roštu. Bude provedena výměna stávajících dřevěných pražců za užití betonové, stávající kolejnice budou ponechány. Demontáž bude provedena v délce 36 m, z toho cca. 5,5 m (v místě stávající přejezdové konstrukce).

Užité pražce SB 5 dodá OŘ Praha, vyzískaná upevňovadla (svěrky) a kolejnice S 49 budou zpětně využity. Pražce budou dodány od OŘ Praha vystrojené. Zhotovitel dodá nové pryžové podložky pod patu kolejnice, vložky „M“, dvojité pružné kroužky, matice a svěrkové šrouby T5. V místě přejezdové konstrukce bude zřízeno upevnění s antikorozií úpravou, rozdělení pražců „u“ (600 mm) v délce 7,20m. Mimo přejezdovou konstrukci bude zachováno stávající rozdělení „c“.

Vzhledem k dodaným pražcům SB5 (na základě záznamu ze vstupního jednání) budou na přejezdu s antikorozií úpravou dodány pouze matice a dvojité pružné kroužky. S ohledem na drážebnost upevňovadel a jejich odolnosti vůči korozi na přejezdu, by bylo vhodné v dalším stupni dokumentace změnit typ dodaného pražce, který by umožňoval osazení tuhého upevnění typu „K“. Antikorozií úprava upevňovadel bude zřízena s přesahem jednoho metru za krajní přejezdové panely.

Kolej bude svařena do BK v souladu s ustanoveními předpisu SŽDC S3/2.

Vyzískaný materiál železničního svršku bude roztríděn dle předkategorizace a předán správci, ekologicky zlikvidován, nebo uložen na skládku.

**Kolejové lože:**

V místě výměny kolejového roštu (dřevěných pražců) bude provedeno odtěžení stávajícího kolejové lože, min. 350 mm pod ložnou plochu ukládaných betonových pražců. Vytěžené kolejové lože bude odvezeno na skládku. Zatřídění kolejového lože jako druhu odpadu bude provedeno na základě výsledků rozborů provedených před realizací stavby. Projekt uvažuje, že kolejové lože bude odpad nekontaminovaný v 80% objemu a zbytek – 20% bude tvořit odpad dle přílohy k vyhlášce č. 93/2016 Sb. Katalogu odpadů 17 05 07\* Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky.

Nové kolejové lože bude provedeno z kameniva fr. 32-63 mm tl. min. 0,35 m pod ložnou plochu betonového pražce dle předpisu S3. Kamenivo musí odpovídat ustanovením OTP „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah“. Bude provedena celková reprofilace kolejového lože do předepsaného profilu dle předpisu S3. V místě přejezdové konstrukce bude kolejové lože zapuštěné, mimo konstrukci otevřené. Pláň tělesa železničního spodku vodorovná.

**Směrové a sklonové poměry:**

Přejezd se nachází v přímé, směrové parametry se nemění. Výškové uspořádání se také nemění, bude zachován stávající stav.

**Drážní stezky:**

V rámci stavby budou v oblasti nového otevřeného kolejového lože zrekonstruovány drážní stezky kamenivem fr. 4-16 mm v celkové délce 15 m na každou stranu od přejezdu.

**Drážní příkopy:**

V rámci stavby budou v oblasti nového otevřeného kolejového lože reprofilovány drážní příkopy v celkové délce cca 15 m na každou stranu od přejezdu.

**4.1.2. Komunikace**

V rámci rekonstrukce přejezdu je provedena směrová a výšková úprava pozemní komunikace v nezbytném rozsahu pro její plynulé navázání na pryžovou přejezdovou konstrukci. Komunikace je dle § 37 zákona o pozemních komunikacích min. v délce nebezpečného pásma přejezdu rozšířena na 5,0 m a poté se plynule napojuje na stávající šířku komunikace.

Nový návrh respektuje směrové a částečně i výškové vedení stávající komunikace. Sклон komunikace v místě přejezdové konstrukce vychází ze spojnice temen kolejnicových pasů traťové koleje, tj. 0% pro kolej bez převýšení. Aby mohlo dojít k plynulému výškovému navázání komunikace a pryžové přejezdové konstrukce, nachází se na každé straně přejezdu dva výškové oblouky. Velikost oblouků respektuje min. poloměry vypuklého a vydutého oblouku dle ČSN 73 6380 čl. 5.2.8.

Rozsah úprav komunikace je zřetelný ze situace a podélného řezu přejezdem. Celá výměna vozovky je provedena do vzdálenosti 10,3 m na jedné straně a 27,8 m na druhé, od osy koleje (měřeno v ose komunikace), kde dojde k plynulému rozšíření komunikace na 5,0 m. Dalších 10,0 m komunikace směrem na Kytín a 11,4 m směrem na Novou Ves pod Pleší je vyfrézováno a je položen pouze nový kryt vozovky. Plocha úprav v místě, kde bude vyměněna celá konstrukce vozovky s krajnicí je cca 143 m<sup>2</sup>. V místech, kde bude prováděno pouze frézování a bude položena obrusná vrstva a ložná vozovky, je plocha cca 90 m<sup>2</sup>. Hrana komunikace bude zakončena silniční krajnicí po obou stranách v délce komunikace 37 m.

Vlevo trati je ve vzdálenosti 3,4 m od osy koleje (měřeno v ose komunikace) umístěna prahová vpust' z polymerbetonu, která zabraňuje zatékání vody z komunikace do přejezdové konstrukce.



Vpusť je uložena do betonové kladecí vrstvy min. tl. 0,03 m na betonovém základu. Vpusť je vyústěna do příkopu upraveného v rámci SO.

Komunikace je zřízena v konstrukčním uspořádání D1-N-2-V-PIII, třída dopravního zatížení V (do 100 TNV/24 h) dle katalogu vozovek TP 170. Nová konstrukce vozovky se provede pouze v nutném rozsahu (viz podélný řez přejezdem).

**Konstrukce vozovky – silnice III. třídy**

ACO 11	Asfaltový beton střednězrný	40 mm
PS	Spojovací postřík	0,5kg/m <sup>2</sup>
ACP 16 +	Obalované kamenivo střednězrné	70 mm
PI	Infiltrační postřík	0,7kg/m <sup>2</sup>
ŠD, A	Štěrkodrt' fr. 0–63 mm	150 mm
ŠD, B	Štěrkodrt' fr. 32–63 mm	min.150 mm
min. tloušťka nových vrstev celkem		min.410 mm

\* Únosnost pláň Edef,2=min.45Mpa



Foto přejezd P5751 v ev. km 12,486 pohled ve směru na Kytín

#### 4.1.3. Demolice stávajícího přejezdu

Konstrukce vozovky bude v místě úprav přejezdu rozebrána v celé stávající tloušťce konstrukce (min. 410 mm) do vzdálenosti 10,3 m na jednu stranu a 27,8 m na druhou stranu od osy koleje, zbylá část v místě rekonstrukce a napojení na stávající stav bude odfrézována v tloušťce min. 110 mm. Komunikace je tvořena živící a podkladními vrstvami ze ŠP, které budou po demolici odvezeny na skládku nebo k recyklaci.

## 5. POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY

Práce budou prováděny v součinnosti s úpravou kolejového svršku a spodku. Práce budou vyžadovat úplnou a částečnou výluku.

Zhotovitel dodrží normy a předpisy SŽDC při práci v blízkosti tratě. Výkopové práce musí být prováděny tak, aby nebyla narušena stabilita drážního tělesa.

Po dokončení prací požaduje kompletní úklid staveniště s odvozem veškerého zbytkového materiálu a uvést terén do původního stavu.

Provedení stavby musí odpovídat Technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah v platném znění. Technické kvalitativní podmínky státních drah (TKP SD) jsou dostupné na webových stránkách SŽDC-TÚDC: [www.tudc.cz](http://www.tudc.cz) → Dokumenty pro zhotovitele.

**Zahájení stavebních prací oznámí** zhotovitel a investor minimálně 14 dní předem vedoucímu STO Braník - pan Martin Oubram, Bc. tel: 725 069 126, Ing.Trtíková Jana, tel.: 972 226 502, 724 063 613.

**Zhotovitel oznámí** termín zemních prací správci propustků s předstihem min. 2 týdnů. Kontakt na místního správce propustků Ing. Pavel Bacík 721 275 350, Gromada 728 541 989.

Celková odhadovaná doba výstavby včetně přípravných prací je 35 dní. Práce na přejezdu a komunikaci budou prováděny v součinnosti s úpravou kolejového svršku a spodku (příkopů). Práce budou vyžadovat výluku pro demontáž a montáž přejezdové konstrukce, kolejového svršku v délce 36 m.

### 5.1. Orientační harmonogram prací a výluky

Celková odhadovaná doba výstavby je 14 dní, z toho 5 dní DIO (uzavření komunikace) a 3 dni nepřetržité výluky trati.

Postup práce:

- |  |                                  |
|--|----------------------------------|
| • Příprava ZS a materiálu  | 5 dní                            |
| • Úprava příkopu trati   | 1 den (přitom krátkodobé výluky) |
| • Demolice vozovky u přejezdu a odkop, provedení chrániček           | 1 den (DIO)                      |
| • Zásyp prahové vpusti a obetonování chrániček                       | 1 den (DIO)                      |
| • Demolice a demontáž přejezdu a kolejového svršku                   | 1 den (přitom výluka+DIO)        |
| • Montáž přejezdové konstrukce, žel.svršku, podkladní vrstvy vozovky | 1 den (přitom výluka+DIO)        |
| • Položení konstrukčních vrstev i obrusu vozovky, montáž přejezdu    | 1 den (přitom výluka+DIO)        |
| • Dokončovací práce a úklid  | 3 dni                            |

## 6. NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem

určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č. 185/01 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami MŽP č. 381/01 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č. 382/01 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č. 383/01 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č. 384/01 Sb., o nakládání s PCB a č. 376/01 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Ve smyslu zákona č. 185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí.

V rámci výstavby tohoto SO vznikají následující neškodlivé odpady, které budou uloženy na příslušné skládky, k recyklaci nebo do šrotu:

- Beton z demolic objektů, základů (17 01 01),
- Vybouraný asfaltový beton bez dehtu (17 03 02),
- Železný šrot (17 04 05),
- Výkopová zemina (17 05 04).

## 7. VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

Pro navržené řešení nejsou nutné žádné výjimky z norem a zákonů.

## 8. POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ

Nejsou.

## 9. SOUPIS PŘEDPISŮ A VZOROVÝCH LISTŮ

### Obecně platné právní předpisy v platném znění

Označení	Název
Zákon č. 266/1994 Sb.	O drahách
Vyhláška č. 177/1995 Sb.	Stavební a technický řád drah
Zákon č. 17/1992 Sb.	O životním prostředí
Zákon č. 185/2001 Sb.	O odpadech
Vyhláška č. 337/1997 Sb.	kteou se vydává Katalog odpadů a stanoví další seznamy odpadů (Katalog odpadů)
Zákon č. 114/1992 Sb.	O ochraně přírody a krajiny ve znění zákona č. 347/1992 Sb., o provádění vyhlášky č. 395/1992 Sb.
Vyhláška č. 395/1992 Sb.	kteou se provádějí některá ustanovení zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
Vyhláška č. 6/1977 Sb.	O ochraně jakosti podzemních a povrchových vod
Vyhláška č. 13/1977 Sb.	O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
Zákon č. 14/1998 Sb.	kterým se mění a doplňuje zákon č. 138/1973 Sb., o vodách (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů
Vyhláška č. 48/1982 Sb.	Základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
Vyhláška č. 324/1990 Sb.	O bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích
Vyhláška č. 50/1976 Sb.	Stavební zákon
Vyhláška č. 132/1998 Sb.	kteou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona
Vyhláška č. 137/1998 Sb.	O obecných technických požadavcích na výstavbu
Vyhláška č. 243/1996 Sb.	kteou se mění a doplňuje Vyhláška MD č. 177/1995 Sb., kteou se vydává stavební a technický řád drah

### Předpisy

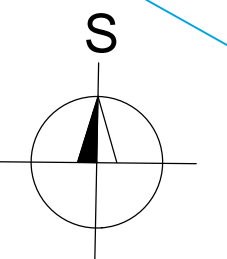
Označení	Název
SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis
SŽDC M21	Předpis pro staničení železničních tratí
SŽDC Bp1	Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
SŽDC S3	Železniční svršek
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC S3/1	Předpis pro práce na železničním svršku
SŽDC S3/2	Bezстыková kolej

Označení	Název
SŽDC SR 103/1(S)	Seznam vzorových listů železničního svršku
SŽDC SR 103/3(S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek - kolej

### Technické normy

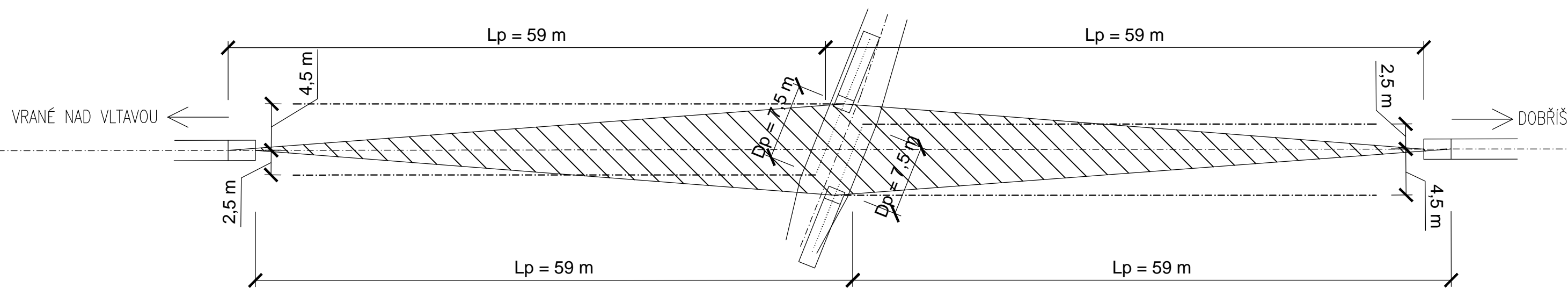
Označení	Název
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6320	Průjezdne průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
ČSN 73 6360-1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 1: Projektování
ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic



$$415/5$$


SO 04 Přejezdová konstrukce  
přejezdu v km 12,486  
SITUACE 1:200





SO 04 Přejezdová konstrukce  
přejezdu v km 12,486  
ROZHLEDOVÉ POMĚRY 1:400