

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 01 Oprava nástupišť v žst. Krnov



Změna	Popis změny	Datum	Jméno / Podpis



Vypracoval: David BOBÁL	Zodp. projektant: Tomáš DERKA	Kontroloval: Tomáš DERKA	DRAWINGS	
Kraj: Moravskoslezský	Obec / Trať / Komunikace: TÚ 2252 Krnov – Opava východ		DRAWINGS s.r.o. Opavská 845 721 00 Ostrava	drawings-ov.cz IČO: 046 50 263 DS: hbied6m
Objednatel: Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Ostrava			e-mail: info@drawings-ov.cz tel.: +420 592 750 147	
Akce: Oprava nástupišť v žst. Krnov			Datum: 3/2020	
			Formát: 10 x A4	
			Č. zakázky: 4510/20/003	
			Měřítko: -	Souprava:
			Stupeň: Zjedn. projekt	
Objekt: SO 01 Oprava nástupišť v žst. Krnov			Část dokumentace: D.2	Č. přílohy: 1
Příloha: TECHNICKÁ ZPRÁVA				

Obsah

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	4
3. POPIS SOUČASNÉHO STAVU	4
3.1. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	4
3.2. NÁSTUPIŠTĚ	5
3.3. PŘECHODOVÁ ÚPRAVA	5
4. PŘÍPRAVNÉ PODKLADY	5
4.1. ZADÁVACÍ PODKLADY INVESTORA	5
4.2. PROJEKČNÍ PODKLADY A SOUVISEJÍCÍ PROJEKTY	5
4.3. MAPOVÉ PODKLADY	6
4.4. PRŮZKUMY A POSUDKY	6
4.5. PŘEDPISY A NORMY	6
5. POPIS NOVÉHO ŘEŠENÍ	6
5.1. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK	6
5.2. STANIČENÍ	6
5.3. BOURACÍ PRÁCE	7
5.4. NÁSTUPIŠTĚ	7
5.5. PŘECHOD NA NÁSTUPIŠTĚ	8
5.6. GEOMETRICKÉ PARAMETRY KOLEJE	8
5.7. PROSTOROVÁ PRŮCHODNOST	9
5.8. ORIENTAČNÍ A INFORMAČNÍ SYSTÉM PRO CESTUJÍCÍ	9
5.9. OSVĚTLENÍ	9
6. ORGANIZACE PŘI VÝSTAVBĚ	9
6.1. VYTYČENÍ STAVBY	9
6.2. INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	10
6.2.1. TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA SEE	10
6.2.2. TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA SSZT	10
6.2.3. TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA ČD-TELEMATIKA	10
7. OSTATNÍ	10
8. SEZNAM SOUVISEJÍCÍ LITERATURY	11

Legenda zkratek

dl.	délka
v.	výška
š.	šířka
č.	číslo
par.	parcela
bet.	betonové
žst.	železniční stanice
s.o.	státní organizace
nn	nízké napětí
TÚ	traťový úsek
KÚ	katastrální území
ASP	automatická strojní podbíječka
Bpv	výškový systém Balt po vyrovnaní
CAD	počítačem podporované navrhování
ČSN	česká technická norma
GPK	geometrické parametry koleje
IGP	inženýrsko-geologický průzkum
S-JTSK	souřadnicový systém Jednotné trigonometrické sítě katastrální
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
SŽDC	Správa železnic, státní organizace
SŽG	Správa železniční geodézie
TK	temeno kolejnice nepřevýšeného kolejnicového pásu
TÚ	traťový úsek
TZ	technická zpráva
ŽBP	železniční bodové pole
BK	bezstyková kolej
OŘ	Oblastní ředitelství

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Oprava nástupišť v žst. Krnov
Dráha, kategorie a název: TÚ / ŽST:	TÚ 2252 regionální trať Krnov – Opava východ
Kraj, okres, obec:	Moravskoslezský kraj, okres Bruntál, obec Krnov
Kat. území, dotč. parcely:	KÚ Krnov-Horní Předměstí, par. č. 3168/117
Zeměpisné souřadnice:	50.08927N, 17.68388E
Investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Objednatel (správce trati):	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Ostrava Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava
Stupeň dokumentace:	Zjednodušený projekt
Projektant:	DRAWINGS s.r.o. Opavská 845, Svinov, 721 00 Ostrava
Odpovědná osoba:	Ing. Tomáš Derka Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT č. 1102894

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Předmětem zjednodušeného projektu je oprava nástupišť v železniční stanici Krnov. Jedná se především o nahrazení stávajících konstrukcí nástupišť konstrukcemi novými. Další součástí opravy je úprava přechodové a přístupové plochy pro pěší na jednotlivá nástupiště. Oprava se provádí především z důvodu potřeby bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

3. POPIS SOUČASNÉHO STAVU

3.1. Železniční svršek a spodek

Osová vzdálenost:

- koleji č. 3 a č. 5 mezi kterými se nachází nástupiště č. 1 je cca 6,90 m,
- koleji č. 1 a č. 3 mezi kterými se nachází nástupiště č. 2 je cca 6,50 m,
- koleji č. 1 a č. 2 mezi kterými se nachází nástupiště č. 3 je cca 4,75 m,
- koleji č. 2 a č. 4 mezi kterými se nachází nástupiště č. 4 je cca 4,85 m.

Stávající železniční svršek jednotlivých kolejí tvoří kolejnice tvaru R65 nebo 49E1 (S49) na dřevěných a betonových pražcích. Ve všech uvedených kolejích je bezstyková kolej.

Kolejové lože je vesměs čisté, neobjevují se náznaky špatného odvodnění pražcového podloží. Kolejiště nemá umělé odvodnění, jako jsou trativody apod. Z hlediska odvodnění kolejiště lze konstatovat, že jsou dešťové vody odváděny vsakováním do podloží.

3.2. Nástupišť

V železniční stanici se nachází:

- nástupiště č. 1 o dl. 190 m, jednostranné, úrovňové, s nástupní hranou v. 200 mm nad TK,
- nástupiště č. 2 o dl. 173 m, jednostranné, úrovňové, s nástupní hranou v. 200 mm nad TK,
- nástupiště č. 3 o dl. 111 m, jednostranné, úrovňové, s nástupní hranou v. 200 mm nad TK,
- nástupiště č. 4 o dl. 111 m, jednostranné, úrovňové, s nástupní hranou v. 250 mm nad TK.

Nástupiště č. 1 a č. 2 je sestaveno z konstrukce typu SUDOP a konzolových desek K150, pochozí plocha je doskládána dlažbou. Konec nástupiště č. 1 tvoří z části také sypanina.

Nástupiště č. 3 a č. 4 je sestaveno z konstrukce typu Tischer, pochozí plocha je doskládána dlažbou.

3.3. Přechodová úprava

Přístup na nástupiště je umožněn díky úrovňovému přechodu z pryžových panelů a mezilehlému chodníku ze zámkové dlažby, který propojuje jednotlivá nástupiště s plochou výpravní budovy. Tato zpevněná plocha ovšem nemá žádné bezbariérové prvky.

4. PŘÍPRAVNÉ PODKLADY

Ke zpracování projektovaného řešení byly využity tyto přípravné podklady.

4.1. Zadávací podklady investora

Objednatel požaduje vypracování projektové dokumentace na opravu nástupišť v žst. Krnov. V této dokumentaci byla stavba rozdělena do stavebních objektů takto:

- SO 01 Oprava nástupišť v žst. Krnov

4.2. Projekční podklady a související projekty

Základními podklady, které stanovily koncept řešení projektové dokumentace jsou:

- „Měření osy koleje a dalších prvků mapováním TÚ2191, TÚ2252, TÚ2253 – žst. Krnov; Zeměměřictví Olšar ze srpna 2016“,
- „Zaměření os kolejí v obvodu žst. Krnov - kolej č. 1, 10, 12, 14, 16, 18, 20 ze října 2018“,
- „Zaměření přechodu a rampy na nástupiště včetně přilehlé plochy km 87,1 z února 2020“,
- „Oprava kolejí a výhybek v žst. Krnov; Správa železnic a SŽG Olomouc z listopadu 2018“,
- „Oprava kolejí č. 2 a 8 v žst. Krnov; Správa železnic z července/2019“.

Tento zjednodušený projekt je s těmito projekty plně koordinován.

4.3. Mapové podklady

Zaměřené objekty byly zakresleny do účelové digitální mapy, která byla doplněna digitální katastrální mapou jako základním majetkoprávním podkladem. Účelová digitální mapa je základním podkladem projekčního řešení, které je zpracováno na digitální platformě CAD aplikace v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv.

Dalšími podklady byly digitální soubory se zakreslenými sítěmi inženýrského vedení. Ostatní inženýrské sítě byly překresleny z PDF podkladů pomocí identických bodů rohů parcel katastrální mapy nebo kótovaných údajů od kolejí.

4.4. Průzkumy a posudky

Ke stavbě nebyly provedeny žádné speciální průzkumy nebo posudky. Jelikož nebude zasahováno do zkonsolidovaného podloží, nebyl prováděn geotechnický průzkum. Podloží pod kolejištěm je investorovi dobře známo.

4.5. Předpisy a normy

Navržené řešení je provedeno v souladu s právními předpisy a technickými normami platnými na českém území. Dále je projekt v souladu s resortními předpisy v oboru dopravních staveb, které jsou vydávány ministerstvem dopravy nebo českými správci železniční a silniční dopravní sítě. Seznam související literatury je uveden na konci této zprávy.

Výjimky z uvedených předpisů, norem či dalších závazných předpisů požadovaných objednatelem tento projekt nevyžaduje.

5. POPIS NOVÉHO ŘEŠENÍ

5.1. Železniční svršek

Dotčené koleje:

- kolej č. 1 kolejnice 49E1, upevnění svěrkami ŽS4, bet. pražce SB8 P, podkladnice R4,
- kolej č. 2 kolejnice 49E1, svěrky Skl 14, betonové pražce B91 S,
- kolej č. 3 kolejnice R65, svěrky ŽS4, dřevěné pražce,
- kolej č. 4 kolejnice R65, svěrky ŽS4, betonové pražce SB8 P,
- kolej č. 5 kolejnice R65, svěrky ŽS4, dřevěné pražce.

Stávající stav svršku a počet kolejí se nijak nemění.

Sestavy železničního svršku zůstávají stejné.

Bude provedena pouze potřebná směrová a výšková úprava geometrické polohy kolejí automatickou strojní podbíječkou.

Dojde ke zrušení stávající a znovu provedení nové bezстыkové koleje v úseku prováděné úpravy GPK. Bude postupováno v souladu s předpisy SŽDC S/2 a SŽDC S3/5.

Doplnění kolejového lože ze šterku fr. 32/63.

5.2. Staničení

Staničení v koleji č. 1 je převzato z navazujícího projektu „Oprava kolejí a výhybek v žst. Krnov; Správa železnic a SŽG Olomouc z listopadu 2018“. Staničení ostatních kolejí bude vztaženo ke koleji č. 1 jejich kolmým průmětem.

5.3. Bourací práce

Bude provedeno zrušení stávajících nástupišť:

- nástupiště č. 1 a č. 2 (SUDOP T, desky K150, dlažba a sypanina),
- nástupiště č. 3 a č. 4 (Tischer, dlažba).

Bude provedeno odkopání zeminy z tělesa nástupišť (odvoz na deponii).

Bude provedeno zrušení stávajícího přechodu (pryžové panely) a chodníku na nástupiště (zámková dlažba, lože).

Bude provedeno odkopání zeminy z přechodu a chodníku a také demolice obrubníků.

Veškerý nepoužitelný materiál bude vytríděn a předán jejímu majiteli, nebo podle smlouvy bude recyklován.

5.4. Nástupiště

Konstrukce nového nástupišť č. 1 a č. 2:

- budou bezbariérové o výšce nástupní hrany 550 mm nad niveletou TK,
- jejich délka bude 164 a 170 m,
- nástupní i nenástupní hrana bude vytvořena z betonových L bloků typu H130,
- nástupištní L bloky musí být uloženy do podkladního betonu o tloušťce 0,10 m,
- povrch nástupišť mimo vodící linii bude vydlážděn z betonových prvků, které budou všechny v přírodně šedém odstínu,
- základní dlažba na nástupní ploše bude z dlaždic 20x20x6 cm bez zkosených hran,
- vodící linie s funkcí varovného pásu bude z dlaždic s drážkami ve tvaru sinusovky COMCON VL 25x40x5cm a COMCON VL 15x40x5cm,
- varovné pásy budou vydlážděny z dlaždic 20x10x6 cm s hmatovou úpravou s výstupky,
- budou zřízeny optické pásy žlutou barvou (odstín RAL 1026) š. 150 mm,
- boční hrany nástupišť jsou tvořeny rohovými prefabrikáty tvaru L (rohový díl H/L130) a chodníkovým obrubníkem š. 0,10 m,
- ukončení obou nástupišť do úrovně stezky je navrženo pomocí bočně zpevněného svahu ve sklonu 1:2, svislé stěny svahu drží zídka ze ztraceného bednění vyplněného betonem,
- nástupiště mají přístup s bezbariérovými rampami,
- obě rampy jsou ve sklonu 1:12,5,
- nášlapná plocha přístupových ramp je tvořena z betonových dlaždic 20x10x6 cm se sraženými hranami, v nebarveném šedém odstínu, splňující obecné technické podmínky na součinitel smykového tření nášlapné plochy, v hodnotě 0,5,
- přístupové rampy jsou uloženy na nástupištní sestupné bloky L (130/114, 114/98, 98/82),
- přístupové rampy jsou opatřeny oboustranným zábradlím o výšce 0,90 m upevněné do betonových patek se zarážkou pro slepeckou hůl,
- zábradlí má madlo ve výšce 900 mm, které na obou koncích přesahuje alespoň o 150 mm,
- součástí konstrukce jsou i zajišťovací značky.

Konstrukce nového nástupiště č. 3 a č. 4:

- budou o výšce nástupní hrany 300 mm nad niveletou TK,
- jejich délka bude 112 m,
- nástupištní zídky pod deskami budou vytvořeny z betonových L bloků typu UB4,
- nástupištní L bloky musí být uloženy do podkladního betonu o tloušťce 0,10 m,
- povrch nástupiště bude tvořen konzolovými deskami KTD-145Z bez vodící linie,
- obě nástupiště jsou ukončeny do úrovně stezky bočně zpevněným svahem ve sklonu 1:2, svislé stěny svahu drží zídka ze ztraceného bednění vyplněného betonem,
- nástupiště mají přístup s rampami ve sklonu 1:13,3,
- nášlapná plocha ramp je také tvořena konzolovými deskami KTD-145Z bez vodící linie,
- nástupištní zídky u ramp jsou provedeny ze ztraceného bednění vyplněného betonem a seříznutého do příslušného sklonu.

Tělesa nástupišť a ramp budou zasypány zhutněnou propustnou zeminou.

Pod dlažbou nástupišť a ramp bude podkladní štěrkodrt v tl. min. 0,15 m.

5.5. Přechod na nástupiště

Přechod pro pěší bude zřízen z nových konstrukcí přechodu:

- celopryžové panely pro zatížení pěší dopravou v modulu 900 mm (vnitřní š. 1435 mm a vnější š. 713 mm),
- uložení vnějších panelů do silničních obrubníků 15x25 cm (zkosená horní hrana š. 12 cm),
- betonové lože obrubníků tl. 0,10 m.

Na přechodu mezi kolejemi budou zřízeny nové zpevněné plochy:

- dlažba zámková 20x10x6 cm šedá,
- chodníkové obrubníky 10x25 cm zapuštěné,
- betonové lože obrubníků tl. 0,10 m,
- dlažba s hmatovými výstupky pro nevidomé červená (varovné pásy š. 400 mm),
- podkladní štěrkodrt fr. 0/32 pod dlažbou tl. 0,15 m,
- zásyp zeminou za obrubníky,
- výškové provedení s nabíhajícím úžlabím pro odvedení vody mezi koleje.

5.6. Geometrické parametry koleje

Návrhové rychlosti se nemění:

- kolej č. 1 70 km/h,
- kolej č. 2 a č. 3 50 km/h,
- kolej č. 4 a č. 5 40 km/h.

Nové směrové oblouky jsou navrženy na tyto rychlosti.

Kolej č. 1 a č. 3 jsou vedeny souběžně ve vzájemné vzdálenosti 6590 mm v celé délce přilehlých nástupišť a přechodu.

Kolej č. 1 a č. 2 jsou vedeny souběžně ve vzájemné vzdálenosti 4820 mm v celé délce přilehlých nástupišť a přechodu.

Kolej č. 2 a č. 4 jsou vedeny souběžně ve vzájemné vzdálenosti 4820 mm v celé délce přilehlých nástupišť a přechodu.

Nivelety všech kolejí jsou navrženy ve vodorovném sklonu ve výšce 322,800 m Bpv v celé délce jednotlivých nástupišť a přechodu. Kromě koleje č. 5, která je ve vodorovném sklonu pouze v místě přechodu.

Projektované směrové osy a nivelety upravovaných kolejí navazují na projekt SŽG vždy mimo nástupiště, tj. v úsecích před přechodem na nástupiště a za jednotlivými nástupišti.

5.7. Prostorová průchodnost

Nově vybudované koleje a výhybky bez omezení vyhovují na průjezdný průřez Z-GC podle ČSN 73 6320. Jelikož se jedná o prostory mezi kolejemi v železniční stanici, je počítáno s volným postranním prostorem (VPP) průjezdného průřezu podle článku 10.1 ČSN 73 6320/Z1 do vzdálenosti 2200 mm od osy koleje ve výšce 1000 až 3050 mm nad TK.

Volný schůdný a manipulační prostor (VSMP) je podle vyhlášky 77/1995 Sb. a ČSN 73 6320/Z1 dodržen. Prostor podél nástupišť, přístupových ramp a přechodu na nástupiště je schůdný, protože i když jsou tyto konstrukce blíže než 3000 mm od osy koleje, je VSMP podle článku 11.1 výše uvedené ČSN zespodu vymezen mimo jiné povrchem nástupiště nebo rampy. Tudiž pracovníci dráhy mohou pro pochůzku vedle koleje využít jak nástupiště, tak i jeho přístupové rampy. Podél nástupiště a přístupových ramp bude docházet k manipulačním posunům. Ovšem do základní dopravní dokumentace (staniční řád) bude v tomto úseku pro koleje č. 1, 3 a 5 nutno zapracovat zákaz stání na bočním stupátku a vyklánění z otevřených dveří pro pracovníky posunu za jízdy soupravy při těchto manipulacích. Omezením je totiž jak vysoká hrana nástupiště (550 mm nad TK), tak i zábradlí u přístupových ramp.

5.8. Orientační a informační systém pro cestující

Na obou koncích každého nástupiště jsou umístěny nové piktogramy „Průchod zakázán“. Přesná specifikace je uvedena ve výkresu půdorysu nástupiště.

Orientační a informační systém je řešen v souběžné stavbě „ŽST Krnov - Zřízení informačního systému; Signal Projekt s.r.o. z března 2019, (v částech SO 01 ŽST. Krnov - orientační systém a PS 01 ŽST. Krnov, rozhlasové zařízení)“.

5.9. Osvětlení

Nové osvětlení nástupišť je řešeno samostatně v oddělené dokumentaci v rámci této stavby.

6. ORGANIZACE PŘI VÝSTAVBĚ

Veškeré stavební práce musí probíhat při nepřetržité výluce železničního provozu. Výluka kolejí bude postupná ve fázích tak, že při budování příslušného nástupiště budou vždy vyloučeny obě přilehlé koleje.

6.1. Vytyčení stavby

Vytyčení stavby proběhne na podkladě údajů ve vytyčovacím výkresu, přičemž výchozí vytyčovací síť bude železniční bodové pole spravované SŽG. Je třeba dbát na přeložku bodu č. 508, který se nachází v dlažbě přechodu mezi kolejemi č. 1 a 2. Přeložka proběhne ještě před započítím bouracích prací.

6.2. Inženýrské sítě

Výstavbou budou dotčeny inženýrské sítě ve správě Správy železnic SEE a SSZT a ve správě ČD-Telematika, a.s.

6.2.1. Technická infrastruktura SEE

Při realizaci plánovaných vyznačených zemních prací dojde ke styku (souběhu, křížení) s drážními elektroenergetickými zařízeními a jejich součástmi, která jsou chráněna ochranným pásmem dle § 46 zákona č. 458/2000 Sb. Jedná se o podzemní vedení nn. Všeobecné podmínky, za kterých se povoluje provádění zemních prací v blízkosti vedení elektrizační soustavy a jejich součástí jsou uvedeny v dokladové části této dokumentace v příloze „Vyjádření k drážním energetickým zařízením a jejich součástím ve Správě železnic, s.o., Oblastního ředitelství Ostrava, Správy elektrotechniky a energetiky (SEE) Ev. č. INT/20-SEE/071“

Je nutné respektovat ochranné pásmo kabelového vedení nn (1 m) ve správě SŽDC OŘ SEE Ostrava dle § 46 zákona č. 458/2000 Sb. a uložení kabelového vedení dle ČSN 33 2000-5-52 ed.2.

V místě stavby se nachází také další zařízení ve správě SEE – osvětlovací věž OV.

6.2.2. Technická infrastruktura SSZT

Při realizaci plánovaných prací dojde k dotčení (souběhu, křížování) kabelových tras (zařízení) ve správě SŽDC OŘ Ostrava – Správy sdělovací a zabezpečovací techniky, která jsou chráněna ochranným pásmem ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., o drahách.

Všeobecné podmínky, za kterých se povoluje provádění zemních prací v blízkosti vedení podzemních silnoproudých a slaboproudých kabelových vedení a jejich součástí jsou uvedeny v dokladové části této dokumentace v příloze „Vyjádření k drážním podzemním kabelovým vedením a součástím zabezpečovacího a sdělovacího zařízení ve Správě železnic, s. o., Oblastního ředitelství Ostrava – Správy sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT).

Je nutné respektovat stávající provizorní rozhlas na nástupišťích.

6.2.3. Technická infrastruktura ČD-Telematika

Při realizaci stavby dojde ke styku se sítí elektronických komunikací, která je chráněna ochranným pásmem dle § 102 zák. č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích.

Toto vedení je umístěno vedle přechodu na nástupiště a pod nástupištěm č. 1. Před bouráním nástupiště musí být vytyčena jeho poloha včetně jeho předpokládané hloubky. Technologie stavebních prací pak bude přizpůsobena předpokládané hloubce uložení.

Všeobecné podmínky, za kterých se povoluje provádění zemních prací v blízkosti vedení sítí elektronických komunikací jsou uvedeny v dokladové části této dokumentace v příloze „Souhrnné stanovisko komunikačního vedení a zařízení ve správě ČD - Telematika a.s.“

7. OSTATNÍ

Všechny stavební práce budou prováděny technologiemi a v kvalitě podle kvalitativních požadavků pro železniční stavby.

Zhotovitel je povinen dbát příslušných předpisů pro bezpečnost práce na staveništi a v kolejišti, dále na ochranu životního prostředí zejména při nakládání s odpady vzniklých při výstavbě.

8. SEZNAM SOUVISEJÍCÍ LITERATURY

Právní předpisy:

266/1994 Sb.	Zákon o drahách
185/2001 Sb.	Zákon o odpadech
77/1995 Sb.	Stavební a technický řád drah
146/2008 Sb.	Vyhláška o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
398/2009 Sb.	Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

České technické normy:

ČSN 73 4959	Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
ČSN 73 6005	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6310	Navrhování železničních stanic
ČSN 73 6320	Průjezdné 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 6360-2	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 74 3305	Ochranné zábradlí

Přejaté mezinárodní technické normy:

ČSN EN 13450	Kamenivo pro kolejové lože
ČSN EN 206-1	Beton – Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
ČSN EN 13285	Nestmelené směsi – Specifikace
ČSN EN 13242+A1	Kamenivo pro nestmelené směsi a směsi stmelené hydraulickými pojivy pro inženýrské stavby a pozemní komunikace

Technické normy železnic:

TNŽ-01-0101-1	Provozování dráhy – Názvosloví – Část 1: Železniční stavebnictví
TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
TNŽ 73 6949	Odvodnění železničních tratí a stanic

Resortní předpisy SŽDC:

SŽDC Bp1	Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
SŽDC S3	Železniční svršek
SŽDC S3/1	Práce na železničním svršku
SŽDC S3/2	Bezстыková kolej
SŽDC S3/5	Svářečské práce na součástech železničního svršku
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis
SŽDC D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
SŽDC D7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC M21	Předpis pro staničení železničních tratí
SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽDC Zam1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
SŽDC Ob1 díl II	Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.
SŽDC Ob14	Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

Ostatní odborná literatura:

SŽDC Ž 1-10	Vzorové listy železničního spodku
TKP SSD	Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah

Všechny uvedené předpisy jsou použity v platném znění k datu zpracování této projektové dokumentace.