



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



SO 11-31

D.2.1.1

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Sdružení: „SEU + SP+PROJS_Kyjice-Chomutov_DSP“



Zpracovatel částí:



PROJEKT servis spol. s r.o.
U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 00
Tel.: +420 281 090 860
E-mail: firma@projekt-servis.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. STANISLAV JAROŠ

Garant profese:

-

Středisko:

DOPRAVNÍ STAVBY PRAHA

Vedoucí střediska:

BC. MARTIN JUGA

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

BC. MARTIN JUGA

Vypracoval:

BC. TOMÁŠ FOJTA

Kontroloval:

BC. MARTIN JUGA

Název akce:

REKONSTRUKCE TRATI V ÚSEKU KYJICE - CHOMUTOV

Číslo smlouvy:

19-010.640

Projektový stupeň:

DSP

Název PS/SO

SO 11-31 Železniční svršek, ŽST Kyjice

Datum:

09 / 2019

Číslo části:

D.2.1.1.3

Název přílohy:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Měřítko:

-

Počet formátů:

-

Číslo přílohy:

1

Obsah:

1	ÚVODNÍ ÚDAJE	3
1.1	Identifikační údaje o stavby	3
1.2	Identifikační údaje objednatele (stavebníka)	3
1.3	Identifikační údaje zpracovatele dokumentace	4
2	VŠEOBECNÉ ÚDAJE	5
3	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	6
3.1	Podklady k zadávací dokumentaci	6
3.2	Podklady zajištěné v rámci zpracování dokumentace	6
3.3	Archivní dokumentace a historické prameny	6
4	PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	6
5	STÁVAJÍCÍ STAV	7
5.1	Železniční svršek	7
6	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK – NOVÝ STAV	7
6.1	Směrové poměry	7
6.2	Sklonové poměry	7
6.3	Staničení	7
6.4	Kolejový rošt	8
6.5	Kolejové lože	8
6.6	Bezстыková kolej	8
6.7	Ostatní práce	8
6.8	Izolované styky	9
7	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	9
7.1	Likvidace odpadů	10
8	POLOHOVÝ SYSTÉM	10
9	POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY	10

1 ÚVODNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikační údaje o stavby

Zakázkové číslo:	19-010.640
ISPROFIN:	542 352 0019
ISPROFOND:	327 321 4901
Název akce:	Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov
Kraj:	Ústecký
Katastrální území:	Nové Sedlo nad Bílinou [70 6728] Kyjice [78 6551] Otvice [71 6961] Jirkov [66 0761] Chomutov I [65 2458]
Druh dokumentace:	dokumentace pro stavební povolení
Trať:	Trať 130 Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří (dle SJŘ) Trať 133 Odbočka Dolní Rybník – Jirkov (dle SJŘ) Trať 504A Ústí nad Labem – Kadaň-Prunéřov (dle TTP)
Traťový úsek:	0602 žst. Most - žst. Chomutov, západní zhlaví 0633 Dolní Rybník – Jirkov
Definiční úsek:	C5 žst. Kyjice 06 Kyjice – Dolní Rybník D1 Odbočka Dolní Rybník 08 Dolní Rybník – Chomutov město E1 odb. Chomutov město 10 odb. Chomutov město – Chomutov os. n. F1 žst. Chomutov os.n. 02 Dolní Rybník – Jirkov B1 nz. Jirkov
Správce:	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Popis zadání:	Rekonstrukce trati V daném úseku, která povede ke zlepšení kvalitativních parametrů

1.2 Identifikační údaje objednatele (stavebníka)

Investor a objednatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 PRAHA I IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34
------------------------	---

Zastoupená	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Vlastimil Spiegl

1.3 Identifikační údaje zpracovatele dokumentace

Dodavatel dokumentace: Sdružení „SEU + SP + PROJS_Kyjice-Chomutov_DSP“

Členové sdružení: SUDOP EU a. s.
Olšanská 2643/1a 130 80 Praha 3 – Žižkov
IČ: 05 16 50 24
DIČ: CZ 05 16 50 24

SUDOP PRAHA a. s.
Olšanská 2643/1a 130 80 Praha 3 – Žižkov
IČ: 25 79 33 49
DIČ: CZ 25 79 33 49

PROJEKT servis s. r. o.
U Elektry 830/2b
198 21 Praha 9 - Hloubětín
IČ: 49 82 31 41
DIČ: CZ 49 82 31 41

Zpracovatelé dokumentace

Hlavní inženýr projektu	Ing. Stanislav Jaroš	SUDOP EU a. s.
Zástupce HIPa	Ing. Ivan Grisa	SUDOP EU a. s.

2 VŠEOBECNÉ ÚDAJE

Předmětem stavby je kompletní rekonstrukce železniční infrastruktury trati v úseku ŽST Kyjice – kolejové spojky Chomutov-město, která povede ke zlepšení kvalitativních parametrů. Řešený úsek je délky přibližně 6km a je zařazen do mezinárodního transevropské sítě TEN-T Core network. V národním kontextu se jedná o spojnici 1. a 3. tranzitivního koridoru.

Hlavní cílem investiční akce je zlepšení infrastruktury, které povedou k zajištění bezpečného a spolehlivého provozu, ke snížení provozních nákladů, ke splnění parametrů dané národní a evropskou technickou legislativou (zejména technické specifikace pro interoperabilitu) a ke snížení vlivu stavby na životní prostředí (zejména snížení hlukové zátěže). Řešený úsek začíná ŽST Kyjice, kde dojde k přestavbě stanice na výhybnu. Hlavní část rekonstrukce železniční infrastruktury začíná kolejovými spojkami na chomutovské zhlaví ŽST Kyjice a končí kolejovými spojkami odbočky Chomutov-město.

Shrnutí hlavních přínosů stavby:

- Zvýšení třídy traťového zatížení na D4
- Zvýšení rychlosti v daném úseku (zejména v úseku Dolní Rybník – Chomutov-město)
- Zřízení bezbariérových přístupů na nástupiště
- Snížení objemu prostředků na zajištění provozuschopnosti dráhy

Zvýšení bezpečnosti tratě (nové zabař, podchod Otvice)

Koncepce stavby „Rekonstrukce tratě v úseku Kyjice – Chomutov“ vychází z požadavků na interoperabilitu. Železniční svršek, v traťovém úseku, je typu 60 E2 na betonových pražcích. Rekonstruovaná nástupiště mají délku 200 m resp. 230 m. Nástupiště délky 230 m vychází z umístění návěstidel u zastávky a zachování užitečné délky nástupiště min. 200 m. Mosty a propustky jsou rekonstruovány popřípadě přestavěny, tak aby na všech objektech bylo průběžné kolejové lože tloušťky min. 350 mm. Koncepce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení vychází z požadavku minimalizace provozních zaměstnanců a centralizace řízení dopravy (dispečer bude umístěn v ŽST Chomutov). Trakční vedení je projektováno stávajícího typu (stejnoseměrná trakce 3kV) a zároveň připraveno na výhledové přepnutí trakce na střídavou 25kV.

Stavba se nachází v severních Čechách na trati Ústí nad Labem – Cheb. Samotný úsek rekonstrukce začíná stanicí ŽST Kyjice, která se nachází nedaleko obce Vrskaň. Rekonstruovaná železniční trať je následně vedena v souběhu se silnicí I/13 do zastávky Chomutov-město. Zájmová oblast byla historicky ovlivněna těžbou hnědého uhlí, což vyvolalo několik přeložek tratě až v 80-tých letech 20. století došlo k definitivnímu ustálení směrového a výškového vedení trasy. Od železniční stanice Kyjice je trať situována na železničním náspu k odbočné trati do zastávky Jirkov-zastávka. Železničním náspem prochází řeka Bílina, která se u ŽST Kyjice rozlévá do vodní nádrže Újezd. V těchto místech je trať vedena mostní estakádou délky 500 m. Následně železniční násep kříží, pomocí dvou mostních konstrukcí, komunikace Jirkov – Zaječice a II/251 Jirkov – Otvice. Za mostním objektem v obci Otvice (silnice II/251) se nachází železniční zastávka Jirkov. Od odbočné trati do zastávky Jirkov-zastávka prochází řešená stavba dále směrem na Chomutov evropsky významnou lokalitou Chomutov – zoopark (CZ0423213). Směrové vedení trati je uzpůsobeno poloze soustavy jezer (nejvýznamnější jezero – Kamencové jezero), výškové vedení koresponduje s okolním terénem. Za Kamencovým jezerem je prochází trať v intravilánu města Chomutov.

Projektované kapacity stavby:

• Prostorová průchodnost	Z-GČD
• Traťová třída zatížení	D4
• Max. rychlost	140 km/h
• Rozsah stavby	km 56,343 – 63,072

3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

3.1 Podklady k zadávací dokumentaci

- a) „Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“ Příloha č. 3c) - Zvláštní technické podmínky, Záměru projektu a Přípravné dokumentace.
- b) Mapové a geodetické podklady v úseku ŽST Kyjice –ŽST Chomutov zpracované SŽDC SŽG 4/2017
- c) Biologický průzkumLetní aspekt

3.2 Podklady zajištěné v rámci zpracování dokumentace

- a) Biologický průzkumLetní aspekt
- b) STP
- c) Geologický průzkum
- d) Revizní zprávy a mimořádné prohlídky
- e) Projekt PPK

3.3 Archivní dokumentace a historické prameny

- a) Původní výkresová dokumentace mostních objektů
- b) Původní výkresová dokumentace pozemních objektů
- c) Geologické změny historicky

4 PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Pro zpracování projektu bylo zajištěno vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele dokumentace, kopie jsou obsahem části H. Doklady.

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se nacházejí v prostoru stavby:

- viz. B Souhrnná část

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se dle zajištěných podkladů v místě stavby nenacházejí:

- viz. B Souhrnná část

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor jednotlivých správců sítí.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček), protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3,0 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č.266/1994). Vnější hranice ochranného pásma dráhy se vzhledem ke směrovým posunům kolejí lokálně mění.

5 STÁVAJÍCÍ STAV

5.1 Železniční svršek

Práce na železničním svršku jsou vyvolány demontáží ostrovního nástupiště a podchodu, který slouží jako přístup na nástupiště. Kolej č. 1 a 2 jsou na kolejnicích UIC 60 s pružným upevněním na pražcích B91S/1 a kolej č. 4 je na kolejnicích S49 s tuhým upevněním ŽS 4 na pražcích SB5.

6 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK – NOVÝ STAV

6.1 Směrové poměry

6.1.1 Kolej č. 1

Úprava koleje začíná v km 55,621 066 směrovou a výškou úpravou a končí v km 55,711 066. Celý úsek je v přímé. Směrové řešení koleje je převzato ze stavby „Trať č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov“

6.1.2 Kolej č. 2

Úprava koleje začíná v km 55,594 338 směrovou a výškou úpravou a končí v km 55,719 338. Celý úsek je v přímé. Směrové řešení koleje je převzato ze stavby „Trať č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov“

6.1.3 Kolej č. 4

Úprava koleje začíná v km 55,594 338 směrovou a výškou úpravou a končí v km 55,739 959. Celý úsek je v přímé. Směrové řešení je navrženo dle mapových a geodetické podkladů v úseku ŽST Kyjice – ŽST Chomutov zpracované SŽDC SŽG 4/2017

6.2 Sklonové poměry

6.2.1 Kolej č. 1

Úprava koleje začíná v km 55,621 066 směrovou a výškou úpravou a končí v km 55,711 066. Celý úsek je v jednotném stoupání se sklonem +1,000‰. Výškové řešení koleje je převzato ze stavby „Trať č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov“

6.2.2 Kolej č. 2

Úprava koleje začíná v km 55,594 338 směrovou a výškou úpravou a končí v km 55,719 338. Celý úsek je v jednotném stoupání se sklonem +1,000‰. Výškové řešení koleje je převzato ze stavby „Trať č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov“

6.2.3 Kolej č. 4

Úprava koleje začíná v km 55,594 338 směrovou a výškou úpravou a končí v km 55,739 959. Celý úsek je v jednotném stoupání se sklonem +1,486‰. Výškové řešení koleje je navrženo dle mapových a geodetické podkladů v úseku ŽST Kyjice – ŽST Chomutov zpracované SŽDC SŽG 4/2017

6.3 Staničení

Staničení koleje č. 1 je převzato ze stavby „Trať č. 504A Ústí n. L. – Chomutov, úsek Most – Chomutov“ a plynule na něj navazuje. Staničení kolejí č.2 a č.4 je vztaženo k staničení koleje č.1

6.4 Kolejový rošt

6.4.1 Kolej č. 1

Kolejový rošt zůstane stávající bez jakýkoliv úprav. Dojde pouze k jeho směrovému a výškovému vyrovnání.

6.4.2 Kolej č. 2

Od km 55,644 338 do km 55,669 338 bude kolejový rošt snesen odvezen na manipulační plochu. Po ukončení prací pod sneseným polem, bude pole opětovně položeno do původní/nově projektované polohy. Ve zbývajícím délce upravované koleje dojde ke směrovému a výškovému vyrovnání.

6.4.3 Kolej č. 4

Od km 55,644 338 do km 55,669 338 bude kolejový rošt snesen odvezen na manipulační plochu. Po ukončení prací pod sneseným polem, bude pole opětovně položeno do původní/nově projektované polohy. Ve zbývajícím délce upravované koleje dojde ke směrovému a výškovému vyrovnání.

6.5 Kolejové lože

6.5.1 Kolej č. 1

Dojde pouze k doplnění kolejového lože do plného profilu.

6.5.2 Kolej č. 2

Od km 55,644 338 do km 55,669 338 bude kolejové lože odtěženo do hloubky 0,15m pod ložnou plochou pražce. Štěrka bude recyklována na recyklační základně. Je předpokládáno vyzískání 30 % materiálu pro opětovné použití do nového štěrkového lože, 30 % štěrkodrti pro použití do podkladních vrstev a zbytek tj. 40 % bude tvořit odpad, který bude odvezen na skládku. Recyklované kolejové lože lze použít pouze do spodní vrstvy kolejového lože.

Nové kolejové lože bude zřízené z nového štěrku min. tl. 0,35 m pod ložnou plochou pražců pod nepřevýšeným kolejnicovým pasem z kameniva hrubého drceného (třída BI) frakce 31,5/63 mm (železniční štěrka).

Ve zbývajícím délce dojde k doplnění kolejového lože do plného profilu.

6.5.3 Kolej č. 4

Od km 55,644 338 do km 55,669 338 bude kolejové lože odtěženo do hloubky 0,15m pod ložnou plochou pražce. Štěrka bude recyklována na recyklační základně. Je předpokládáno vyzískání 30 % materiálu pro opětovné použití do nového štěrkového lože, 30 % štěrkodrti pro použití do podkladních vrstev a zbytek tj. 40 % bude tvořit odpad, který bude odvezen na skládku. Recyklované kolejové lože lze použít pouze do spodní vrstvy kolejového lože.

Nové kolejové lože bude zřízené z nového štěrku min. tl. 0,35 m pod ložnou plochou pražců pod nepřevýšeným kolejnicovým pasem z kameniva hrubého drceného (třída BI) frakce 31,5/63 mm (železniční štěrka).

Ve zbývajícím délce dojde k doplnění kolejového lože do plného profilu.

6.6 Bezстыková kolej

V celém úseku bude zřízena bezстыková kolej dle předpisu S3/2 Bezстыková kolej.

Kolejnice se budou svařovat výhradně odtavovacím stykovým svařováním. V případě, že z objektivních důvodů nelze svařovat uvedenou technologií, je potřeba požádat s dostatečným předstihem o udělení výjimky SŽDC O13.

Objektivní důvody: zřízení závěrných svarů, svary ve výhybkách a přechodové svary.

6.7 Ostatní práce

6.7.1 Kolej č. 2

Od km 55,644 338 do km 55,669 338 bude stávající pražcové podloží odtěženo do úrovně nově navržené zemní pláň. Po skončení prací na podchodu. Bude nově zřízená pravostranně skloněná zemní pláň (5%). Na zemní pláni bude vytvořena podkladní vrstva ze štěrkodrti fr. 0/32 a tloušťkou min. 0,20 m. Na podkladní vrstvě bude zřízena vodorovná pláň tělesa železničního spodku.

6.7.2 Kolej č. 4

Od km 55,644 338 do km 55,669 338 bude stávající pražcové podloží odtěženo do úrovně nově navržené zemní pláně. Po skončení prací na podchodu. Bude nově zřízená levostraně skloněná zemní pláň (5%). Na zemní pláni bude vytvořena podkladní vrstva ze štěrkodrti fr. 0/32 a tloušťkou min. 0,20 m. Na podkladní vrstvě bude zřízena vodorovná pláň tělesa železničního spodku.

6.7.3 Vsakovací rýha

Od km 55,644 338 do km 55,669 338 bude odvodnění nově zřízené zemní pláně vyřešeno podélnou vsakovací rýhou se separační geotextilií mezi kolejemi č. 2 a č. 4. Rýha bude vyplněna drceným kamenivem fr. 32/36 a separační geotextilie bude položena na stěnách a dně rýhy.

6.8 Izolované styky

V rekonstruovaném úseku dojde k nahrazení stávajících izolovaných styků novými lepenými izolovanými styky. V nerekonstruované části dojde k nahrazení demolovaných styků kolejnicemi délek 12,5m.

6.8.1 Demontované izolované styky

Demontáž stávajících izolovaných styků		
Staničení [km]	Číslo koleje	Poznámka
55,262	3	
55,262	4	
55,340	4	Návěstidlo S4
56,189	3	
56,190	4	

6.8.2 Nové izolované styky

Nové izolované styky		
Staničení [km]	Číslo koleje	Poznámka
55,262	3	
55,262	4	
55,296	4	Návěstidlo S4
56,189	3	
56,190	4	

7 NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odtěžený štěrk bude použitý na zásypy v místě 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. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden v následujícím přehledu.

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽDC s.o. Bude postupováno dle Směrnice GR SŽDC č. 11.

V případě užitého materiálu či materiálu určeného k regeneraci dle kategorizace bude provedeno oddělení kolejnic od pražců a protokolární předání objednateli prostřednictvím SŽDC, správci tratě. U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

7.1 Likvidace odpadů

V průběhu stavby budou ukládány na řízené skládky či likvidovány prostřednictvím specializovaných organizací druhy odpadů dle následujícího přehledu:

- odvoz na řízenou skládku
- uložení na skládce nebezpečných odpadů
- odvoz na řízenou skládku
- odvoz na řízenou skládku
- likvidace na skládce
- likvidace na skládce
- odvoz do výkupu
- odvoz na řízenou skládku

Na základě odběru vzorků a laboratorních lze jednoznačně konstatovat, že odpad reprezentovaný zkoušeným vzorkem jednak vyhovuje zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č.383/2001 Sb., a proto je možné tento odpad ukládat na skládkách **skupiny S-ostatní odpad**.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

Projektant předpokládá, že 70% zeminy splní požadavky pro ukládání na povrch terénu dle přílohy 11 vyhl. 294/2005Sb.

8 POLOHOVÝ SYSTÉM

Projekt stavby je zpracován v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv - Balt po vyrovnání.

9 POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY

Při zpracování dokumentace bylo využito následujících zákonů a vyhlášek v platném znění:

- Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.
- Zákon o odpadech č. 185/2001 Sb.
- Vyhláška č.100/1995 Sb., kterou se stanoví řád určených technických zařízení
- Vyhláška č.173/1995 Sb., kterou se stanoví dopravní řád drah
- Vyhláška č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah

Dokumentace dále respektuje příslušná ustanovení norem, předpisů, směrnic a Vzorových listů ve vztahu ke stavbám SŽDC s.o. a ČD a.s., zejména:

- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6320 Průjezdové 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
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek
- Předpis SŽDC S3/1 Předpis pro práce na železničním svršku
- Předpis SŽDC S3/2 Bezстыková kolej
- TKP staveb státních drah 2000 v aktuálním znění

Dokumentace je vypracována v rozsahu dle Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ (č.j. 13 511/06-OP z 30.6.2006).

Návrh soustavy železničního svršku vychází ze Směrnice GŘ SŽDC č.28/2005 „Koncepce používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích železničních drah ve vlastnictví České republiky“ (č.j. 6 037/05-OP ze dne 30.3.2006).

Vypracoval: Bc. Martin Juga