




Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Roman Siváček DiS.		Zodp. projektant: Ing. Petr Burda	Kontroloval: Ing. David Derka		
Kraj: Plzeňský		Traťový úsek/Obec: Janovice nad Úhlavou – Domažlice			
Investor Správa železnic státní organizace, OŘ Plzeň					
<b>„Oprava mostu v km 24,922 Janovice - Domažlice“</b>  <b>Železniční svršek</b>				Formát	A4
				Datum	09/2020
				Účel	DSP
				Č. zakázky	3110-20-098
				Změna	Č. kopie
				Měřítko	
Obsah výkresu: <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>				Část dokumentace <b>D.2.1</b>	Č. výkresu <b>1</b>

## Obsah

1	Základní údaje o stavbě .....	4
1.1	Umístění stavby .....	4
1.2	Popis stavby .....	5
2	Základní údaje o stavbě a stavebních objektech .....	5
3	Podklady .....	5
3.1	Vstupní podklady .....	5
3.2	Polohový systém, staničení a vytyčování .....	6
3.3	Inženýrské sítě .....	6
4	Popis stávajícího stavu .....	6
5	Navrhovaný stav .....	6
5.1	Směrové a výškové řešení .....	7
5.2	Výškové řešení .....	7
5.3	Prostorové uspořádání .....	7
5.4	Kolejový rošt .....	7
5.5	Kolejnice .....	8
5.6	Pražce .....	8
5.7	Kolejové lože .....	8
5.8	Bezстыková kolej a pražcové kotvy .....	9
5.9	Rozšíření rozchodu .....	9
5.10	Izolované styky a počítací body .....	9
5.11	Drážní stezky .....	9
5.12	Výstroj trati .....	9
5.13	Vytyčení a zajištění prostorové polohy koleje .....	10
6	Vliv stavby na životní prostředí .....	10
6.1.1	Vliv na životní prostředí .....	10
6.1.2	Odpadové hospodářství .....	11
7	Koordinace, přípravné práce .....	12
8	Inženýrské sítě v prostoru stavby .....	12
9	Dokončovací práce .....	12
10	Závěrečná ustanovení .....	12
11	Související předpisy: .....	13



## 1 Základní údaje o stavbě

### 1.1 Umístění stavby

<b>Název stavby:</b>	„Oprava mostu v km 24,922 Janovice - Domažlice“
<b>Dotčené tratě:</b>	Janovice nad Úhlavou (mimo) – Domažlice (mimo)
<b>Traťový úsek</b>	Kout na Šumavě - Domažlice
	<b>Číslo trati dle NJŘ: 710</b>
	<b>Traťový úsek:</b> 0351 Janovice nad Úhlavou (mimo) – Domažlice (mimo)
	<b>Definiční úsek:</b> 10 Kout na Šumavě - Domažlice
<b>Začátek stavby:</b>	km 24,868 000
<b>Konec stavby:</b>	km 25,124 000
<b>Dotčené pozemky:</b>	KÚ Kout na Šumavě – p.č. 4082, 3379/1
<b>Katastrální území:</b>	[671231] Kout na Šumavě
<b>Stupeň dokumentace:</b>	DSP – Dokumentace pro stavební povolení
<b>Předmět dokumentace:</b>	Oprava mostu
<b>Místo stavby (obce):</b>	[553824] Kout na Šumavě
<b>Stavební úřad:</b>	Drážní úřad Plzeň
<b>Kraj:</b>	Plzeňský
<b>Předpokládaná realizace:</b>	IV.Q 2020

Tabulka dotčených pozemků:

číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník – právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra [m <sup>2</sup> ]	Druh pozemku	Stavba, způsob využití
<b>Obec: Sadová [573191]; Katastrální území: Sadová u Sovětic [752631]</b>						
1	<b>4082</b>	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	1359	5121	ostatní plocha	Dráha
2	<b>3379/1</b>	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	1359	50414	ostatní plocha	Dráha

Stavební objekt bude realizován pouze na výše zmíněných pozemcích. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků. V rámci stavby nedojde k záborům pozemků ZPF.

## 1.2 Popis stavby

Řád trati:	... 5
Hmotnost na nápravu:	... 20,0t/7,2t
Traťová třída dle UIC:	... R5
Kategorie tratě podle TSI INF – osobní	... P6
Kategorie tratě podle TSI INF – nákladní	... F4
Traťová rychlost:	max. 70 km/h
Poloha v trati:	NZ Sadová
Traťové zabezpečovací zařízení:	Telefonické dorozumívání
Trakční souprava:	nezávislá
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati:	Správa železnic, státní organizace - OŘ Plzeň

## 2 Základní údaje o stavbě a stavebních objektech

Jedná se o opravu stávajícího železničního svršku, který bude zasažen opravou konstrukce železničního mostu. Účelem je oprava části železniční infrastruktury a její úprava do normového stavu. V daném úseku dojde k vyrovnání směrových a výškových nedostatků. Z důvodu ukončení bezстыkové koleje v přechodnicích přilehlých oblouků, budou vyřezány svary a zřízena stykovaná kolej v přechodnicích.

### Rozdělení stavby na stavební objekty:

#### **D.2 Stavební část**

- SO 101 – Most v km 24.922
- SO 201 – Železniční svršek

## 3 Podklady

### 3.1 Vstupní podklady

- Geodetické zaměření stávajícího stavu (Správa železniční dopravní cesty, státní organizace)
- Informace z pochůzek a místního šetření
- Podklady od správce infrastruktury – OŘ Plzeň
- Katastrální mapy
- Zákresy správců inženýrských sítí
- Příslušné zákonné, normové a drážní předpisy

### 3.2 Polohový systém, staničení a vytyčování

Vytyčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

Směrové a výškové řešení navazuje na návrh projektu prostorové polohy koleje.

### 3.3 Inženýrské sítě

Dle vyjádření v dokladové části se v dotčeném úseku trati (vlečky) nachází inženýrské sítě drážních správců.

Sítě jsou v celkové situaci stavby vyznačeny pouze informativně, před zahájením stavebních prací je **nutno nechat všechny inženýrské sítě vytýčit přímo v terénu jejich správci. Zemní práce v blízkosti veškerých sítí je třeba provádět v souladu s podmínkami jejich správců!**

## 4 Popis stávajícího stavu

Řešený úsek trati se nachází v přímé. Směrová a výšková úprava zasáhne do pravostranného oblouku o poloměru 266m se symetrickými přechodnicemi délky 80m a převýšením 107mm.

Železniční svršek v opravovaném úseku se skládá z kolejnic S49 s upevněním na rozponových podkladnicích. Kolej je v přímé bezстыková, v přilehlých přechodnicích a obloucích je kolej stykovaná. Mimo mostní konstrukci pražce betonové SB5 v mostní konstrukci jsou použity dřevěné mostnice. Stávající rychlost v traťovém úseku je 60km/h.

## 5 Navrhovaný stav

### SO 201 Železniční svršek

Stavební objekt řeší snesení a opětovné vložení kolejového roštu nutnou pro rekonstrukci mostu ev. km 24,922. Součástí prací bude směrová výšková úprava přímé ukončená do směrového oblouku 25,088 – 25,294. Z hlediska směrového a výškového řešení, bude vyrovnána přímá kolem mostní konstrukce a napojení do oblouku o poloměru  $R=266m$  s přechodnicemi délky 80m. Převýšení oblouku je navrženo ve stávajícím stavu  $D=107mm$ . Rychlost zůstane stávající 60km/h.

V rámci stavební činnosti bude provedena demontáž železničního svršku, odtěžení kolejového lože a zpětné zřízení kolejového roštu. Dále bude provedena směrová a výšková úprava koleje. V řešeném přímém úseku pak bude obnovena BK dle předpisu SŽDC S3/2.

Snášený kolejový rošt bude nahrazen novým materiálem. Projekt uvažuje s vložení nových kolejnic tv. 49E1 na betonových pražcích SB8 s tuhým podkladnicovým upevněním ŽS4.

Z důvodu ukončení bezстыkové koleje v přechodnici oblouku malého poloměru budou svary bezстыkové koleje v přechodnicích vyřezány a nahrazeny styky. Kolejnice budou naputovány do místa trhání kolem mostu. V místě trhání bude zohledněno zkrácení kolejnic vyřezanými svary.

Jedná se o svary v km 24,994, 25,019 a 25,041, které budou nahrazeny styky. Dále bude zřízen styk v km 24,860 pro ukončení BK v přímé. Kolejnicové styky budou převislé. Z důvodu rozdělení pražců „c“ 674,5mm bude třeba rozposouvat pražce, aby nedošlo k poruchám kolejnic v místě styku.

## 5.1 Směrové a výškové řešení

Směrové řešení vychází ze stávajícího stavu. Hlavním motivem, bylo vyrovnaní směrových a výškových nedostatků ve stávajícím stavu prostorové polohy koleje. Vzhledem k požadavku zpracovatele mostního objektu, bylo nutné navrhnout novou osu koleje s co nejmenšími směrovými posuny.

Při návrhu směrového řešení bylo respektováno poslední znění normy ČSN 73 6360-1. Návrh je komplexně zpracován v situacích v měřítku 1:1000 a dalších výkresových částí řešených v rámci výkresové části.

Směrové poměry se oproti stávajícímu stavu výrazně nemění, dochází k optimalizaci oblouků a přechodnic. V projektu jsou navrženy pouze přechodnice tvaru klotoidy a lineární vzestupnice.

Návrh GPK byl prováděn tak, aby směrové posuny osy koleje byly co nejmenší a aby poloha koleje odpovídala tvaru zemního tělesa dráhy. Návrh respektuje stávající inženýrské objekty.

## 5.2 Výškové řešení

Výškově trať stoupá ve směru staničení. Maximální podélný sklon v řešeném úseku je 16,70‰.

Poloměr zakružovacích oblouků lomu sklonu byl zvolen  $R_v=3000\text{m}$ . Pro zakroužení vertikálních oblouků v místě lomů sklonů bylo použito parabolických oblouků druhého stupně se svislou osou, dle ČSN 73 6360-1.

## 5.3 Prostorové uspořádání

V řešeném úseku je dodržen průjezdný průřez Z-GC a volný schůdný a manipulační prostor.

## 5.4 Kolejový rošt

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 20t pro třídu zatížitelnosti C3. Koleje budou svařeny v bezстыkovou.

Kolejový rošt, bude snesen, pouze v nutném rozsahu pro zřízení nové nosné konstrukce mostu a pro zřízení přechodové oblasti mostu. Po provedení stavebních prací na mostě, bude vložen nový kolejový rošt. Dále se provede zřízení nové bezстыkové koleje v místě sneseného kolejového roštu a provede se směrová a výšková úprava koleje.

V místě směrové a výškové úpravy zůstane stávající rošt. V místě, kde bude snesena kolej je počítáno s vložením nového materiálu železničního svršku. Nový kolejový rošt budou tvořit kolejnice tv. 49E1 na nových betonových pražcích dl. 2,42m s hmotností 270kg s tuhým podkladnicovým upevněním se svěrkami ŽS4.

#### Železniční svršek nad mostem km 182,913

- Nové kolejnice 49E1
- Betonové pražce dl. 2,42m s hmotností 270kg
- tuhé podkladnicové upevnění ŽS4 (nové) – v místě přejezdu s antikorozií úpravou
- Rozdělení pražců „c“ – 674,5 mm
- Kolejové lože fr. 31,5/63 min. tl. 350mm od ložné plochy pražce

### 5.5 Kolejnice

Dle zadání budou v rozsahu rekonstrukce mostu a zesílené konstrukce pražcového podloží použity nové kolejnice 49 E1 (S 49).

Pro zřízení bezстыkové koleje budou použity nové neděrované kolejnice minimální délky 19 m, ideálně dl. 39m v souladu s předpisem S3, díl IV čl. 29. Zároveň je třeba dodržet ustanovení předpisu SŽDC S3 díl IV čl.7.

Začátek a konec výměny kolejnic je vyznačen v situaci a podélném profilu. Řez stávající koleje bude proveden v mezipražcovém prostoru. Délka snesené koleje na betonových pražcích SB5 bude počítat s naputováním kolejnic po vyříznutých svarech.

### 5.6 Pražce

V místě snášené koleje projekt uvažuje s vložením nových betonových pražců. Nové pražce budou dl. 2,42m s hmotností 270kg.

Stávající betonové pražce budou předány ST Plzeň.

Pražce v místě nově vložené koleje na mostě budou do koleje vloženy s rozdělením „c“ 674,5mm.

Hospodaření s využitým materiálem bude řešeno globálně až v rámci vlastní stavby – po provedení detailní kategorizace svrškového materiálu.

### 5.7 Kolejové lože

V místě snášené koleje nad mostem bude zřízeno nové kolejové lože – z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5/63mm v souladu s předpisem S3 díl X. Kolejové lože je navrženo v tl. 350mm pod ložnou plochou pražce v souladu s předpisem S3.

Po provedení směrové a výškové úpravy koleje bude kolejové lože doštěrковано do plného profilu dle Vzorových listů. Tloušťka kolejového lože je navržena 350mm pod nepřevýšením kolejnicovým pasem. Doštěrkování bude provedeno z nového přírodního drceného kameniva frakce 31,5/63mm v souladu s předpisem S3.

Kolejové lože bude v opravovaném úseku řešeno jako otevřené. Na mostě a v místě přejezdu pak bude řešeno jako zapuštěné. Přejechod ze zapuštěného kolejového lože do otevřeného bude proveden dle „Vzorových listů SŽDC (ČD)“ Ž1.11-N s maximálním podélným sklonem rampy drážní stezky 1:10 (10%).



## 5.8 Bezстыková kolej a pražcové kotvy

Bude provedeno zřízení bezстыkové koleje v celé délce přímého úseku včetně dovolené upínací teploty v přílehlých částech dle předpis S3/2. V projektu je počítáno se zřízením nové bezстыkové koleje v délce 39m v místě výměny kolejnic. Nově zřizovaná BK bude na začátku a na konci úseku napojena na BK stávající (S49/SB5), úprava upínací teploty bude provedena v délce přímé. Bezстыková kolej bude ukončena v přímé.

Pražcové kotvy nebudou použity.

Kolej je v přímé zřízena jako bezстыková a před začátkem přechodnice na obou stranách bude ukončena stykem a napojena do stávající stykované koleje. Na ukončení bezстыkové koleje v přímé bude kladen větší důraz na dodržení předpisu S3/2. Bezстыková kolej v přechodnicích obou oblouků bude opravena na stykovou dle předpisu S3/2.

## 5.9 Rozšíření rozchodu

Řešený úsek se nachází v přímé a nebude zde provedeno rozšíření rozchodu koleje.

## 5.10 Izolované styky a počítací body

Izolované styky nejsou v dotčeném úseku vloženy a nebudou nově zřízeny.

## 5.11 Drážní stezky

Bude provedena obnova drážních stezek. Šířka drážních stezek v traťovém úseku bude minimálně 400mm. Přechod drážní stezky ze zapuštěného kolejového lože do otevřeného kolejového lože bude ve sklonu 1:10.

## 5.12 Výstroj trati

### Staničníky

K vymezení polohy všech hektometrů budou použity železobetonové (popř. kamenné) staničníky umístěné do polohy rovnající se vždy přesné hodnotě hektometru. Tyto staničníky se budou stranově střídát, všechny liché hektometry budou umístěny vlevo, všechny sudé hektometry vpravo (po směru staničení). V projektu jsou navrženy železobetonové staničníky ABZ 1-100 nové, případně bude provedena obnova staničníků nátěrem. Pro rozměry, materiál a popis těchto prvků platí norma ČSN 73 6395. V projektu je uvažováno s 2ks staničníků, které budou obnoveny nátěrem.

### Sklonovníky

V místech lomů nivelety koleje budou, tam kde je to nutné dle čl. 1178 předpisu SŽDC D1, umístěny návěsti „Stoupání tratě“ resp. „Klesání tratě“ s příslušnou hodnotou délky úseku a uvedeným sklonem dle čl. 1178 předpisu SŽDC D1. Jedná se o osazení 3ks nového sklonovníků oboustranného.

Sklonovník se umísťuje v místě, kde dochází ke změně sklonu trati. Sklonovníky se umísťují pro sklony větší než 5‰. Navržené sklonovníky jsou umístěné na vlastním sloupku se základem a jsou situovány u koleje. Sklonovník bude vložen do km 24,905, 24,955 a 24,998.

### 5.13 Vytyčení a zajištění prostorové polohy koleje

Vytyčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

Staničení je navázáno podle návrhu projektu prostorové polohy koleje.

Prostorová poloha koleje musí být vztažena k zajišťovacím značkám dle předpisu SŽDC S3, díl III. Zajištění prostorové polohy koleje je dáno zajištěním polohy osy a výšky nivelety temene kolejnicového pásu na polohově a výškově zaměřenou zajišťovací značku. Projekt zajištění prostorové polohy koleje provede zhotovitel stavby.

Pro zajištění prostorové polohy koleje (PPK) budou použity nové konzolové zajišťovací značky umístěné v hlavních bodech oblouku (ZP,ZO,KO,KP). V traťovém úseku budou pro zajištění PPK využity stávající body ŽBP. V místě mostu pak bude použita hřebová zajišťovací značka, umístěná na římse mostu.

Vzhledem k poruchám základů zajišťovacích značek, bude použit sloupek otevřeného ocelového profilu. Přesný typ zajišťovací značky je třeba předem konzultovat se správcem PPK. Také umístění zajišťovacích značek bude určeno po dohodě se správcem PPK.

### Návrh vytyčovací sítě

Jako výchozí body pro veškeré vytyčovací práce, kontrolní měření a zaměření skutečného provedení stavby musí být použity body stávajícího železničního bodového pole (ŽBP), které splňují TKP staveb státních drah, nebo body určené z těchto bodů, případně body určené metodou GNSS, jejichž souřadnice budou do systému S-JTSK transformovány klíčem schváleným příslušným správcem železničního bodového pole (Správa železniční geodézie).

Nově určené body musí být vybudovány dle „Metodický pokyn ředitele SŽG Praha – prozatímní č.05/2016“.

Před zahájením stavby je bezpodmínečně nutné body vytyčovací sítě v terénu vyhledat a viditelně označit (kolíky, barva, výstražná páska) tak, aby nedošlo během stavby k jejich zničení!

Grafický přehled bodů vytyčovací sítě je součástí výkresů v části D.2.1 – 5 Vytyčovací výkres.

## 6 Vliv stavby na životní prostředí

### 6.1.1 Vliv na životní prostředí

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti může být po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem demontáže a převozu materiálu dojde k dočasnému nárůstu hlučnosti a prašnosti. Tyto negativní vlivy budou zhotovitelem eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek. V rámci prováděných prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací (Hygienický předpis č. 41, svazek 37/77). Musí být dodržena

všechna protihluková opatření navržená ke snížení hluku ze stavební činnosti, která zajistí dodržení limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb.

Ekologické aspekty provádění zemních prací a jejich negativních vlivů na životní prostředí upravuje zákonné opatření, které vymezuje základní pojmy a stanoví zásady ochrany životního prostředí a povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů.

Z mechanizačních prostředků a strojů nesmí unikát olej, ani pohonné hmoty. Pokud nevyhoví těmto požadavkům, nemohou být na stavbě použity.

### 6.1.2 Odpadové hospodářství

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 185/2001 Sb. ve znění změn a doplňků.

Některé druhy odpadů budou využity buď jako druhotná surovina (železný šrot) nebo částečně využity v rámci stavby (nekontaminovaná zemina a štěrk). Veškerý další odpadový materiál bude likvidován na náklad zhotovitele stavby prostřednictvím osoby resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.

S případnými kontaminovanými materiály (např. impregnované dřevěné pražce, ...) bude naloženo jako s nebezpečným odpadem rovněž prostřednictvím osoby resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.

Následným provozem opravených objektů a zařízení nevzniknou žádné další rizikové zdroje, nebezpečné odpady případně jiné nežádoucí vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí.

Předpokládané odpady vzniklé během stavby (zařazené dle. vyhl. 93/2016 Sb.):

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Způsob odstranění
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	Dřevěné pražce	N	odvoz na skládku
17 04 05	Železo a ocel	Kolejnice, upevňovací svěrky	O	Předáno oprávněné osobě
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Vybouraná kamenná konstrukce výkopová zemina - odkop	O	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku

17 02 03	Plasty	PE podložky, pryžové podložky	O	Odvoz na skládku
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku	štěrka z koleje	N	využití v rámci stavby
07 02 99	Odpady jinak blíže neurčené	pryžové podložky	O	Odvoz na skládku

## 7 Koordinace, přípravné práce

V rámci přípravných prací provedeno vytýčení podzemních sítí, zajištění dozoru těchto sítí a zajištění případných subdodávek jiných dotčených zařízení.

## 8 Inženýrské sítě v prostoru stavby

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě ve správě Správy železnic (SSZT, SEE). Zmíněné inženýrské sítě se dle dodaných podkladů nachází mimo prostor, který by měl být dle předpokladů a běžné technologie realizované činnosti zasažen stavbou.

Zjištěné inženýrské sítě jsou orientačně zakresleny v příslušných výkresových přílohách. Vyznačené vedení sítí je třeba brát jako orientační, protože zakres sítí byl proveden na základě podkladů předaných jejich správci.

Inženýrské sítě bude nutné zaměřit přímo v terénu před započítím stavebních prací jejich správcem včetně hloubky uložení sítí. V případě kolize stavby s inženýrskou sítí bude provedeno dočasné obnažení sítě, její ochrana proti poškození v rámci stavebních prací a následné uložení kabelů do terénu.

## 9 Dokončovací práce

V rámci dokončovacích prací bude provedeno vyklizení staveniště. Terén dotčený stavbou bude uveden do původního stavu. Bude provedena technickobezpečnostní zkouška.

Součástí dokončovacích prací bude odvoz ocelového šrotu určenému odběrateli dle kategorizace výzisku a pokynů zástupce objednatele, ekologická likvidace prahů určených k likvidaci, pryžových a penefolových podložek a výzisku z pročištění příp. bagrování štěrkového lože v souladu s platnými zákony a předpisy.

## 10 Závěrečná ustanovení

Projekt je zpracován v souladu se zadáním investora a na základě dostupných a poskytnutých podkladů. Projekt je zpracován v souladu s platnými TP a ČSN.

V Pardubicích  
 vypracoval: Roman Siváček DiS.  
 Prodin a.s.  
 e-mail: roman.sivacek@prodin.cz  
 tel.: 727 935 988

## 11 Související předpisy:

499/2006 Sb.	<i>Vyhláška o dokumentaci staveb</i>
146/2008 Sb.	<i>Vyhláška o rozsahu projektové dokumentace dopravních staveb</i>
266/1994 Sb.	<i>Zákon o drahách, ČR, 1994</i>
13/1997 Sb.	<i>Zákon o pozemních komunikacích, ČR, 1997</i>
185/2001 Sb.	<i>Zákon o odpadech, ČR, 2001</i>
77/1995 Sb.	<i>Stavební a technický řád drah</i>
104/1997 Sb.	<i>Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích</i>
ČSN 73 6301	<i>Projektování železničních drah</i>
ČSN 73 6320	<i>Průjezdové průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu</i>
ČSN 73 6360-1	<i>Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Projektování</i>
ČSN 73 4959	<i>Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách, ČNI, 2008</i>
ČSN 73 6380	<i>Železniční přejezdy a přechody, ČNI, 2004</i>
ČSN 73 6108	<i>Lesní dopravní síť</i>
ČSN 73 6109	<i>Projektování polních cest</i>
ČSN 73 6110	<i>Projektování místních komunikací</i>
ČSN 73 6114	<i>Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování</i>
ČSN 01 3466	<i>Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací</i>
TNŽ 01 3468	<i>Výkresy železničních tratí a stanic</i>
TNŽ 73 6949	<i>Odvodnění železničních tratí a stanic</i>
SŽDC S 3	<i>Železniční svršek</i>
SŽDC S 3/2	<i>Bezстыková kolej</i>
SŽDC S 4	<i>Železniční spodek</i>
TP 83	<i>Odvodnění pozemních komunikací</i>
TP 133	<i>Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích</i>
TP 170	<i>Navrhování vozovek pozemních komunikací, MD, 2004</i>
SŽDC Ž 1-10	<i>Vzorové listy železničního spodku</i>
VL 0 – 6.4	<i>Vzorové listy pozemních komunikací</i>
TKP SSD	<i>Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, SŽDC</i>
TKP PK	<i>Technické kvalitativní podmínky pozemních komunikací, MD</i>
<i>Směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006 "Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních"</i>	
<i>Směrnice ministerstva dopravy pro dokumentaci staveb pozemních komunikací</i>	