

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
AKTUALIZACE	12/2024	Aktualizace dokumentace "Oprava trati v úseku Police nad M. – Teplice nad M."	Martin Lipenský, DiS.

D.2.1.3

TÚ 1561; DÚ 18,J1,20 Police n. Metují – Česká Metuje – Teplice n. Metují

Generální projektant:

**SPOLEČNOST PRO OPRAVU TRATI
POLICE - TEPLICE**



PRODIN A.S.
K VÁPENCE 2745 DIČ: CZ25292161
530 02 PARDUBICE IČO: 25292161

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
LEGIONÁŘSKÁ 1085/8, 779 00 Olomouc
tel.: +420 585 570 444
e-mail: moravia@moravia.cz
http://www.moravia.cz



Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Ing. Nelly Neslová		Zodp. projektant: Martin Lipenský, DiS.		Kontroloval: ing. David Derka	
Kraj: Královéhradecký		Traťový úsek/Obec: Police n. Metují – Teplice n. Metují			
Investor Správa železnic, státní organizace; Dlážděná 1003/7; 110 Praha 1					
Akce: PROSTÁ REKONSTRUKCE TRATI V ÚSEKU POLICE NAD M. – TEPLICE NAD M. SO 13-03 Železniční přejezd P5119, ev. km 79,384					
Obsah přílohy: Technická zpráva		Část dokumentace D.2.1.3.3		Č. přílohy 1	

PRODIN A.S. K VÁPENCE 2745 DIČ: CZ25292161 530 02 PARDUBICE IČO: 25292161	

Formát	A4
Datum	12/2024
Účel	DSP+ PDPS
Č. zakázky	31/24/1028.208
Změna	Č. kopie
Měřítko	-
Část dokumentace	Č. přílohy
D.2.1.3.3	1



Obsah

1	Základní údaje o stavbě	3
1.1	Umístění stavby	3
1.2	Umístění stavby	3
1.3	Popis stavby	4
2	Seznam vlastníků a správců řešené infrastruktury	5
3	Seznam VSTUPNÍCH PODKLADŮ.....	5
4	Seznam souvisejících staveb	6
1	Stávající stav.....	7
1.1	Obecně	7
1.2	Umístění stavebního objektu:	7
1.3	Stávající stav	8
2	Nový stav	8
2.1	Obecně	8
2.2	Železniční svršek.....	8
2.3	Železniční spodek.....	8
2.4	Nová přejezdová konstrukce	9
2.5	Nová konstrukce komunikace	9
2.6	Odvodnění konstrukce přejezdu a komunikace	9
2.7	Odvodnění komunikace – příčné žlaby	9
2.8	Zábradlí.....	10
6	Ostatní informace k projektu	11
7	Koordinace, přípravné práce	11
8	Dokončovací práce	11
9	Inženýrské sítě v prostoru stavby	11
10	Vytýčení a zajištění.....	12
11	Související předpisy:	13



1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

1.1 Umístění stavby

1.2 Umístění stavby

Trať dle NJŘ:	506	Týniště nad Orlicí - Otovice zastávka; Dobruška - Opočno pod Orlickými horami; Václavice - Starkoč
Číslo trati dle Prohlášení o dráze	628	Týniště nad Orlicí - Meziměstí státní hranice
Traťový úsek:	1561	Týniště nad Orlicí - Meziměstí státní hranice
Definiční úsek:	18	Police n. Metují – Česká Metuje;
	J1	Česká Metuje;
	20	Česká Metuje - Teplice n. Metují

Začátek úseku stavby: km 72,963 3

Konec úseku stavby: km 80,650 0

Celková délka stavby: 7 686,70 m

Kategorie dráhy: Dráha celostátní (dle prohlášení o dráze 2020)

Kraj: Královéhradecký

Okres: Náchod

Obec: Bezděkov nad Metují [573884]; Velké Petrovice [574571]; Žďár nad Metují [574686]; Police nad Metují [574341]; Česká Metuje [573981]; Teplice nad Metují [574538];

Katastrální území: Bezděkov nad Metují [603597]; Velké Petrovice [779261]; Žďár nad Metují [795186]; Police nad Metují [725323]; Česká Metuje [621625]; Dědov [766313]; Lachov [766356]

Parcely:

Obec	Katastrální území	Číslo pozemku
Bezděkov nad Metují [573884]	Bezděkov nad Metují [603597]	1018/6
Bezděkov nad Metují [573884]	Bezděkov nad Metují [603597]	1018/1
Velké Petrovice [574571]	Velké Petrovice [779261]	618
Velké Petrovice [574571]	Velké Petrovice [779261]	619
Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1126
Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1125
Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1123/1
Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1121



Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1118
Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1117
Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1116
Žďár nad Metují [574686]	Žďár nad Metují [795186]	1112/1
Police nad Metují [574341]	Police nad Metují [725323]	1154
Police nad Metují [574341]	Police nad Metují [725323]	1152
Police nad Metují [574341]	Police nad Metují [725323]	1150
Police nad Metují [574341]	Police nad Metují [725323]	1148
Česká Metuje [573981]	Česká Metuje [621625]	st. 56
Česká Metuje [573981]	Česká Metuje [621625]	352/1
Česká Metuje [573981]	Česká Metuje [621625]	372/4
Teplice nad Metují [574538]	Dědov [766313]	482/1
Teplice nad Metují [574538]	Lachov [766356]	723/1

Stavba bude realizována pouze na zmíněných pozemcích. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků. V rámci stavby nedojde k záborům pozemků ZPF.

1.3 Popis stavby

Řád trati:	... 6
Hmotnost na nápravu:	... 20,0 t / 8,0 t
Traťová třída dle UIC:	... C4
Skupina přechodnosti:	... 2
Traťová rychlost:	... max 100km/h
Normativ délky osobního vlaku:	... 107m
Normativ délky nákladního vlaku:	... 334m
Poloha v trati:	širá trať
Traťové zabezpečovací zařízení:	trať s automatickým hradlem s dálkovým řízením provozu
Trakční souprava:	nezávislá
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati:	Správa železnic, státní organizace – Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ Hradec Králové)

Účelem stavby je výměna stávajícího nevyhovujícího železničního svršku, dále v celém úseku trati strojní čištění kolejového lože a směrová a výšková úprava prostorové polohy koleje (PPK) pro odstranění propadů traťové rychlosti. Železniční svršek je již za hranicí své životnosti, je v



provozoschopném stavu a správce infrastruktury provádí pravidelnou údržbu, která však vyžaduje stále větší finanční prostředky.

V návaznosti na stavební činnosti na železničním svršku budou provedeny i stavební činnosti na některých mostních konstrukcích a propustcích, kdy se jedná o zvýšení únosnosti konstrukce případně sanaci konstrukce. Dále budou provedeny činnosti spočívající ve zvýšení únosnosti podloží koleje v prostoru železničních přejezdů a nahrazen materiál železniční pláně v úsecích s výskytem poruch pláně železničního spodku. Z důvodu zvýšení traťové rychlosti bude provedena úprava stávajícího zabezpečovacího zařízení přejezdů. U zastávky Žďár nad Metují a Česká Metuje bude provedena rekonstrukce hrany nástupiště novým materiálem a konstrukcí z konzolových desek s výškou hrany 550mm nad TK, hrana nástupiště na zastávce Dědov bude směrově a výškově upravena dle nového stavu koleje při zachování stávající výšky 380mm nad TK.

Výluky - traťová kolej Hronov – Teplice nad Metují (dle POV a harmonogramu prací, které jsou součástí této dokumentace).

Předpokládaná délka výluky provozu na trati z hlediska realizované stavební činnosti je stanovena na 56 dní nepřetržitých výluk v roce 2025 (56N) a 7 dní nepřetržitě v roce 2026 (7N) pro následnou úpravu koleje.

2 SEZNAM VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ ŘEŠENÉ INFRASTRUKTURY

Vlastníkem dlouhodobého hmotného majetku (DLHM), který je předmětem stavby, je Česká republika.

Správcem tohoto majetku je Správa železnic, s.o., OŘ Hradec Králové.

3 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

- Zaměření stávajícího stavu
- Prohlídka traťového úseku a dané lokality
- Zadávací dokumentace
- Katastrální mapy
- Zákresy správců inženýrských sítí
- Náskresný přehled a evidenční listy přejezdů
- Záměr projektu neinvestiční akce „Oprava trati v úseku Police nad M. – Teplice nad M.“ zpracovaný ST Hradec Králové, 4/2020
- Zjednodušená projektová dokumentace „Oprava koleje v úseku Police nad Metují – Teplice nad Metují km 78,574 – 79,500“ zpracovaná SGJW Hradec Králové, 6/2014; realizace 2017
- Geotechnický průzkum zpracovaný Global – Geo, s.r.o., 9/2020



4 SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH STAVEB

Souvisejícími stavbami předloženým projektem řešené stavby jsou následující:

Stavby realizačně předcházející

- 2017 realizovaná opravná práce Správy železnic, s.o., ST OŘ Hradec Králové „Oprava koleje v úseku Police nad Metují – Teplice nad Metují km 78,574 – 79,500“
- Opravná práce Správy železnic, s.o., „Oprava kolejí a výhybek v žst. Teplice nad Metují“



SO 13-03 Železniční přejezd P5119, ev.km 79,384

1 STÁVAJÍCÍ STAV

1.1 Obecně

Stavební činností bude dotčen přejezd P5119 v ev.km 79,384 stávající trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí státní hranice TÚDÚ156120 Česká Metuje – Teplice nad Metují.

Účelem stavebního objektu je **prostá rekonstrukce přejezdové konstrukce** a směrové a výškové navázání nové konstrukce přejezdu v nezbytně nutném rozsahu na navazující stav stávající pozemní komunikace. Prostá rekonstrukce přejezdu je vyvolána rekonstrukcí kolejového roštu.

Při návrhu směrového řešení bylo respektováno poslední znění normy ČSN 73 6380. Návrh je komplexně zpracován v situaci v měřítku 1:1000 a dalších výkresových částí řešených v rámci výkresové části.

Prostorová poloha koleje v přejezdu je navržena tak, aby došlo ke zlepšení odtokových poměrů povrchových vod z prostoru přejezdu pryč od koleje, zároveň však tak, aby nedošlo k výraznějšímu navýšení výšky konstrukce přejezdu oproti přilehlé komunikaci.

Směrové poměry přejezdu se oproti stávajícímu stavu výrazně nemění, dochází k optimalizaci oblouků pro zvýšení komfortu komunikace. Přechod pro pěší bude odsunut proti směru staničení od nástupiště tak, aby od místa zastavení byl okraj přechodu 10 m. Nemění se úhel křížení komunikace s železniční tratí. Šířkové parametry komunikace se nemění.

Kapacitní údaje stavebního objektu:

- **Železniční přejezd P5119, ev.km 79,384**
 - Odstranění stávajících železobetonových panelů 2 ks
 - Zřízení nové konstrukce z pryžových panelů 1,80m
 - Napojení komunikace a prodloužení stezky pro pěší vpravo koleje 11,30m
 - Napojení komunikace a prodloužení stezky pro pěší vlevo koleje 10,70m
 - Oddělovací zábradlí výšky 0,9m 13,40m

1.2 Umístění stavebního objektu:

Poloha SO: km 79,379 811
Celková délka: 1,80 m v ose koleje / 8,4 m v ose komunikace
Obec: [574538] Teplice nad Metují
Katastrální území: [766313] Dědov



Parcely:

číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník - právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra [m ²]	Druh pozemku	Stavba / způsob využití
1	482/1	Správa železnic, státní organizace	384	91807	ostatní plocha	dráha

1.3 Stávající stav

Na přejezdu P5119 se jedná o křížení železniční trati s místní komunikací ve správě obce Teplice nad Metují. Jedná se o komunikaci nepřístupnou pro motorová vozidla a slouží pouze pro pěší. Přejezd umožňuje přístup od pozemní komunikace v Dědově na nástupiště železniční zastávky Dědov a do lesa.

Volná šířka komunikace je 2,20m, stavební délka přejezdu je 2,50m, úhel křížení 90°. Konstrukce přejezdu je tvořena vnitřními železobetonovými panely. Na konstrukci přejezdu navazuje nebezpečná komunikace.

Přejezd je vybaven dopravní značkou A32a. Přejezd je zabezpečený výstražným křížem. Maximální stávající rychlost silničních vozidel přes přejezd je 4km/hod.

Železniční svršek je v současném stavu v železničním přejezdu složen z kolejnic S49 uložených na betonových pražcích SB5 s rozdělením „c“ a s tuhým upevněním (rozponové podkladnice a tuhé svěrky T).

2 NOVÝ STAV

2.1 Obecně

Stavební objekt bude realizován v km 79,379 811 na přejezdu P5119 stávající trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí státní hranice. Jedná se o přejezd na místní komunikaci přístupné pouze pro pěší. V místě přejezdu je kolej v přímé. Traťová rychlost je navržena $V=75$ km/h, $V_{130}=80$ km/h. Niveleta stoupá ve sklonu 0,2 ‰. Přejed pro pěší bude odsunut proti směru staničení od nástupiště tak, aby od místa zastavení byl okraj přechodu 10 m. K posunutému přechodu ve vzdálenosti 2,5 m od osy koleje bude po obou stranách prodloužena stezka pro pěší. Stezka bude šířky 1,6m a ve směru ke koleji bude zajištěna zábradlím zabraňujícím vstupu do koleje mimo přechod.

2.2 Železniční svršek

V místě přejezdu jsou nově navrženy kolejnice 49E1 R350HT na nových betonových pražcích dl.2,60m a hmotnosti min. 304kg na novém upevnění typu W14 (nové svěrky s antikorozi ochranou).

Železniční svršek je součástí SO 10-01.

2.3 Železniční spodek

Z důvodu, že se jedná o komunikaci nepřístupnou silničním vozidlům, není železniční spodek v místě přejezdu řešen.



2.4 Nová přejezdová konstrukce

Konstrukce přejezdu bude zřízena po schválení směrové a výškové polohy koleje na základě vyhodnocení dat APK.

Nová konstrukce přejezdu bude rozebíratelná tvořená pryžovými panely schválené konstrukce pro užití na síti Správy železnic.

Přejezdová konstrukce z pryžových panelů bude zřízena pro volnou šířku přejezdu 1,8 m. Tvořena bude vnitřními a vnějšími pryžovými panely se systémem uložení panelu na patu kolejnice.

Vnitřní panely budou délky 0,90 m v počtu 2 ks, vnější panely budou délky 0,9 m a šířky 0,9 m v počtu 4 ks. Celková délka konstrukce v novém stavu přejezdu bude 1,80 m.

Na vnější straně koleje budou vloženy vnější panely, které budou uloženy na závěrné zídky schválené konstrukce. Pod závěrnými zídkami budou vloženy betonové prahy uložené na vrstvě suchého betonu C12/15 tl. 50 mm. Betonové základy pro závěrné zídky budou vzdáleny minimálně 200 mm od hlavy pražce. Vnitřní panely budou opatřeny vzpěrami proti podélnému pohybu v koleji a na začátku a konci budou osazeny ocelové náběhové klíny.

Provedení přejezdové konstrukce bude podle zásad schválených technických podmínek dodacích pro zvolený typ konstrukce.

2.5 Nová konstrukce komunikace

Šířka přejezdové komunikace bude 1,80 m. Konstrukce navazující na přechod a nové stezky pro pěší se provede v rozsahu podle výkresové části.

Stávající konstrukce přejezdu bude v rámci SO 13-03 odtěžena. Následně bude provedeno odtěžení stávajícího materiálu nezpevněné komunikace v šířce min. 3,1m do úrovně stávajícího kolejového lože. V rozsahu dle výkresové části bude provedeno sejmutí drnu a odtěžení stávajícího materiálu podél koleje do hloubky 0,250m. Na pravé straně komunikace bude prostor vedoucí k nástupišti doštěrkován tak, aby bylo zajištěno plynulé napojení k přístupu na nástupiště.

Skladba komunikace je navržena v souladu s TP170 a vychází z charakteru komunikace a provozu.

SKLADBA KOMUNIKACE DLE TP170:

Štěrkodrt' ŠD _B 0/32	250mm
Celkem	250mm

Vrstva bude řádně zhutněna se zavibrováním kamenného prachu.

2.6 Odvodnění konstrukce přejezdu a komunikace

Odvodnění bude provedeno sklonem komunikace a odvodem srážek na terén.

2.7 Odvodnění komunikace – příčné žlaby

Nejsou navrženy.



2.8 Zábradlí

Podél stezky pro pěší vedoucí k posunutému přechodu bude ve vzdálenosti 2,5 m od osy koleje umístěno po obou stranách zábradlí. Zábradlí bude výšky 0,9 m nad pochozí plochou a bude provedeno s vodorovnou výplní. Bude oddělovat stezku pro pěší od koleje a zároveň bránit vstupu do koleje mimo přechod. Zábradlí bude ukotveno do samostatných betonových patek. Rozměry a jednotlivé prvky zábradlí jsou znázorněny ve výkresové části. Veškerá zábradlí a jejich ukotvení je navrženo v souladu se Vzorovými listy Ž12.

Dílenskou dokumentaci zábradlí zpracuje dodavatel stavby.

Povrchová ochrana ocelové konstrukce se provede ve výrobě ve schválené skladbě pro použití na SŽ s.o. - dle předpisu S5/4 - ONS 21, celková tloušťka nátěrového systému - 240 μm (např. systém DERIZOL). Barevní odstín zábradlí bude RAL 5003 (Safírová modrá). Zábradlí musí být opticky kontrastní s okolním prostředím.

Konstrukční uspořádání zábradlí musí odpovídat platné legislativě a normám, zvláště ČSN 73 4959 a ČSN 74 3305 v platném znění a VL Ž12.

Svary zábradlí musí být provedeny minimálně takto:

- Přípoj patního (kotevního) plechu bude proveden koutovým svarem $a = 4 \text{ mm}$. Spoj sloupků a madel bude proveden koutovým svarem $a = 3 \text{ mm}$.
- Všechny spoje budou provedeny jako celoobvodové.
- Jakost tupých a koutových svarů musí odpovídat:
 - pro třídu provedení EXC 3 **B** dle ČSN EN ISO 5817
 - pro třídu provedení EXC 2 **C** dle ČSN EN ISO 5817

Použitý materiál musí být min. S235JR, plechy a profily TDP dle ČSN EN 1002.



6 OSTATNÍ INFORMACE K PROJEKTU

Projekt je zpracován v souladu se zadáním investora a na základě dostupných a poskytnutých podkladů. Objednatel projektové dokumentace nesdělil projektantovi žádné další okolnosti, absence zapracování okolností, které nebyly projektantovi sděleny, nemůže být považováno za vadu projektu. Zároveň nemohou být za vadu projektu považovány skutečnosti, které mohou způsobit nemožnost realizace díla a to takové, které byly investorovi známy již v průběhu projekčních prací, a projektant o nich nebyl srozuměn. Projektant považuje dodané podklady investora za platné, pokud nebylo uvedeno jinak.

Projekt je zpracován v souladu s platnými TKP a ČSN. V rámci výstavby budou dodrženy podmínky a postupy stanovené v rámci TKP staveb státních drah pro stavební postupy a činnosti, kvalitu materiálu atd..

7 KOORDINACE, PŘÍPRAVNÉ PRÁCE

Je nutné stavební objekt SO 13-03 koordinovat s ostatními stavebními objekty a provozními soubory stavby „Prostá rekonstrukce trati v úseku Police nad M. – Teplice nad M.“, viz. seznam PS a SO, který je součástí dokumentace.

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

V rámci akce budou přeloženy kabelové trasy ve správě SSZT a ČD Telematika, které jsou v kolizi v souvislosti s pracemi na železničním svršku a řešením nového odvodnění. Přeložky jsou řešeny v samostatném objektu SO 55-01 Úprava kabelové trasy, km 73,079 – km 81,580. Přeložky ostatních inženýrských sítí nejsou součástí této stavby a vzhledem k poloze inženýrských sítí, dle zákresů jejich správců, nebudou potřeba. Inženýrské sítě uložené v souladu s platnými ČSN a drážními předpisy nebudou stavbou dotčeny.

Vzhledem k poloze metalického kabelu zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, které je uloženo v souběhu s řešenou kolejí, bude nutné dbát zvýšené opatrnosti při stavební činnosti v blízkosti tohoto kabelového vedení. V případě, že dojde ke zmenšení krytí tohoto vedení v rámci zemních prací na otevření kolejového lože, bude po dohodě s místním správcem vedení provedeno zahloubení kabelové trasy.

8 DOKONČOVACÍ PRÁCE

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

9 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ V PROSTORU STAVBY

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě ve správě ČD Telematika, ČEZ, Správy železnic SEE a SSZT. Předpokládá se kolize se sítěmi ve správě ČD Telematika a Správy železnic SSZT. Ostatní sítě vedou



v zájmovém území stavby, ale nacházejí se dle dodaných podkladů mimo prostor, který by měl být dle předpokladů a běžné technologie realizované činnosti zasažen stavbou.

Inženýrské sítě bude nutné zaměřit přímo v terénu před započítím stavebních prací jejich správcem včetně hloubky uložení sítě. 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.

10 VYTYČENÍ A ZAJIŠTĚNÍ

Vytyčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Vytyčení bude provedeno ze stávajících stabilizovaných bodů železničního polygonu.

Zhotovitel je povinen dbát zvýšené opatrnosti, aby nedošlo k poškození bodů železničního polygonu. V případě poškození bodu bude zhotovitelem vyvoláno jednání se správcem železničního bodového pole (Správa železniční geodézie – SŽG) a bude zjednána náprava zastabilizováním nového bodu.

*V Pardubicích
vypracovala: Ing. Nelly Neslová
tel.725 918 536*



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>
541/2020 Sb.	<i>Zákon o odpadech, ČR, 2020</i>
177/1995 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>Nástupišť na drahách celostátních, regionálních a vlečkách, ČNI, 2008</i>
ČSN 73 6380	<i>Železniční přejezdy a přechody, ČNI, 2020</i>
ČSN 73 6390	<i>Nápisy názvů železničních stanic a zastávek, Změna 1</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>
SŽ S 3	<i>Železniční svršek</i>
SŽ S 3/2	<i>Bezстыková kolej</i>
SŽ S 4	<i>Železniční spodek</i>
SŽDC M21	<i>Topologie sítě a staničení tratí železničních drah</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>
SŽ Ž 1-12	<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 GR 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>	
<i>Směrnice SŽ č. 118 „Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému SŽ s.o. (01/2023)"</i>	