SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ
DOPRAVNÍ CESTY

Předpis
SŽDC S3

Železniční svršek

Díl X

Kolejové lože a jeho uspořádání

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

účinnost od 1. října 2008
ve znění změny č. 1, účinnost od 1. října 2011
ve znění změny č. 2, účinnost od 1. října 2014
ve znění změny č. 3, účinnost od 1. března 2019
ve znění změny č. 4, účinnost od 1. března 2021

Úroveň přístupu A

OBSAH

Kapitola I - Úvodní ustanovení 5

Kapitola II - Základní podmínky pro zřizování kolejového lože 6

Kapitola III - Materiál kolejového lože 8

Kapitola IV - Uspořádání kolejového lože 10
A. TLOUŠŤKA KOLEJOVÉHO LOŽE 10
B. PROFIL KOLEJOVÉHO LOŽE V KOLEJÍCH A VE VÝHYBKÁCH 11
C. ÚPRAVA KOLEJOVÉHO LOŽE NA MOSTNÍCH OBJEKTECH A V TUNELECH 13
D. ÚPRAVY KOLEJOVÉHO LOŽE V BEZSTYKOVÉ KOLEJÍ 13

Kapitola V - Technické podmínky pro udržování kolejového lože 14

Obrázky 4 až 11 ..... 15 – 18

Kapitola I

Úvodní ustanovení

1. Obecně platné zásady řeší **díl I** tohoto předpisu.

2. Kolejové lože je částí konstrukce železničního svršku, která přenáší silové účinky železničního provozu z kolejnicových podpor na pláň tělesa železničního spodku, slouží ke zpružnění konstrukce železničního svršku a tím k tlumení dynamických účinků železničního provozu. Podílí se na zajištění dostatečného odporu proti příčnému a podélnému posunu kolejového roštu.

3. Část kolejového lože pod úrovní ložné plochy kolejnicových podpor tvoří spolu s konstrukcí tělesa železničního spodku pražcové podloží.

4. Kolejové lože může být nahrazeno jinou konstrukcí v systému pevné jízdní dráhy (viz **díl V** tohoto předpisu).

5. Kolejové lože musí splňovat technické podmínky stanovené vyhláškou č. 177/1995 Sb.

6. Kolejové lože musí být:

a) propustné a nenamrzavé,

b) pružné a stabilní,

c) v úsecích s kolejovými obvody zabezpečovacích zařízení nebo na elektrizovaných tratích, na tratích provozovaných osobními soupravami s ústředním zásobováním vozů elektrickou energií a v kolejích s elektrickým předtápěcím zařízením souprav musí zajišťovat dostatečnou vzájemnou elektrickou izolaci kolejnicových pásů podle **dílu XIV** tohoto předpisu.

7. Základní parametry kolejového lože jsou:

a) tloušťka kolejového lože měřená mezi plání tělesa železničního spodku a ložnou plochou kolejnicové podpory v místě nepřevýšeného kolejnicového pásu,

b) profil kolejového lože,

c) geotechnické vlastnosti kameniva,

d) míra homogenizace kameniva v kolejovém loži,

e) ekologické vlastnosti kameniva.

8. - 9. Na doplňky.

Kapitola II

Základní podmínky pro zřizování kolejového lože

10. Před zřízením kolejového lože musí být upraveno a převzato těleso železničního spodku, které musí splňovat požadavky uvedené v předpise SŽ S4 „Železniční spodek" a ve vzorových listech železničního spodku.

11. V koleji s otevřeným kolejovým ložem na novém nebo upravovaném tělese železničního spodku musí být dodržena šířka stezky podle předpisu SŽ S4 „Železniční spodek". Ve stísněných poměrech musí být při rekonstrukci a modernizaci železničního svršku, nedochází-li zároveň k úpravě šířky tělesa železničního spodku (vyjma rozšíření stezky podle vzorového listu železničního spodku Ž2.2), ponechána šířka stezky min. 400 mm (viz obr. 3, 6, 9).

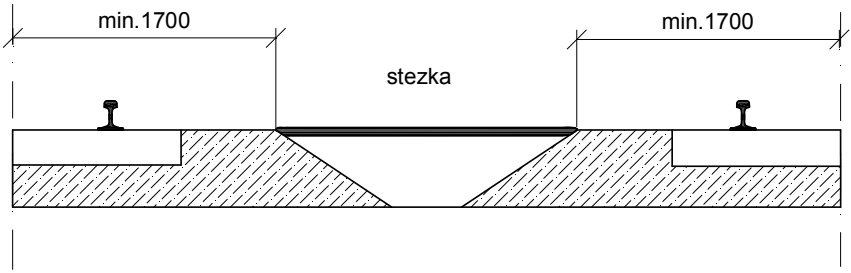
12. Těleso železničního spodku musí být udržováno tak, aby podmínky uvedené v článku 10 a 11 byly splněny po celou dobu životnosti koleje.

13. Upravuje-li se při zapuštěném kolejovém loži povrch stezky, musí být dodrženy tyto podmínky:

a) úprava povrchu se provádí ve vzdálenosti minimálně 1 700 mm od osy koleje. Do této vzdálenosti nesmí dojít k znehodnocení kameniva kolejového lože kamenivem drobnějších frakcí,

b) úroveň povrchu stezky se zřizuje v úrovni povrchu kolejového lože podle obr. 1,

c) příčný sklon stezky může být maximálně 12 %.



Obr. 1 Úprava stezky u zapuštěného kolejového lože

14. Pro zasypávku mezi profily zapuštěného kolejového lože ve stanici (viz obr. 10 a 11) se použije nezvětralé přírodní kamenivo frakce 8 a vyšší.

15. Pro úpravu sypaných nástupišť platí vzorové listy železničního spodku.

16. Pro povrchovou úpravu stezek a ostatních ploch v úrovni kolejového lože musí být použito drcené kamenivo frakce 4/16. Toto kamenivo může být získáno smícháním několika frakcí (např. 4/8 a 8/16). Po případném hutnění jejich povrchu musí být stanovená zrnitost zachována.

Úprava povrchu stezky na zapuštěném kolejovém loži mezi hlavními kolejemi se neprovádí při V > 160 km/h. V případě, že není upraven povrch

stezky mezi hlavními kolejemi, zpravidla se upraví mezi hlavními a předjízdnými kolejemi. Úprava povrchu stezky na zapuštěném kolejovém loži se neprovádí dále v místech, kde se nepředpokládá pohyb zaměstnanců řízení provozu provozovatele dráhy nebo zaměstnanců provozovatele drážní dopravy.

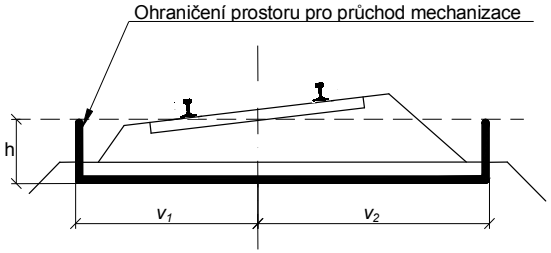
V oblasti výhybek se stezka upraví vždy.

17. Pro křížení a souběhy podzemních vedení s dráhou platí ustanovení předpisu SŽ S4. Stavby, zařízení ani jejich části (s výjimkou příčných přechodů drátovodů, snadno snímatelných částí zabezpečovacího zařízení, nástupišť s pevnou hranou v dopravnách s kolejovým rozvětvením a na jednokolejných tratích apod.) nesmí zasahovat do kolejového lože a do prostoru pro práci mechanizačních prostředků (viz obr. 2) vymezeného:

a) v dopravnách s kolejovým rozvětvením (s výjimkou výhybkových zhlaví) vzdáleností $v_1 = v_2 = 2\,200$ mm od osy koleje do hloubky $h = 550$ mm pod horní plochou pražce pod nepřevýšeným kolejnicovým pásem. Vzdálenost lze zmenšit až na $v_1 = 2\,050$ mm za předpokladu, že stožáry, podpěry trakčního vedení a osvětlení, návěstidla a podobné stavby jsou umístěny v řadě a na protilehlé straně koleje zůstane úplně volný prostor nejméně do vzdálenosti $v_2 = 2\,350$ mm od osy koleje a $h = 550$ mm pod projektovanou niveletou koleje. Ve stísněných poměrech lze připustit vzdálenost $v_2 = 2\,050$ mm od osy koleje, pokud délka základu nebude delší než 2 000 mm. U nově budovaných staveb a zařízení (mimo mostní objekty) musí být dodržena hloubka $h = 700$ mm pod horní plochou pražce pod nepřevýšeným kolejnicovým pásem.

b) na širé trati až po krajní výhybku vzdáleností 2 350 mm od osy koleje a hloubkou 850 mm pod horní plochou pražce pod nepřevýšeným kolejnicovým pásem.

c) šířka obrysu nutného kolejového lože na mostních objektech musí být při rekonstrukci, optimalizaci, modernizaci nebo novostavbě dodržena podle ustanovení **dílu XII** tohoto předpisu.



h - hloubka vymezeného prostoru měřená od horní plochy pražce pod nepřevýšeným kolejnicovým pásem

v_1 - resp. v_2 - vodorovná vzdálenost vymezeného prostoru, zvětšená o rozšíření v oblouku, měřená kolmo a od osy koleje

Obr. 2 Prostor pro práci mechanizačních prostředků

18. - 19. Na doplňky.

Kapitola III

Materiál kolejového lože

20. Materiál kolejového lože musí mít takové vlastnosti, aby po dobu předpokládané životnosti stavby byla při běžné údržbě zaručena zejména mechanická pevnost a stabilita stavby, ochrana zdraví a životního prostředí a ochrana proti hluku.

21. Pro zřizování a udržování kolejového lože smí být použito přírodní kamenivo nové nebo recyklované, a to drcené, o objemové hmotnosti min. 2 000 kg/m^3, frakce 31,5/63.

22. Kamenivo pro kolejové lože musí odpovídat ustanovením OTP „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah“ (dále jen OTP).

23. Pro odběr vzorků a zkoušení vlastností kameniva v průběhu výroby kameniva, v průběhu stavby i z kolejového lože platí OTP a příslušné technické normy.

24. SŽDC OTH vydává výrobcům „Osvědčení o kvalitě kameniva pro kolejové lože”, respektive „Osvědčení o způsobilosti k provádění recyklace kameniva pro kolejové lože”. Pokud výrobce nesplňuje stanovené podmínky, SŽDC OTH pozastaví platnost osvědčení nebo osvědčení výrobci odebere. Způsobilost výrobců, namátkově proces výroby a kvalitu výrobků ověřuje SŽDC pověřený kontrolor kvality.

25. Výrobce kameniva se musí kupujícímu před uzavřením smlouvy o dodávkách kameniva prokázat platným „Osvědčením …”.

26. Přírodní kamenivo pro kolejové lože musí být vyráběno z hornin nezasažených zvětrávacím procesem, nenamrzavých, odolných proti povětrnostním vlivům, proti působení dynamických účinků od železničního provozu a proti účinkům udržovacích stavebních strojů. Nevhodné jsou zejména horniny s vysokým podílem snadno se rozpadajících minerálů, horniny vyznačující se břidličnatostí, kulovitým rozpadem a vápencové a dolomitické horniny.

27. Recyklovaným kamenivem je chápáno kamenivo vytěžené z kolejového lože železničních drah a upravené podle zásad OTP v recyklačním zařízení. Za recyklované se nepovažuje kamenivo upravené v koleji strojními čističkami bez mechanické úpravy vlastností kameniva.

28. Na doplňky.

29. Kamenivo pro kolejové lože železničních drah ČR se podle vlastností zařazuje do tříd BI a BII. Podmínky pro zařazení kameniva do tříd stanovují OTP.

30. Použití kameniva v kolejovém loži je určeno tabulkou 1, případné výjimky povoluje SŽDC OTH.

Tab. 1 Použití třídy kameniva

Koleje	Druh kameniva	
	Nové	Recyklované
koleje s rychlostí větší než 120 km/h	BI	BI [1)]
koleje s rychlostí do 120 km/h včetně	min. BII	min. BII [2)]

[1)] Recyklované kamenivo je možno použít ve spodní vrstvě kolejového lože, nejvýše 50 mm pod úroveň ložné plochy pražců při konečné niveletě koleje,

[2)] Recyklované kamenivo je možno použít v plném profilu kolejového lože.

31. Kolejové lože zřízené před platností tohoto předpisu z jiného druhu materiálu je povoleno ponechat do nejbližší rekonstrukce nebo úplné výměny kolejového lože příslušné koleje.

32. V místech s nekonsolidovaným železničním spodkem a s poklesy koleje v důsledku poddolování je dovoleno do doby konsolidace koleje použít drcené kamenivo frakce 8/31,5 splňující pevnostní vlastnosti stanovené příslušnými OTP. Po dosažení dostatečné konsolidace železničního spodku je nutno kolejové lože v daném úseku pročistit a doplnit kamenivem frakce 31,5/63 příslušné třídy.

33. Kamenivo musí být skladováno na zpevněných odvodněných, nízkých (max. 2,5 m) skládkách a odděleně podle lokality výroby (lomu), frakce a třídy.

Při sypání kameniva na skládku nesmí kamenivo dopadat z větší výšky než 1,5 m a na skládkách nesmí být znehodnocováno pojezdy dopravních prostředků.

34. Při nakládce kameniva z dolní třetiny skládky se provedou kontrolní zkoušky podílu podsítného, drobných zrn a jemných částic podle příslušných norem a OTP. Před nakládkou kameniva třídy BI ze skládky je nutno provést přetřídění kameniva na třídicím zařízení. Toto ustanovení neplatí pro doplňování kameniva při drobné údržbě a opravách.

35. Pro zachování křivky zrnitosti kameniva a podílu drobných zrn a jemných částic při zřizování kolejového lože se kamenivo nehutní. Po nasypání příslušné vrstvy kameniva se provádí pouze homogenizace válcem se statickým lineárním zatížením běhounu nejvíce 32 kg/cm. Pokud technologie zřízení kolejového lože neumožňuje provedení homogenizace válcem, musí být vždy provedena následná dynamická stabilizace.

36. - 37. Na doplňky.

Kapitola IV

Uspořádání kolejového lože

A. TLOUŠŤKA KOLEJOVÉHO LOŽE

38. Nejmenší tloušťka kolejového lože *t* (viz obr. 4 až 11) od ložné plochy pražce po pláň tělesa železničního spodku (měřeno v místě pod kolejnicovým pásem, jehož svislá vzdálenost od pláně tělesa železničního spodku je menší) se zřizuje:

a) u celostátní dráhy a regionálních drah v traťových a staničních hlavních a předjízdných kolejích
   - s betonovými pražci 350 mm,
   - s dřevěnými pražci 300 mm,

b) u celostátní dráhy a regionálních drah v ostatních staničních kolejích
   - s betonovými pražci 300 mm,
   - s dřevěnými pražci 250 mm,

c) na vlečkách
   - s betonovými pražci 250 mm,
   - s dřevěnými pražci 200 mm,

d) na celostátní dráze, regionálních drahách a vlečkách v koleji
   - s ocelovými pražci 350 mm od úložné plochy pražce,
   - s ocelovými pražci Y 300 mm od ložné plochy pražce,

e) v koleji na mostních objektech s průběžným kolejovým ložem podle **díl XII** tohoto předpisu,

f) v koleji v tunelech s průběžným kolejovým ložem podle stejných zásad jako na mostních objektech s průběžným kolejovým ložem.

V případě, že uvedená tloušťka kolejového lože v koleji s betonovými pražci nemůže být v odůvodněných případech výjimečně dodržena, použije se zpružněné upevnění E 14 nebo jiné vhodné stavebně-technické opatření. I při zajištění odpovídajících technických opatření musí být u betonových i dřevěných pražců zachována minimální tloušťka kolejového lože 200 mm. Toto řešení musí být odsouhlaseno pověřeným zástupcem SŽDC OTH v rámci projednání dokumentace stavby.

39. Tloušťka kolejového lože se zvětší o 50 mm v případě uložení antivibrační rohože, případně geomřížky, přímo pod kolejové lože a v případech, kdy je vrchní konstrukční vrstva tělesa železničního spodku tvořena asfaltovou směsí.

40. Skutečné rozměry kolejového lože se vůči stanoveným rozměrům mohou lišit v tloušťce kolejového lože. Při zřizování nového kolejového lože se připouští zvětšení jeho tloušťky až o 50 mm nad jeho předepsanou hodnotu.

41. Kolejové lože ve výhybkách má v zásadě stejnou tloušťku i úpravu jako v přilehlé koleji. Pokud je výhybka uložena na betonových pražcích, pak musí mít kolejové lože tloušťku podle čl. 38, 39, 40. V mezipražcových prostorech výhybek v oblasti kluzných stoliček ve výměnách a v oblasti pohyblivých hrotů srdcovek se připouští snížení horního povrchu kolejového lože do maximální úrovně 100 mm pod patu opornice, respektive srdcovky s pohyblivými hroty. V oblasti pohyblivých částí přestavného zařízení (pokud tyto části nejsou uloženy ve žlabovém pražci) se upraví mezi pražci koryto hluboké 150 mm pod patu opornice. U ocelových pražců se koryto vymezí hradicími plechy. V případě, že je z důvodu konstrukce přestavného zařízení nutno upravit koryto hlubší, lze jej zřídit až do úrovně ložné plochy přilehlých pražců. V tomto případě je nutno pražce vymezující koryto pro přestavné zařízení fixovat k sousedním plně zaštěrkovaným pražcům, např. pomocí úhelníků připevněných vrtulemi/pražcovými šrouby společně s podkladnicemi s kluznými stoličkami.

Kolejové lože v oblasti přestavníku se upraví s ohledem na zajištění jeho správné funkce, avšak při zachování co největšího možného zaštěrkování hlav pražců.

42. Změna tloušťky kolejového lože při přechodu mezi jednotlivými druhy pražců se upraví výběhem o délce 5 m pod pražci s nižší předepsanou tloušťkou kolejového lože. Stejným způsobem se upraví i přechod mezi výhybkami a přilehlými úseky kolejí. Tato změna se nesmí uskutečnit pod výhybkou, lepeným izolovaným stykem, kolejnicovým stykem a přejezdem.

B. PROFIL KOLEJOVÉHO LOŽE V KOLEJÍCH A VE VÝHYBKÁCH

43. Profil kolejového lože dvoukolejných a vícekolejných tratí se upravuje v závislosti na vzdálenosti os kolejí *b* stanovené podle ČSN 73 6320.

44. Profil kolejového lože je znázorněn:

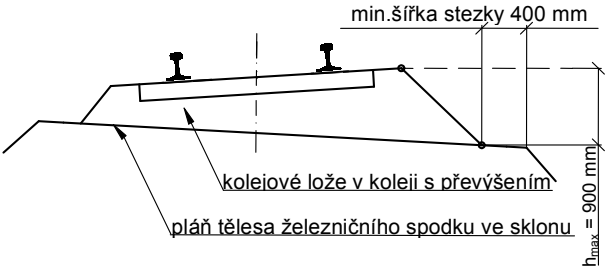
a) na jednokolejné trati s kolejí bez převýšení na obr. 4,
b) na jednokolejné trati s kolejí v převýšení v úseku se stykovanou kolejí na obr. 5,
c) na jednokolejné trati s kolejí v převýšení v úseku s bezstykovou kolejí na obr. 6,
d) na dvoukolejné trati s kolejemi bez převýšení na obr. 7,
e) na dvoukolejné trati s kolejemi v převýšení v úseku se stykovanými kolejemi na obr. 8,
f) na dvoukolejné trati s kolejemi v převýšení v úseku s bezstykovou kolejí na obr. 9,
g) ve stanici s kolejemi bez převýšení na obr. 10,
h) ve stanici s kolejí v převýšení na obr. 11.

Úpravu pláně tělesa železničního spodku a rozsah zřizování zapuštěného kolejového lože, případně částečně zapuštěného kolejového lože řeší vzorový list železničního spodku Ž1.

45. Kolejové lože za hlavami pražců se, mimo případného nadvýšení v BK a mimo případů uvedených v čl. 41 tohoto dílu předpisu, upravuje v úrovni horní hrany hlavy pražce jako vodorovné. V mezipražcovém prostoru se upravuje horní plocha kolejového lože v úrovni spojnice horní hrany hlavy pražce a okrajů horní plochy střední části pražce. Za přípustnou a bezpečnou se považuje i úprava kolejového lože za hlavami pražců v úrovni spojnice horních hran hlav pražců. Případné nadvýšení kolejového lože se řeší podle předpisu S3/2.

Na tratích s rychlostí $V > 120$ km/h nesmí být za provozu ponecháno přesypání kameniva nad úroveň profilu kolejového lože definovaného tímto článkem. V navážení kameniva v rámci přípravy na úpravu GPK musí být zajištěna příslušná stavebnětechnická a organizační opatření, která zamezí případnému vyletování zrn kameniva při průjezdu vlaku.

46. Maximální projektovaná výška kolejového lože koleje s převýšením na pláni tělesa železničního spodku ve sklonu je 900 mm (viz obr. 3).



Obr. 3 Maximální výška kolejového lože

47. Z důvodu dodržení měrné svodové admitance koleje v úsecích s izolovanými kolejovými obvody a pro zamezení úniku bludných proudů v kolejích tratí

elektrizovaných stejnosměrnou trakční proudovou soustavou nesmí být kolejnice v přímém dotyku s kolejovým ložem. V případě, že není izolační stav koleje vyhovující, je možno upravit profil kolejového lože snížením jeho povrchu pod každým kolejnicovým pásem na hloubku nejméně 30 mm, maximálně však 70 mm pod patou kolejnice v šířce 400 mm.

48. Úprava tělesa železničního spodku musí trvale zajišťovat odvodnění celého profilu kolejového lože.

49. Ukolejnění a jiná vedení, zařízení a stavby se nesmí umisťovat do profilu kolejového lože. Je-li nezbytné umístit je v oblasti kolejového roštu, uchytí se na kolejnicové podpory, popřípadě se uloží na patu kolejnice (do spojkové komory) tak, aby nebránila podbíjení kolejového lože. Podrobnosti řeší **díl XIII** tohoto předpisu.

50. Pokud je jakkoliv ohrožena stávající kvalita kameniva kolejového lože stavební nebo jinou činností na dráze (včetně činnosti v okolí koleje, úklidu dopravních ploch, vykládky a čištění vozů, pokud k tomu není kolej stavebně upravena), musí být kamenivo ochráněno separační fólií nebo textilií zabraňující pronikání drobných frakcí kameniva a jemných částic, organických, popřípadě i škodlivých látek do celého profilu kolejového lože.

C. ÚPRAVA KOLEJOVÉHO LOŽE NA MOSTNÍCH OBJEKTECH A V TUNELECH

51. Doplňující zásady pro úpravu kolejového lože na mostních objektech řeší **díl XII** tohoto předpisu.

52. Úprava kolejového lože v tunelech s průběžným kolejovým ložem se řeší podle vzorového listu "Světlý tunelový průřez". V tunelech, kde není možno zřídit kolejové lože, se použije konstrukce pevné jízdní dráhy podle **dílu V** tohoto předpisu.

D. ÚPRAVA KOLEJOVÉHO LOŽE V BEZSTYKOVÉ KOLEJI

53. Odlišnosti v úpravě kolejového lože v bezstykové koleji stanovuje předpis SŽDC S3/2.

54. - 55. Na doplňky.

Kapitola V

Technické podmínky pro udržování kolejového lože

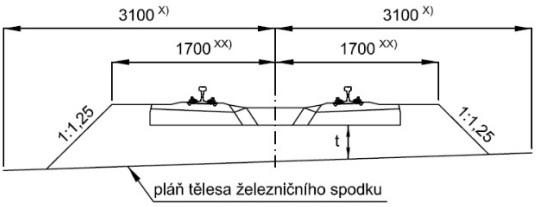
56. Vlastnosti kolejového lože musí být zachovány po celou dobu životnost stavby. Udržování a obnovování těchto vlastností se provádí podle ustanovení předpisu SŽ S3/1.

57. V zájmu zachování zrnitostního složení kameniva je třeba omezit zásahy do kolejového lože pouze na odůvodněné práce stanovené na základě vyhodnocení diagnostiky koleje, popřípadě stanovené v rámci systému cyklické údržby.

58. Po ukončení jakýchkoliv prací v profilu kolejového lože musí být před uvedením koleje do provozu zajištěna stanovená tloušťka, profil a úprava kolejového lože.

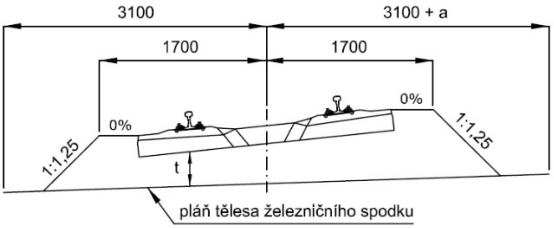
59. - 61. Na doplňky.

Obrázky 1 až 3 jsou uvedeny v textu.



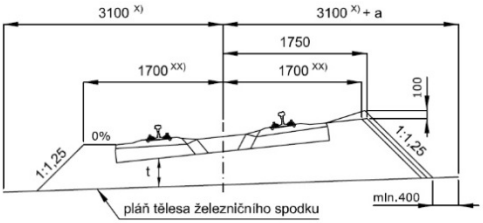
x) s ocelovými pražci Y 2600 mm
xx) s ocelovými pražci Y1300 mm

Obr. 4 Jednokolejná trať s kolejí bez převýšení



a - rozšíření pláně tělesa železničního spodku je řešeno předpisem SŽ S4

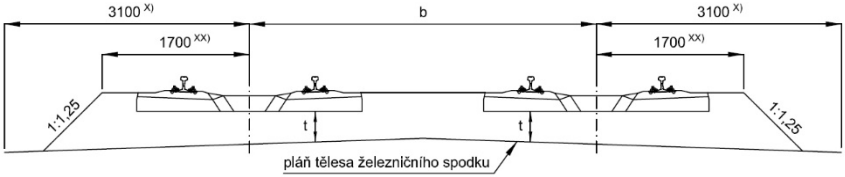
Obr. 5 Jednokolejná trať s kolejí v převýšení v úseku se stykovanou kolejí



a - rozšíření pláně tělesa železničního spodku je řešeno předpisem SŽ S4
x) s ocelovými pražci Y 2600 mm
xx) s ocelovými pražci Y 1300 mm
Při použití ocelových pražců Y se nadvýšení a rozšíření kolejového lože neprovádí.

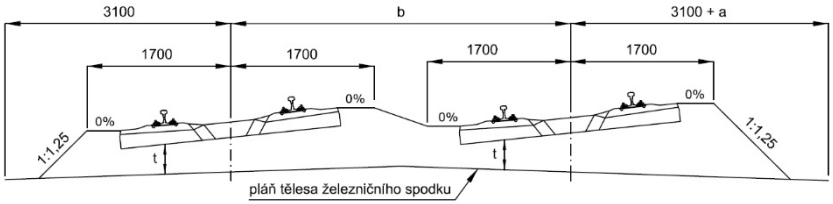
Použití jednotlivých vyznačených tvarů kolejového lože stanoví předpis SŽDC S3/2. Při nadvýšení kolejového lože musí být dodržena šířka stezky min. 400 mm.

Obr. 6 Jednokolejná trať s kolejí v převýšení v úseku s bezstykovou kolejí



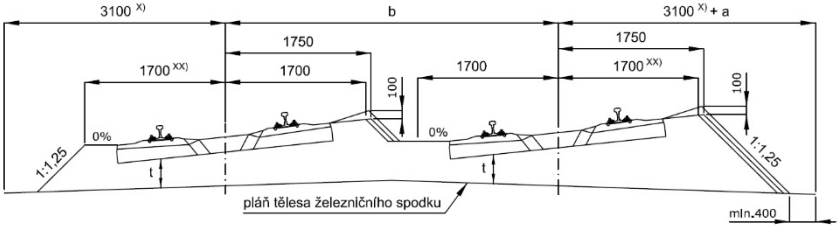
b - vzdálenost os kolejí podle předpisu SŽ S11
x) s ocelovými pražci Y 2600 mm
xx) s ocelovými pražci Y 1300 mm

Obr. 7 Dvoukolejná trať s kolejemi bez převýšení



a - rozšíření pláně tělesa železničního spodku je řešeno předpisem SŽ S4
b - vzdálenost os kolejí podle předpisu SŽ S11

Obr. 8 Dvoukolejná trať s kolejemi v převýšení v úseku se stykovanými kolejemi



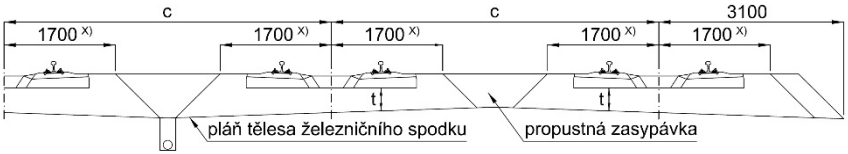
a - rozšíření pláně tělesa železničního spodku je řešeno předpisem SŽ S4
b - vzdálenost os kolejí podle předpisu SŽ S11

x) s ocelovými pražci Y 2600 mm
xx) s ocelovými pražci Y 1300 mm

Při použití ocelových pražců Y se nadvýšení a rozšíření kolejového lože neprovádí.

Použití jednotlivých vyznačených tvarů kolejového lože stanoví předpis SŽDC S3/2. Při nadvýšení kolejového lože musí být dodržena šířka stezky min. 400 mm.

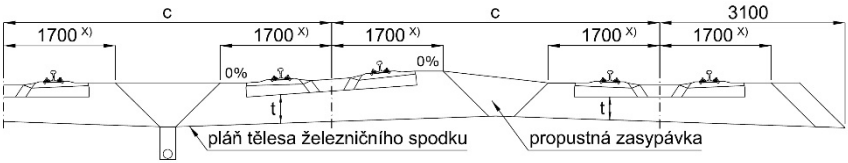
Obr. 9 Dvoukolejná trať s kolejemi v převýšení v úseku s bezstykovou kolejí



x) Platí při rekonstrukci, optimalizaci, modernizaci nebo novostavbě. U dosavadních kolejí se dovoluje min. 1 600 mm

c) vzdálenost os kolejí v dopravnách s kolejovým podle předpisu SŽ S11

Obr. 10 Profil kolejového lože ve stanici s kolejemi bez převýšení



x) Platí při rekonstrukci, optimalizaci, modernizaci nebo novostavbě. U dosavadních kolejí se dovoluje min. 1 600 mm

c) vzdálenost os kolejí v dopravnách s kolejovým rozvětvením podle předpisu SŽ S11

Pro úseky s bezstykovou kolejí se provádí úprava tvaru kolejového lože podle předpisu SŽDC S3/2 s tím, že příčný sklon stezky nesmí překročit hodnotu 12 %.

Obr. 11 Profil kolejového lože ve stanici s kolejí v převýšení

Ověřovací doložka konverze dokumentu

Ověřuji pod pořadovým číslem **1373839**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **18** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Ověřující osoba: **Jan ČIHÁK**

Vystavil: **Správa železnic, státní organizace**

Datum: **25.02.2021 12:50:17**