Příloha č. 1 (4.2) Výzvy k podání nabídky

**Rozsah a specifikace pro:**

### Směrodatný rychlostní profil

# Postoloprty – Louny

**TÚ0561 km 0,3 – 10,7**

**S napojením úseku do:**

**TÚ0581 km 214,7 – 215,3 (žst. Postoloprty)**

**TÚ0693 km 95,8 – 96,6 (žst. Louny)**

Termín odevzdání: 30. 09. 2021

Datum vydání: 19. 02. 2021

Zpracovatel: Správa železnic, státní organizace

Správa železniční geodézie

XXX

# OBSAH

[**1. ÚVOD 4**](#_Toc63154526)

[**2. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE 4**](#_Toc63154527)

[**3. KOORDINACE S NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI 4**](#_Toc63154528)

[**4. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA 4**](#_Toc63154529)

[**5. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ 5**](#_Toc63154530)

[**6. Podklady poskytnuté zadavatelem 7**](#_Toc63154531)

[**7. STRUKTURA a Obsah dokumentace 7**](#_Toc63154532)

[**8. organizační požadavky na zpracování 10**](#_Toc63154533)

[**9. Harmonogram Zpracování 10**](#_Toc63154534)

[**10. Projednání dokumentace 11**](#_Toc63154535)

[**11. Podmínky 11**](#_Toc63154536)

[**12. Bezpečnostní rizika 11**](#_Toc63154537)

[**13. Předpisy a normy 12**](#_Toc63154538)

# SEZNAM ZKRATEK

Níže uvedený seznam obsahuje zkratky a značky použité v tomto dokumentu. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

|  |  |
| --- | --- |
| ČD | České dráhy |
| ČSN | Česká technická norma |
| GDPR | Graf dynamického průběhu rychlosti |
| GŘ | Generální ředitelství (organizační složka Správy železnic, státní organizace) |
| GŘ O13 | Odbor traťového hospodářství Generálního ředitelství Správy železnic, státní organizace |
| GPK | Geometrické parametry koleje |
| OŘ | Oblastní ředitelství (organizační složka Správy železnic, státní organizace) |
| SoD | Smlouva o Dílo |
| SRP | Směrodatný rychlostní profil |
| SŽG | Správa železniční geodézie |
| TKP | Technické kvalitativní podmínky |
| TTP | Tabulky traťových poměrů |
| TÚ | Traťový úsek |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

# ÚVOD

* 1. SRP je koncepční dokument Správy železnic, jehož cílem je prověřit možnosti zvýšení rychlosti při využití stávajícího tělesa dráhy formou úpravy GPK a zavedením rychlostních profilů *V*130 a *V*150 a dále prověřit možné způsoby odstranění rychlostních propadů narušujících plynulost rychlostního profilu za dále popsaných podmínek.
  2. Nedílnou součástí SRP je rovněž výpočet/stanovení jízdních dob pro nově navržené rychlostní profily a vyčíslení dosažené časové úspory plynoucí z navrženého zvýšení rychlosti ve srovnání s výchozím stavem.

# IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

* 1. Název: „Směrodatný rychlostní profil Postoloprty – Louny“
  2. Stupeň dokumentace: SRP
  3. Základní charakteristika a vymezení řešené infrastruktury:
     1. TÚ: 0561
     2. TTP: 531A, 531B
     3. Prohlášení o dráze: 188
     4. Kategorie dráhy, součást sítě TEN-T: regionální, není součástí TEN-T
     5. Cílová kategorii trati dle TSI INF: P6 (osobní), F4 (nákladní)
     6. Počet traťových kolejí: 1
     7. Trakční soustava: nezávislá
     8. Místní správce: OŘ Ústí nad Labem
  4. Kraj: Ústecký

# KOORDINACE S NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

* 1. Rekonstrukce mostu v km 1,075 trati 0561 Postoloprty (mimo) - Louny (mimo) (vč. Louny předm.)

# SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

* 1. Předmětem zadání je zpracování směrodatného rychlostního profilu pro zvýšení traťové rychlosti v rychlostních profilech *V*, *V*130 a *V*150 dle pokynu GŘ č. 16/2013 a jeho projednání s dotčenými odbory GŘ a příslušným OŘ. Vyhotovený směrodatný rychlostní profil bude dále využíván objednatelem pro následné studie, projekční práce a plánování investičních nebo opravných prací.
  2. Předmětem zadání je rovněž sestavení grafu dynamického průběhu rychlosti a výpočet jízdních dob pro typové vozidlo a definovaná místa zastavení pro stávající/výchozí a nově navržené rychlostní profily.

# POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

### Staničení

* + 1. Staničení bude na začátku řešeného úseku převzato z podkladů dodaných Objednatelem a dále bude probíhat lineárně bez skoků.

### Návrhové rychlosti

* + 1. Stávající traťová rychlost, resp. rychlost ve výchozím stavu, bude převzata z příslušných TTP. V případě, že návrh SRP bude ve výchozím stavu vycházet z již zpracované/rozpracované projektové dokumentace (viz kap. **3**), bude výchozí traťová rychlost převzata z této dokumentace.
    2. Návrhové rychlosti *V*, *V*130 a *V*150 budou předmětem návrhu Zhotovitele, maximální návrhová rychlost není omezena, její hodnota bude stanovena v rámci zpracování dokumentace na základě dynamických výpočtů a s ohledem na její reálnou využitelnost.

### Návrh úpravy směrových poměrů

* + 1. Stávající/výchozí směrové poměry budou převzaty z podkladů dodaných Objednatelem, včetně navazujících/souvisejících staveb/projektů.
    2. V rámci návrhu na zvýšení rychlostí včetně zavedení rychlostních profilů *V*130 a *V*150 mohou být upraveny parametry směrových oblouků (poloměr, převýšení, délka přechodnic a vzestupnic).
    3. Parametry konstrukčního a geometrického uspořádání koleje budou přednostně navrhovány do mezních hodnot dle ČSN 73 6360-1 vyjma parametru nedostatku převýšení v rychlostních profilech *V*130 a *V*150. Parametry jednotlivých oblouků, u kterých budou mezní hodnoty překročeny, budou uvedeny se zdůvodněním v technické zprávě; kombinace jednotlivých parametrů překračující mezní hodnoty dle ČSN 73 6360-1 se nedoporučuje navrhovat. Překročení mezních hodnot ve smyslu ČSN 73 6360-1 bude projednáno s O13 v rámci pracovních porad nebo v rámci připomínkového řízení.
    4. Nedostatky převýšení na maximálních hodnotách jednotlivých rychlostních profilů tj. 100/130/150 mm budou navrhovány pouze výjimečně, k odstranění lokálních propadů rychlostí, jinak bude navrhována přednostně rezerva do maximální hodnoty 5 – 10 mm z důvodu limitů hodnocení geometrických veličin dle ČSN 73 6360-2.
    5. Krátké mezipřímé mohou být nahrazeny složeným obloukem nebo inflexním motivem.
    6. Směrové posuny budou navrženy do 250 mm a s ohledem na příslušné stavební objekty (propustky, mosty, zdi atd.). Směrové posuny nad tuto hodnotu mohou být navrženy pouze v případech dostatečné šířky drážního tělesa (např. nevyužité dvoukolejné těleso apod.) a tato místa budou popsána se zdůvodněním v technické zprávě.
    7. Budou respektovány stávající polohy a převýšení výhybek s navrhovanými posuny max. 20 mm; větší posun výhybek je možný pouze po projednání s GŘ a příslušným OŘ.
    8. Budou respektovány stávající polohy a převýšení mostů bez průběžného štěrkového lože s navrhovanými posuny max. 20 mm; větší posun na mostech je možný pouze po projednání s GŘ a příslušným OŘ. Na mostech s mostnicemi se připouští úprava převýšení.
    9. Budou respektovány polohy stávajících rekonstruovaných nástupišť dle ČSN 73 4959 s pevnou hranou s navrhovanými posuny max. 20 mm; větší posun je možný pouze po projednání s GŘ a příslušným OŘ, u všech nástupišť bude respektováno *D*max = 110 mm.
    10. Budou respektovány polohy železničních přejezdů. V návrhu je nutné zohlednit prostorové možnosti úpravy převýšení v přejezdech ve vazbě na podélný profil komunikace a její význam/kategorii.
    11. Budou respektovány projekty připravovaných (viz kap. **3**) nebo realizovaných záměrů s výjimkou bodových míst limitujících zvýšení rychlosti (např. rekonstruovaný přejezd, propustek, dodatečná možnost úpravy převýšení); všechna taková místa budou popsána v technické zprávě, viz též kap. 7.3.9.

### Výpočet jízdních dob a sestavení GDPR

* + 1. Výpočet jízdních dob bude proveden pro:
* rychlostní profil *V*130 ve stávajícím/výchozím stavu; v úsecích, kde nebude tento rychlostní profil ve výchozím stavu zaveden, bude výpočet proveden pro rychlostní profil *V*100;
* rychlostní profily *V*130, a *V*150 pro nově navrhovaný stav;
* případné odchylky/upřesnění bude projednáno na vstupním jednání s GŘ.
  + 1. Pro dynamické výpočty bude uvažováno typové vozidlo řady 844 ČD (RegioShark) pro nezávislou trakci a typové vozidlo řady 650 ČD (RegioPanter) pro závislou trakci. Případné odchylky/upřesnění bude projednáno na vstupním jednání.
    2. Požadovaná místa zastavení pro výpočet jízdních dob a sestavu GDPR:
* linka Os: všechny stanice a zastávky;
* linka R/Sp: -.
  + 1. Dynamický výpočet bude začínat a končit v místě zastavení (u příslušného nástupiště) v krajních dopravnách řešeného úseku. Případné odchylky budou upřesněny na vstupním jednání. V případě, že krajní dopravny nejsou předmětem řešení SRP, uvažuje se ve všech rychlostních profilech se stávajícím stavem.
    2. V rámci výpočtu jízdních dob a sestavy GDPR bude uvažováno s vedením vlaků po hlavních staničních kolejích ve směru řešené tratě, v případě specifických kolejových konfigurací pak v nejpříznivějším směru.
    3. Stanovené jízdní doby budou uvedeny jako technické/teoretické nebo praktické/pravidelné (tj. včetně příslušných přirážek) vždy s příslušným komentářem, o jaký typ jízdních dob se jedná, a budou uvedeny s přesností na dvě desetinná místa (nebudou zaokrouhlovány na půlminuty). Pobyty v předpokládaných místech zastavení nebudou do výpočtu zahrnuty.
    4. Na základě provedeného výpočtu jízdních dob pro stávající/výchozí rychlostní profil a nově navržené rychlostní profily budou stanoveny dosažitelné časové úspory v jízdních dobách mezi výchozím a nově navrhovaným stavem.
    5. Výpočet jízdních dob a sestavení GDPR musí zohlednit stávající/výchozí a nově navržené směrové řešení a stávající výškové řešení.
    6. V dokumentaci bude uveden způsob a parametry výpočtu jízdních dob a sestavy GDPR (použitý SW, popř. bude blíže popsán použitý způsob výpočtu, zahrnutí přirážek apod.).
    7. Výpočet jízdních dob a sestava GDPR pro nově navrhované rychlostní profily budou provedeny pro rychlostní profily bez alternativních návrhů na odstranění míst omezujících plynulost rychlostní křivky (viz kap. **7.1**, **7.2, 7.3** a **7.4**). Případné odchylky/upřesnění bude projednáno v rámci pracovních jednání.
    8. Součástí GDPR budou dynamické křivky pro nově navržený rychlostní profil *V*130 pro definované linky vlaků a oba směry jízdy; případné odchylky a upřesnění týkající se GDPR budou projednány na pracovních poradách.
    9. Výpočet jízdních dob a sestava GDPR budou provedeny tak, aby na základě výstupů z provedených výpočtů byla zřejmá využitelnost a účelnost nově navržených rychlostních profilů a byly patrné přínosy plynoucí z navrženého zvýšení rychlosti.

# Podklady poskytnuté zadavatelem

* 1. železniční mapové podklady,
  2. související stavební a nestavební projekty,
  3. seznam přejezdů se základními parametry,
  4. seznam nástupišť se základními parametry,
  5. seznam tunelů, mostů, propustků a zárubních a opěrných zdí se základními údaji,
  6. tabulka výhybek,
  7. nákresný přehled železničního svršku,
  8. aktuální tabulky TTP,
  9. Směrnice SŽ SM083 Tvorba a používání Tabulek traťových poměrů,
  10. Pokyn generálního ředitele č. 16/2013 „Zásady posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí“ ve znění změny č. 1 (účinnost od 1. 6. 2014),
  11. seznam kontaktních osob a adres za Objednatele,
  12. navazující projekty,
  13. vzorová dokumentace směrodatného rychlostního profilu.
  14. Předávané podklady jsou majetkem Správy železnic, státní organizace a Zhotoviteli jsou poskytnuty pouze pro účely vyhotovení zakázky.

# STRUKTURA a Obsah dokumentace

### Technická zpráva

* + 1. identifikační údaje,
    2. způsob zpracování SRP (vstupní údaje a podklady, jejich využití, popsat limity zadání pro návrh, metody zvýšení rychlosti),
    3. místa omezující plynulost rychlostní křivky vč. návrhu a popisu jejich možného odstranění,
    4. seznam míst s odchylným řešením od ČSN 73 6360-1 ve stávajícím stavu a popis jejich odstranění, seznam míst využívající v navrhovaném stavu parametry popsané v kap. **5.3** včetně zdůvodnění,
    5. tabulka jízdních dob pro stávající rychlostní profil a nově navrhované rychlostní profily; součástí tabulky bude rovněž vyčíslená úspora v jízdních dobách; jízdní doby budou v tabulce uvedeny po jednotlivých místech zastavení (dle definovaných linek a vozidel) a pro oba směry jízdy,
    6. seznam použitých SW.

### Seznam základních parametrů oblouků

* + 1. parametry stávajících oblouků (pořadové číslo oblouku (složený oblouk má jedno číslo), staničení od/do, poloměr, délka kružnicové části, převýšení, délka přechodnic a vzestupnic) s posouzením na stávající parametry (rychlost, nedostatek převýšení, sklon vzestupnic v absolutní hodnotě i v násobcích rychlosti, tvar přechodnice),
    2. parametry navrhovaných oblouků s posouzením na navrhované rychlosti *V*, *V*130 a *V*150, viz výše, doplněné o součinitel změny nedostatku převýšení v násobcích rychlosti a délky navržených mezipřímých,
    3. v tabulce bude doplněn sloupec poznámka, ve kterém se uvedou omezení návrhu (např. omezení nedostatku převýšení v přejezdu nebo mostu bez průběžného kolejového lože, omezení převýšení v nástupišti, v obloukovém zhlaví, omezení maximálních hodnot nedostatku převýšení nad 100 mm, resp. do 130 mm v poloměrech R < 250 m pouze pro vozidla s omezenými silovými účinky na trať (maximální hmotnost na nápravu 18 t) apod.),
    4. stávající a návrhové parametry jednotlivých oblouků budou uvedeny v jedné tabulce na řádku, aby je bylo možné porovnávat, alternativní návrhy na odstranění míst omezujících plynulost rychlostní křivky budou doloženy v samostatné tabulce.

### Výkres grafu rychlostí a GDPR

* + 1. čára staničení s polohou stanic a zastávek,
    2. graf křivosti s popisem základních směrových parametrů návrhového stavu (délky přímých, přechodnic, oblouků, poloměr, převýšení, tvar přechodnice),
    3. čára se schematickým zákresem objektů a jejich popisem (výhybky, nástupiště, přejezdy, mosty, nadjezdy a tunely) s km polohou, v legendě mostů budou rozlišeny mosty bez průběžného štěrkového lože,
    4. graf rychlostí (stávající rychlost, navrhované rychlosti *V*, *V*130 a *V*150), jednotlivé křivky (čáry) znázorňující statický průběh konkrétních rychlostních profilů musí být vzájemně jednoznačně odlišeny a uspořádány (barevně apod.) tak, aby byl průběh jednotlivých rychlostních profilů zřejmý v celé délce řešeného úseku, v grafu rychlostí budou současně vyznačena místa/úseky, ve kterých bude využití rychlostního profilu V130 omezeno pouze pro vozidla s omezenými silovými účinky na trať (maximální hmotnost na nápravu 18 t),
    5. směrové posuny osy,
    6. orientační zákres sklonových poměrů,
    7. označení rychlostních poklesů/propadů rychlosti s odkazem na příslušnou část technické zprávy, ve které jsou popsány návrhy a podmínky pro jejich odstranění,
    8. GDPR pro oba směry jízdy pro definované typové vozidlo a definované linky (místa zastavení); jednotlivé dynamické křivky budou vzájemně odlišeny jak pro jednotlivé směry jízdy (např. plná vs. čárkovaná čára), tak pro jednotlivé linky dle kap. **5.4** (barevně); případné odchylky a upřesnění týkající se GDPR budou projednány na pracovních poradách,
    9. V grafu budou vyznačeny úseky s přebíraným technickým řešením ze souvisejících/navazujících staveb/projektů s případným popisem úpravy tohoto řešení, viz též kap. 5.3.11.

### Situace navržené osy

* + 1. navržená osa,
    2. popis parametrů oblouků navrženého řešení,
    3. popis a staničení hlavních bodů navrženého řešení,
    4. staničení (hektometry) navrženého řešení,
    5. podklad stávajícího stavu (zaměření), včetně souvisejících/navazujících projektů/staveb**,**
    6. hodnoty příčných posunů v bodech zaměření stávající osy koleje,
    7. varianta stávajícího stavu (černá) se bude skládat z projektů železničního svršku,
    8. v situaci bude zobrazeno a popsáno alternativní řešení odstranění míst omezujících plynulost rychlostní křivky viz kap. 7.1.3,
    9. tato část dokumentace bude odevzdána pouze v digitální podobě (formát DWG a DGN).

### Seznam souřadnic hlavních bodů směrového řešení

* + 1. bližší specifikace viz kap. **10.3**
    2. tato část dokumentace bude odevzdána pouze v digitální podobě

### Dokladová část

* + 1. záznamy z pracovních jednání,
    2. dokumenty a stanoviska k dokumentaci, včetně připomínek a jejich vypořádání
    3. schvalovací dopisy příslušného OŘ a vybraných odborů GŘ.

# organizační požadavky na zpracování

* 1. Práce na SRP budou organizovány formou porad zástupců Objednatele a Zhotovitele.
  2. V průběhu prací bude Objednatel činnost Zhotovitele usměrňovat prostřednictvím pracovních jednání.
  3. Pracovní porady budou svolávány podle pokynů Zhotovitele a Objednatele, minimálně však v níže uvedeném rozsahu:
     1. **vstupní jednání** – bude svoláno a uskutečněno nejpozději do 2 týdnů od termínu zahájení prací na SRP;
     2. **závěrečné jednání** – bude svoláno nejpozději 14 dnů před termínem odevzdání čistopisu finální verze SRP **k odsouhlasení**, nejpozději na tomto jednání vypořádá Zhotovitel všechny připomínky Objednatele;
  4. Okruh účastníků porad bude stanoven podle projednávané tematiky a podléhá odsouhlasení Objednatelem. Porady se budou konat i průběžně, pokud o to Objednatel nebo Zhotovitel požádá.
  5. Jednání svolává Zhotovitel vždy po předchozí dohodě s Objednatelem nejméně 10 dní před termínem jednání. Nejpozději 5 pracovních dnů před termínem jednání rozesílá Zhotovitel elektronickou cestou veškeré materiály a podklady, které budou předmětem diskuze.
  6. Předání pokladů dle kap. 3 a 6 Zhotoviteli zajistí Objednatel nejpozději do termínu vstupního jednání.

# Harmonogram Zpracování

* 1. Práce na Díle budou zahájeny ihned po zveřejnění Smlouvy o dílo v registru smluv.
  2. Harmonogram prací je definován níže uvedenými závaznými dílčími plněními (milníky). Celková doba pro zpracování je dobou maximální a nepřekročitelnou a termíny pro jednotlivá plnění jsou pro Zhotovitele závazné, nedohodnou-li se Objednatel se Zhotovitelem písemně jinak.
     1. **První dílčí plnění – koncept dokumentace k připomínkám**, termín **3 měsíce** před termínem předání díla stanoveným SoD,
     2. **Druhé dílčí plnění – odevzdání dokumentace se zapracovanými připomínkami**, termín **1 měsíc** před termínem předání díla stanoveným SoD,
     3. **Třetí (konečné) plnění –** odsouhlasení dokumentace po zapracování připomíneka její **finální předání Objednateli**, termín předání díla stanoven SoD.

# Projednání dokumentace

### Připomínkové řízení

* + 1. Dokumentace (v digitální formě) k připomínkám bude v souladu s harmonogramem prací (viz kap. **9**) předána na SŽG, která provede její kontrolu a případně vyzve zhotovitele k jejímu doplnění nebo úpravě.
    2. Odsouhlasenou dokumentaci k připomínkám umístí SŽG na IS „Správa projektů SPPK, SS, SRP a S2/3“ a vyzve k připomínkování příslušné OŘ a dotčené odbory GŘ. Termín zpracování připomínek bude 1 měsíc od předání odsouhlasené dokumentace k připomínkám na SŽG.

### Zapracování připomínek a odsouhlasení dokumentace

* + 1. Dle povahy a závažnosti připomínek budou tyto buď přímo zapracovány, nebo bude před konečným vydáním dokumentace svolána porada, na které budou připomínky projednány. Způsob zapracování připomínek bude zaznamenán v protokolu, který se stane součástí dokladové části.
    2. Dokumentace se zapracovanými připomínkami bude předána na SŽG, která zajistí její vystavení na vnitřní síti Správy železnic a podá žádost o její odsouhlasení na příslušné OŘ a na dotčené odbory GŘ.

### Odevzdání finální dokumentace

* + 1. Po odsouhlasení dokumentace všemi zúčastněnými stranami vydá SŽG pokyn k vytištění dokumentace. Čistopis dokumentace bude odevzdán ve 2 ověřených (razítko ČKAIT) vyhotoveních v tištěné formě s kompletní dokumentací na disku CD (2x).
    2. Digitální dokumentace na disku CD bude v otevřené i uzavřené formě ve formátu: \*.dgn (Microstation, min. verze V8) nebo \*.dwg, \*.doc, \*.xls, popř. \*.docx, \*.xlsx (MS Office), \*.pdf.
    3. Souřadnice hlavních bodů budou v metrech na tolik desetinných míst, kolik umožní SW (avšak minimálně 4).

# Podmínky

* 1. Dokumentaci bude zpracovávat osoba autorizovaná v oboru dopravní stavby dle zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků ve výstavbě. Oba výtisky čistopisu dokumentace budou opatřeny autorizačním razítkem a vlastnoručním podpisem zpracovatele.
  2. V případě vizuální prohlídky v místě (v provozované dopravní cestě) je nutné mít povolení ke vstupu do provozované dopravní cesty vydané Správou železnic, státní organizací.

# Bezpečnostní rizika

* 1. V případě tvorby směrodatného rychlostního profilu neevidujeme žádná bezpečnostní rizika. Pokud by došlo k pohybu v kolejišti, musí být všichni pracovníci proškoleni z předpisu SŽ Bp1 a tento předpis dodržovat.

# Předpisy a normy

* 1. Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP apod.), vše v platném znění.
     1. Zákon č. 266/1994 Sb. (Zákon o dráhách).
     2. Vyhláška č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah).
     3. ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: projektování.
     4. ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách.
     5. ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody.
     6. ČSN 73 6320 Prostorová průchodnost na dráze celostátní, dráhách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu - Národní požadavky.
     7. Předpis SŽ S3 Železniční svršek.
     8. Předpis SŽ S11 Prostorová průchodnost tratí.
     9. SR 103/6 (S) Výkresy materiálu železničního svršku, výhybky soustavy R65, S49 a T.
     10. SR 103/8 (S) Komentář ČSN 73 6360.
     11. Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah.
     12. Dispoziční plány a geometrické uspořádání výhybek.
  2. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železnic, státní organizace

Centrum telematiky a diagnostiky

**Odbor hospodářské správy**

Nerudova 1, 779 00 Olomouc

kontaktní osoba: XXX, tel.: XXX, mobil: XXX

e-mail: XXX

www: [http://typdok.tudc.cz](http://typdok.tudc.cz/), <http://www.tudc.cz/>, <https://www.spravazeleznic.cz/> (sekce „O nás / Vnitřní předpisy Správy železnic / Dokumenty a předpisy“)