

Průvodní (Technická) zpráva – oprava č.1

Oprava staničních kolejí a výhybek v ŽST Petrohrad

**Správa železnic, státní organizace
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
ST Karlovy Vary**

A. Identifikační údaje

Název stavby: **Oprava staničních kolejí a výhybek v ŽST Petrohrad**

SO A.1 – TSO staničních kolejí č. 1, 2, 3 a výhybky č. 2

Místo stavby: Trať: Plzeň hl. nádraží - Žatec
DU/TUDU: A.1 ŽST Petrohrad/0502 E1
Kolej: staniční koleje

Traťová rychlost: 60 km/h

Traťová třída zatížení: C3 (7,2t / 20t)

Traťový okrsek: TO Podbořany

Místo vymezení staveniště:

- Místo stavby se nachází na pozemcích ČD,a.s. a Správy železnic, s.o., parcelní číslo A.1 – 825/6 a 1075 (Příloha č. 1).
- Přístup na staveniště kolejovou mechanizací je po pozemcích ČD, a.s. a Správy železnic, s.o.
- Skládka a meziskládka vkládaného a vyzískaného materiálu bude na pozemcích Správy železnic, s.o., parcelní číslo A.1 – 825/6 a 1075 (Příloha č. 1).

Zadavatel: Správa železnic, státní organizace
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem - ST Karlovy Vary
Nákladní 21, 360 05

Zhotovitel: Stavební práce budou provedeny dodavatelskou činností.

Technický dozor objednatele:

ST Karlovy Vary

Systém. spec. ST K. Vary: Josef Rosenkranz, tel. 602 320 395

B. Pasporní údaje (viz tištěný pasport)

A.1 - TSO staničních kolejí č. 1, 2, 3 a výhybky č. 2

Směrové poměry 1. SK (2. a 3. SK – bez evidence, vztaženo k 1. SK)

- km 162,494 – 162,651 kolej v přímé
- km 162,651 – 162,942 kolej v levém oblouku o poloměru $R = 393,0$ m, s převýšením $p = 82,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 135,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 48,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 108,0$ m.
- km 162,942 – 162,975 kolej v přímé
- km 162,975 – 163,154 kolej v levém oblouku o poloměru $R = 346,0$ m s převýšením $p = 68,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 139,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 40,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 0,0$ m.
- km 163,154 – 163,303 kolej v levém oblouku o poloměru $R = 400,0$ m s převýšením $p = 50,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 149,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 0,0$ m a $lp_2 = 0,0$ m; $lvz_2 = 38,0$ m.

Sklonové poměry 1. SK (2. a 3. SK – bez evidence, vztaženo k 1. SK)

- od 162,463 km do 162,643 km - klesá 10,40‰
- od 162,643 km do 163,016 km - klesá 1,10‰
- od 163,016 km do 163,156 km - klesá 2,50‰
- od 163,156 km do 163,325 km - klesá 6,49‰

Geometrické parametry koleje budou vyrovnány dle zjednodušené projektové dokumentace APK od SŽG Praha.

C. Stávající stav

Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

A.1 - TSO staničních kolejí č. 1, 2, 3 a výhybky č. 2

Železniční svršek:

Kolej č. 1

162,494 - 162,524 km S49/ V/ 85/ 1974/ U/ 2005 | PR/ D/ B/ d/ 1989/ U/ 2005 | ZT
162,524 - 162,583 km S49/ V/ 85/ 1974/ U/ 2005 | PR/ B/ SB6/ d/ 1974/ U/ 2005 | ZT
162,583 - 162,610 km S49/ V/ 85/ 1974/ U/ 2005 | PR/ D/ B/ d/ 1989/ U/ 2005 | ZT
162,643 - 162,655 km S49/ V/ 85/ 1985/ U/ 2005 | PR/ D/ B/ d/ 1989/ U/ 2005 | ZT
162,655 - 163,176 km S49/ V/ 85/ 1985/ U/ 2005 | PR/ B/ SB6/ d/ 1974/ U/ 2005 | ZT
163,176 - 163,230 km S49/ V/ 95/ 2018/ N/ 2020 | PR/ B/ B91S/ d/ 2018/ N/ 2020 | BP

Kolej č. 2

162,643 - 162,683 km S49/ V/ 85/ 1974/ U/ 2016 | PR/ D/ B/ d/ 1973/ U/ 2016 | RT
162,683 - 162,781 km T/ V/ 85/ 1967/ N/ 1967 | PR/ D/ B/ c/ 1970/ N/ 1970 | RT
162,781 - 162,917 km T/ V/ 85/ 1967/ N/ 1967 | PR/ D/ B/ c/ 1970/ N/ 1970 | RT

Kolej č. 3

162,494 - 162,520 km T/ V/ 85/ 1963/ N/ 1963 | PR/ D/ B/ c/ 1985/ N/ 1985 | RT
162,520 - 162,559 km T/ V/ 85/ 1963/ N/ 1963 | PR/ B/ SB3/4/ c/ 1973/ N/ 1973 | RT
162,559 - 162,560 km T/ V/ 85/ 1963/ N/ 1963 | PR/ D/ B/ c/ 1979/ N/ 1979 | RT
162,560 - 162,573 km T/ V/ 85/ 1963/ N/ 1963 | PR/ D/ B/ c/ 1979/ N/ .1979 | RT
162,573 - 162,754 km T/ V/ 85/ 1963/ N/ 1963 | PR/ B/ SB3/4/ c/ 1973/ N/ 1973 | RT
162,754 - 162,798 km S49/ V/ 85/ 1974/ U/2016 | PR/ B/ SB6/ c/ 1974/ U/ 2016 | ZT
162,798 - 162,799 km T/ V/ 85/ 1970/ N/ 1970 | PR/ B/ SB3/4/ c/ 1973/ N/ .1973 | RT
162,799 - 163,045 km T/ V/ 85/ 1970/ N/ 1970 | PR/ B/ SB3/4/ c/ 1973/ N/ 1973 | RT
163,045 - 163,230 km T/ V/ 85/ 1970/ N/ 1970 | PR/ D/ B/ c/ 1969/ N/ 1969 | RT

Výhybka č.2

162,610 -162,643 km -J T-1:9-300 -P-p-HZ-d-K-ZP-N

Pražce jsou vyžilé nebo zastaralé, tím je snížena držebnost upevňovadel. Předepsané míry a hodnoty jsou na mezní provozní toleranci.

- Kolejové lože - štěrk v kolejovém loži je znečištěný.
- Spojovací součásti – koleje a výhybka jsou svařeny do bezстыkové koleje.

Železniční spodek:

Mezi kolejemi se nachází přebytečný zemní materiál, v místech drážních stezek. U koleje č. 1 a 3 je sypané nástupiště se zpevněnou hranou v délce 2x 141 m a 1x polymerový přechod v délce 2,5 m.

D. Přípravné práce

Předpokládaná délka výluk:

Nepřetržitá výluka → 39N od 7. 4. do 15. 6. 2021

Zpracování projektové dokumentace:

Objednatel předá zhotoviteli zjednodušenou projektovou dokumentaci, která bude vyhotovena SŽG Praha v ŽBP. Návrh bude poskytnut před zahájením stavby.

Laboratorní rozbor kontaminace bude proveden na:

Odpad z čištění kolejového lože.

Vytyčení sítí infrastruktury:

Vyjádření o existenci sítí bude dodáno od zadavatele. Před zahájením prací budou vytyčeny trasy kabelového vedení od správ SSZT, SEE. Vytyčení trasy kabelového vedení společnosti ČD Telematika, a.s., případně jiných vlastníků ocení a zajistí zhotovitel.

Zpracování harmonogramu:

Zadavatel požaduje na zhotoviteli dodat před zahájením prací harmonogram v tištěném i grafickém provedení.

Oznámení DÚ:

Charakter stavebních prací nevyžaduje Ohlášení ani Stavební povolení vydávané DÚ.

E. Zabezpečení stavby

a) Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy, normy, vyhlášky a zákony:

- zákon 262/2006 Sb., Zákoník práce
- vyhlášku ČÚBP a ČBÚ č. 324/1990 o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích ze dne 31. 7. 1990
- TKP staveb státních drah třetí aktualizované vydání – se zpracovanými změnami č. 1 až 12 s účinností od 1. 9. 2018

- Předpisy:
 1. SŽ Bp1- Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací (platnost od 1. 1. 2021)
 2. SŽ Bp3 - Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace (platnost od 1. 1. 2021)

- zákona č 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- zákonem č. 133/1985 Sb. o požární ochraně
- zhotovitel při své činnosti musí respektovat a dodržovat uvedené předpisy se zvláštním přihlédnutím k:
 - práci v průjezdném průřezu provozované trati
 - práci ve výškách
- zhotovitel odpovídá za pracovní schopnosti a zdravotní způsobilost všech svých pracovníků i pracovníků podzhotovitelů, včetně doložení dokladů pro vstup do vyhrazených prostorů Správy železnic, s.o.
- zhotovitel nese odpovědnost za případnou škodu, která vznikne objednateli při nedodržení výše uvedených povinností
- zhotovitel si zajišťuje na vlastní náklady bezpečnostní hlídku, která je povinna řídit se předpisem SŽ Bp1 - Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací (platnost od 1. 1. 2021)

b) Likvidace odpadů

- nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č.185/2001 Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství
- původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí
- dosavadní likvidace odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz vyhl. MŽP č. 381/2001 Sb. (příloha č. 1, katalog odpadu) a vyhl. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady
- skládka pro uložení odpadů je vybírána z okolí místa opravné práce (např. Chocovice u Chebu, SAFER – CHODOV, ČINOV u K. Varů, Vrbička u Podbořan)

- v případě, že výzisky zemního materiálu ze strojního čištění vyhoví předepsaným laboratorním rozběrům, zapracují se do stavby (např. bankety, zpevnění cest atd.)

c) Vliv stavby na životní prostředí

- v průběhu výstavby bude okolí stavby zatíženo samotnou stavební činností (hluk, zvýšený pohyb dopravních prostředků, apod.). Z hlediska vlivu na životní prostředí lze charakterizovat materiály použité na stavbě jako nezávadné.
- při provozu dokončené stavby nedojde ke změnám v působení stavby na životní prostředí.

d) Požadavky na přípravu a realizaci stavby

- při realizaci stavby nesmí dojít ke střetu se zájmy touto stavbou dotčených organizací a fyzických osob
- při provádění terénních úprav drážního tělesa nesmí dojít k zásahu na sousední pozemky, které nejsou ve vlastnictví Správy železnic, s.o. (v kritických místech je nutno tyto hranice případně vytyčit)
- při provádění stavebních prací nesmí dojít k poškození stávajících inženýrských sítí a znečištění přemostované překážky (vodoteče, komunikace, trati apod.)
- zhotovitel předloží objednateli k odsouhlasení realizační dokumentaci, která bude zpracována v souladu s TKP staveb státních drah, TPD, OTP, ČSN, TN, vyhlášek a zákonů v platném znění.
- při akci je třeba minimalizovat nároky na rozsah zařízení staveniště pouze na pozemek dráhy. Případné využití okolních mimodrážních pozemků a přístupových komunikací si projedná a zajistí zhotovitel stavby.

e) Požadavky na zajištění geodetických činností při přípravě a realizaci stavby

- zhotovitel si zajistí geodetickou činnost při práci ASP. Směrová a výšková úprava koleje bude provedena na základě projektové dokumentace zhotovené SŽG Plzeň.

F. Obecně platné podmínky

Jednotlivé soupisy prací jsou rozděleny do stavebních objektů, vždy s odkazem na jednu cenovou soustavu. Základní soupisy prací jsou oceněné na základě **Sborníku pro údržbu a opravy železniční infrastruktury pro rok 2021 (čj. 1769/SFDI/14157/2020)** s účinností od 1. 1. 2021. Součástí sborníku jsou „Pravidla (metodika) pro použití Sborníku“ včetně veškerých nákladů obsažených ve výkonu (**obsah cen**). Soupisy prací, které nejsou obsaženy v tomto Sborníku, jsou vybrány z cenové soustavy **URS Praha 2021 01**.

Zhotovitel je povinen ode dne převzetí staveniště vést na stavbě stavební deník. Objednatel požaduje typizovanou formu „Stavební deník (údržba a opravy staveb státních drah) – smluvní vzor objednatele“. Distribuci typizovaného deníku zajišťuje Správa železnic, s.o. – Technická ústředna dopravní cesty, oddělení ÚATT – oddělení typové dokumentace. Stavební deník je také zveřejněn na internetových stránkách <http://typdok.tudc.cz> pod odkazem stavební deníky.

Denní záznamy se do stavebního deníku zapisují čitelně a musí být podepsány vedoucím prací (popř. jeho zástupcem) zásadně ten den, kdy byly práce provedeny nebo kdy nastaly okolnosti, které jsou předmětem zápisu. Provádí se minimálně ve dvou vyhotoveních.

Objednatel je povinen sledovat obsah deníku a k zápisům připojovat své stanovisko. Během provádění stavby musí být deník na stavbě trvale přístupný. Vedení deníku končí dnem, kdy budou odstraněny všechny vady a nedodělky.

Originály stavebních deníků předá zhotovitel objednateli při konečném předání a převzetí díla.

Zhotovitel zodpovídá za bezpečnost a ochranu zdraví při práci svých pracovníků i pracovníků podzhotovitelů. Všichni tito pracovníci musí dodržovat znění předpisu SŽ Bp1. Přepis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, dále se řídí ustanovením zákona č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákonem č. 133/1985 Sb. o požární ochraně. Zhotovitel odpovídá za pracovní schopnosti a zdravotní způsobilost všech svých pracovníků i pracovníků podzhotovitelů, včetně doložení dokladů pro vstup do vyhrazených prostorů Správy železnic, s.o. Zhotovitel nese odpovědnost za případnou škodu, která vznikne objednateli při nedodržení výše uvedených povinností.

G. Soupis vlastních stavebních prací

A.1 - TSO staničních kolejí č. 1, 2, 3 a výhybky č. 2

Přípravné práce

Před zahájením vlastních opravných prací budou vytyčeny inženýrské sítě a provedena demontáž snímacího bodu počítače náprav.

Práce na železničním svršku – demontáž

Ve staničních kolejích bude provedena přímo v ose koleje demontáž kolejového roštu.

1.SK – km 162,494 - 162,524 (dl. 30,0 m) pražce dřevěné
km 162,524 - 162,583 (dl. 59,0 m) pražce betonové SB6
km 162,583 - 162,610 (dl. 27,0 m) pražce dřevěné
km 162,610 - 162,643 (dl. 33,0 m) J T-1:9-300 pražce dřevěné
km 162,643 - 163,180 (dl. 537,0 m) pražce betonové SB6

2.SK - km 162,643 - 162,917 (dl. 274,0 m) pražce dřevěné

3.SK - km 162,494 - 162,520 (dl. 26,0 m) pražce dřevěné
km 162,520 - 162,559 (dl. 39,0 m) pražce betonové SB3
km 162,559 - 162,573 (dl. 14,0 m) pražce dřevěné
km 162,573 - 162,754 (dl. 181,0 m) pražce betonové SB3
km 162,754 - 162,798 (dl. 44,0 m) pražce betonové SB6
km 162,798 - 163,045 (dl. 247,0 m) pražce betonové SB3
km 163,045 - 163,180 (dl. 135,0 m) pražce dřevěné

Výhybka č.2 – km 162,610 -162,643 -J T-1:9-300 pražce dřevěné

Kolejový rošt bude dle kategorizace demontován do součástí, betonové pražce SB6 a B91S budou ponechány nastrojené. Kolejnice tvaru S49 a tvaru T budou rozřezány v délce cca 25 m. Část kolejnic bude použita do stavby, část vyzískána jako užitá k dalšímu využití a zbytek rozřezán na cca 6 m a odevzdán do šrotu. Drobné kolejiivo bude vytríděno, část k dalšímu použití a z části odvezeno do šrotu. Pražce budou odstrojeny a připraveny k likvidaci. Likvidaci dřevěných pražců, betonových SB3, kolejnic a drobného kolejiiva si zajistí objednatel.

V místě demontáže bude odstraněno štěrkové lože ve vrstvě o mocnosti 0,10 m pod ložnou plochou nově vložených pražců, které bude přemístěno na manipulační plochu v ŽST Petrohrad, kde bude recyklováno. Vyzískaný štěrk bude použit do kolejí č.2 a 3, bude doplněn dle potřeby novým.

Veškeré výzisky budou odvezeny na nejbližší skládku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. E. Zabezpečení stavby, čl. b) Likvidace odpadů.

Práce na železničním svršku – montáž

V 1.SK bude provedena úprava povrchu a zřízeno kolejové lože z nového kameniva. Tím bude vytvořena podkladní vrstva nového štěrkového lože připravená pro montáž nového kolejového roštu. V km 162,494 – 162,640 B91S

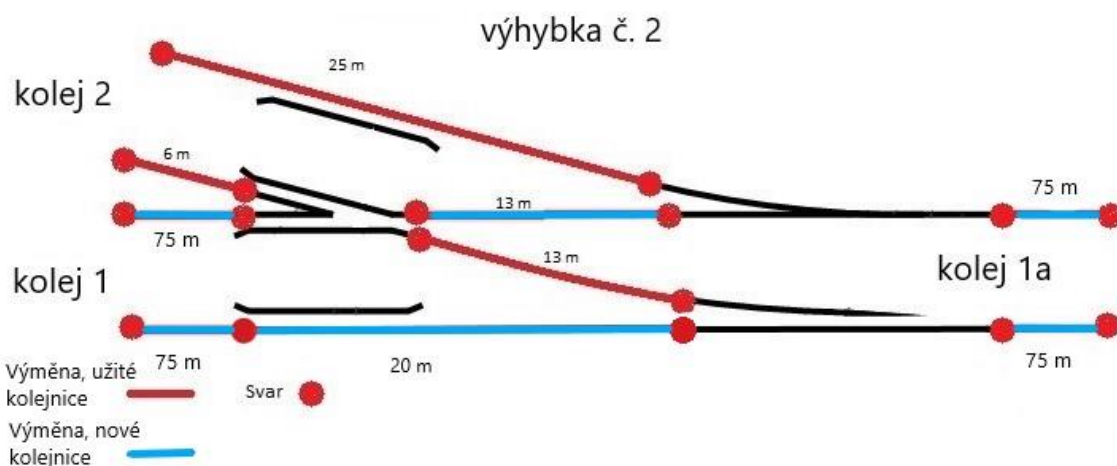
V 2. a 3. SK bude provedena úprava povrchu a zřízeno nové kolejové lože z recyklovaného kameniva, tím bude vytvořena pokladní vrstva pro montáž kolejového roštu z užitého materiálu.

V 1.SK na urovanané a připravené vrstvě kolejového lože bude v km 162,494 – 162,607 budou vloženy pražce B91S, v km 162,607 – 162,610 bude vloženo 6 ks nových dřevěných příčných pražců, v km 162,610 – 162,643 bude smontována výhybka z nových výhybkových pražců, v km 162,643 – 162,647 bude vloženo 6 ks nových společných výhybkových dřevěných pražců, v km 162,647 – 162,651 bude vloženo 6 ks nových dřevěných příčných pražců a v km 162,651 – 163,180 budou použity pražce betonové B91S, s rozdělením „d“, nové kolejnice 49E1 v dl. 75,0 m.

V 2.SK na urovanané a připravené vrstvě kolejového lože bude v km 162,643 – 162,647 bude vloženo 6 ks nových společných výhybkových dřevěných pražců, v km 162,647 – 162,651 bude vloženo 6 ks nových dřevěných příčných pražců a v km 162,651 – 162,917 budou použity pražce betonové SB8 užitá, s rozdělením „d“, kolejnice S49 užitá v cca dl. 25,0 m.

V 3. SK na urovanané a připravené vrstvě kolejového lože bude v km 162,494- 163,180 (dl.686,0 m) provedena montáž kolejového roštu. Budou použity pražce betonové SB8 užitá, s rozdělením „d“, kolejnice S49 užitá v cca dl. 25,0 m (materiál vyzískaný z koleje č. 1 + doplněn materiálem zajištěným objednatel)

Ve výhybce č. 2 na urovanané a připravené vrstvě kolejového lože bude v délce 33 m provedena montáž původní užitá výhybky J T-1:9-300 -P-p-HZ-d-K-ZP-N. Dřevěné výhybkové pražce budou použity nové.



Po montáži kolejového roštu a konstrukce výhybky bude doplněno nové štěrkové lože. Bude provedena v celé délce staničních kolejí úprava výškové a směrové polohy koleje a výhybky metodou přesnou, která bude provedena dle zjednodušené projektové dokumentace vyhotovenou SŽG Praha v ŽBP. Návrh bude poskytnut před zahájením stavby. Kolejové lože bude upraveno do profilu.

Po provedení prací na železničním svršku budou zhotoveny svary a zřízena bezстыková kolej včetně výhybky č. 2.

- Všeobecně bude bezстыková kolej zřízena dle postupu prací určených Předpisem SŽDC S 3/2 Bezстыková kolej,
- Zhotovitel bezстыkové koleje musí v rámci technologické přípravy vyhotovit návrh "Schématu zřizování BK - opravy vad a lomů v BK" (podle vzoru Předpisu S3/2 – příloha č. 6). Tento návrh musí projednat s určeným zaměstnancem Správy tratí nejméně v týdenním předstihu před zahájením prací. Při projednání návrhu musí být dohodnut i způsob navázání na stávající bezстыkovou kolej. Upínací teplota navazující bezстыkové koleje se upraví shodně s nově zřizovanou bezстыkovou kolejí na délce nejméně 50 m.
- Svařování montážních svarů v koleji smí být zahájeno za podmínky, že směrová a výšková poloha koleje umožňuje zhotovit svar stanovené geometrie.
- Svařování závěrných svarů při zřizování bezстыkové koleje smí být zahájeno až po písemném potvrzení vyhovujícího stavu svršku zhotovitelem stavby do stavebního deníku vč. překontrolování kolejového lože do předepsaného profilu. Dále musí být provedeno měření prostorové polohy koleje. Při převímce musí zhotovitel bezстыkové koleje prokázat zachování směrové polohy koleje před svařováním závěrných svarů a před předáním bezстыkové koleje (viz Příloha č. 3 – Dokumentace provedených prací).
- U provádění závěrných svarů bude vždy přítomen VPS TO Podbořany, Ing. Jiří Dolejš – tel. 724 960 831, který je určen pro převímku závěrných svarů.
- Při zřizování bezстыkové koleje bude dosaženo dovolené upínací teploty, umožnění volné dilatace bude prováděno pomocí kluzných podložek s výběhem do stávající bezстыkové koleje vždy 50,0 m.

Železniční spodek:

U koleje č. 1 a 3 bude opraveno sypané nástupiště se zpevněnou hranou v délce 141 m a 125,5 m 1x polymerový přechod v délce 2,5 m.

Mezi kolejemi bude provedeno odtěžení přebytečného zemního materiálu a bude provedena úprava plochy drážních stezek.

Veškeré výzisky zemního materiálu budou odvezeny na nejbližší skládku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. E. Zabezpečení stavby, čl. b) Likvidace odpadů čištění.

Dokončovací práce

Bude provedena montáž snímacího bodu počítače náprav.

H. Dokončovací práce

Součástí převzetí prací bude předložení dokladů potřebných k ukončení výluky a stavebních prací, dle přiloženého soupisu dokladů (viz Příloha č. 3 – Dokumentace provedených prací). Jedná se o soubor TBZ, **bod č. 9 a, b, c, d, e, f, h.**

CH. Předání a převzetí díla

V rámci převjímacího řízení je zhotovitel povinen doložit nezbytnou dokumentaci dle přiloženého soupisu dokladů (viz Příloha č. 3 – Dokumentace provedených prací).

Jedná se o soubor PŘEDÁNÍ A PŘEVZETÍ DÍLA, **bod č. 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23.**

Seznam příloh:

- Příloha č. 1** – Katastrální mapa + výpis vlastnictví majitele pozemku stavby a skládky, meziskládky
- Příloha č. 2** – Tištěný pasport
- Příloha č. 3** – Dokumentace provedených prací
- Příloha č. 4** – Pasport překážek
- Příloha č. 5** – Nástupiště Petrohrad

Termín plnění: 03/2021 – 30. 06. 2022

V Karlových Varech 25. února 2021

Miloš Vyhnálek
přednosta ST Karlovy Vary