



*Správa železniční dopravní cesty*

**Příloha č. 3 c)**

## **ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

### **ZÁMĚRŮ PROJEKTŮ A EKONOMICKÉHO HODNOCENÍ SOUBORU STAVEB**

**„Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové  
Sedlo u Lokte (včetně) “**

**„Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) –  
Sokolov (mimo)“**

Datum vydání: 2.3.2018

## OBSAH

<b>OBSAH .....</b>	<b>2</b>
<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>3</b>
1.1. PŘEDMĚT ZADÁNÍ .....	3
1.2. HLAVNÍ CÍLE STAVBY.....	3
1.3. MÍSTO STAVBY.....	3
1.4. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ) .....	3
<b>2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....</b>	<b>3</b>
2.1. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	3
2.2. OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ .....	3
<b>3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY .....</b>	<b>4</b>
<b>4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>4</b>
4.1. VŠEOBECNĚ.....	4
4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	4
4.3. ORGANIZACE VÝSTAVBY .....	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
4.4. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	4
4.5. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....	11
4.6. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	12
4.7. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY.....	12
4.8. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....	14
4.9. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	14
4.10. GEODETICKÁ DOKUMENTACE .....	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
<b>5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY .....</b>	<b>14</b>
<b>6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>15</b>

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve Všeobecných technických podmínkách (VTP).

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je vypracování Záměrů projektu, včetně nezbytných příloh dle Směrnice č. V-2/2012 v platném znění, včetně ekonomického hodnocení každé z dílčích staveb zahrnutých pod Soubor staveb na trati Karlovy Vary - Sokolov. Soubor staveb je složen z následujících staveb:

„Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně) “

„Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo)“.

- 1.1.2. Zároveň bude zpracováno ekonomické hodnocení Souboru staveb tak, aby byla prokázána ekonomická efektivita Souboru staveb jako celku. Ekonomické hodnocení bude zpracováno dle Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“, účinné od 15. 11. 2017. (dostupné na <http://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>).

- 1.1.3. Součástí Záměrů projektů bude doprovodná dokumentace.

### 1.2. Hlavní cíle stavby

Cílem rekonstrukce je zejména zajištění prostorové průchodnosti Z-GC, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu.

### 1.3. Místo stavby

- 1.3.1. Kraj: Karlovarský  
 1.3.2. Okres: Karlovy Vary, Sokolov

### 1.4. Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5 / F2
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	120
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	533
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	140
Číslo traťového a definičního úseku	0112 0112 N1, 0112 26, 0112 M1, 0112 42, 0112 40, 0112 L1 0112 0112 28, 0112 44
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	120
Trakční soustava	Střídavá 25 000 V, 50 Hz
Počet traťových kolejí	2

## 2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

### 2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. Nejsou.

### 2.2. Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1. SŽG Praha poskytne:  
 platné ŽBP a mapové podklady v rozsahu km 187,540 - 198,779 do hranic dráhy, nejnovějšího zaměření ,  
 platné ŽBP a mapové podklady v rozsahu km 198,779 - 207,457 do hranic dráhy, nejnovějšího zaměření .
- 2.2.2. Stanovení priorit implementace interoperability na české železniční síti ve vazbě na podporu z fondů EU v období 2014 – 2020, Profesní tým Národní Technologické Platformy, „Interoperabilita železniční infrastruktury“, 02/2014 (Je k dispozici nahlédnutí u zadavatele).

### 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

#### 3.1. „GSM-R Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova/Úpořiny – Most – Karlovy Vary – Cheb“

- 3.1.1. „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk (mimo)“ (Probíhá zadávací řízení na ZP )
- 3.1.2. „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo) “ (Probíhá zadávací řízení na ZP)
- 3.1.3. „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)“ (Probíhá zadávací řízení na ZP)
- 3.1.4. „Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“, část *dopravně technologické posouzení*, (PD, SUDOP Praha a.s.)
- 3.1.5. „Modernizace ŽST Karlovy Vary - staniční část“ ( SŽDC, realizace)
- 3.1.6. „Peronizace ŽST Chodov“ (SŽDC, realizace)
- 3.1.7. „Revitalizace trati K. Vary dolní nádraží – Johannegeorgenstadt“ (SŽDC, realizace)
- 3.1.8. „Rekonstrukce přejezdu v km 193,244 na trati Chomutov – Cheb“ (SŽDC, realizace )
- 3.1.9. „Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem - Cheb“ (Probíhá zpracování studie, SUDOP Praha, a.s.).

### 4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

#### 4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Práce zhotovitele bude ukončena zpracováním Záměrů projektů a předložením v centrální komisi Ministerstva dopravy, s případným zapracováním všech připomínek vyplývajících ze závěru schválení těchto záměrů centrální komisí Ministerstva dopravy.
- 4.1.2. V průběhu prací si zhotovitel zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami. Stejným způsobem si v případě potřeby zajistí potřebné vnitropodnikové směrnice SŽDC, Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, předpisy SŽDC, zaváděcí listy, normy TNŽ apod.

#### 4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Dopravní technologie bude pro zadaný úsek Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo) vypracována dle směrnice č.11/2006.
- 4.2.2. Dopravní technologie bude vycházet z dokumentace zpracované v rámci akce „Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem - Cheb“, která řeší dopravně-technologické posouzení celého úseku Ústí nad Labem – Teplice v Čechách – Bílina – Chomutov – Cheb, včetně odbočné trati Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina.
- 4.2.3. Na základě tohoto rozsahu dopravy bude vypracován GVD.
- 4.2.4. Budou uvedeny parametry typových vlaků.
- 4.2.5. Výhledový rozsah a organizace osobní dopravy budou vycházet ze stávajícího stavu s potvrzením údajů ze strany objednatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy následně potvrdí SŽDC GR O26. Přehled frekvence cestujících zajistí Zhotovitel dokumentace.

#### STAVBA 1:

#### „REKONSTRUKCE TRAŤOVÉHO ÚSEKU KARLOVY VARY (MIMO) – NOVÉ SEDLO U LOKTE (VČETNĚ) “

#### 4.3. Zabezpečovací zařízení

##### Popis stávajícího stavu:

##### 4.3.1. TZZ Karlovy Vary – Chodov

je rozdělen na dva traťové oddíly. Úsek Karlovy Vary – odbočka Karlovy Vary-Dvory je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – SW souhlas typu ITZZ (integrované TZZ) v obou

traťových kolejích (SW souhlas integrovaný do SZZ ESA-11). Tento SW souhlas umožňuje obousměrné jízdy v obou traťových kolejích. Drážní dopravu v traťovém oddíle Karlovy Vary – Karlovy Vary-Dvory řídí a organizuje výpravčí JOP. Některé úseky jsou bez přenosu kódu VZ. V mezistaničním úseku se nachází PZS km 188,911 (P84), kat. 3ZBI, typ AŽD71. Úsek odbočka Karlovy Vary-Dvory – Chodov je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatické hradlo AHP-03 bez hradla na trati. Toto zařízení zabezpečuje obousměrné jízdy v obou traťových kolejích. Drážní dopravu v traťovém oddíle odbočka Karlovy Vary-Dvory – Chodov řídí a organizuje výpravčí JOP s výpravčím ŽST Chodov. V úseku odbočka Karlovy Vary-Dvory – Chodov je přenášen kód VZ na hnací vozidlo dodatečným kodováním. Mezistaniční úsek Nové Sedlo u Lokte – Chodov dvoukolejně trati Kadaň- Prunéřov – Cheb a jednokolejně trati Krásný Jez – Chodov (loketská kolej) je vybaven zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatickým traťovým zabezpečovacím zařízením s traťovými souhlasy a kontrolou volnosti tratě. V mezistaničním úseku se nachází PZS km 193,244 (P85), kat. 3ZBI, typ ARE.

#### 4.3.2. SZZ Nové Sedlo u Lokte

Stávající reléové SZZ vybudované v roce 1977 je 3. kategorie, typu AŽD71 cestového systému. Je vybavené číslicovou volbou, třífázovými elektrickými přestavníky a světelnými návěstidly. Pro zjišťování volnosti nebo obsazení kolejových úseků jsou použity kolejové obvody s frekvencí 275 Hz. Kodování VZ je zajištěno do kolejí č. 1, 2, 3, 4 a 6. Staniční zabezpečovací zařízení je společné pro kolejiště SZDC a kolejiště SU.

#### Požadavky na nový stav:

- 4.3.3. Pro nasazení systému ERTMS/ETCS nutno respektovat a využít výsledky realizace probíhajících a dokončených projektů zejména v rozsahu:
- zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,
  - zajištění dosažitelnosti všech potřebných informací z nově budovaných zařízení ve stavědlových ústřednách SZZ,
  - zajištění vhodné konfigurace kolejiště a rozložení prvků železniční dopravní cesty pro snížení dopadů ERTMS/ETCS na dopravní technologii,
  - zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech.
- 4.3.4. Vlastní výstavba systému ETCS a dálkového ovládání z CDP Praha bude řešena samostatnou stavbou.
- 4.3.5. V ŽST Nové Sedlo u Lokte bude zřízeno nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu elektronické stavědlo.  
s přípravou pro dálkové ovládání z CDP Praha.
- 4.3.6. Součástí návrhu nového SZZ musí být i projednání a návrh řešení ovládání kolejiště v majetku Sokolovské uhelné.
- 4.3.7. ŽST Karlovy Vary-Dvory, Chodov a Nové Sedlo u Lokte budou ovládány z PPV Karlovy Vary. Součástí technického řešení bude úprava a doplnění stávajícího pracoviště PPV včetně vyvolaných stavebních úprav.
- 4.3.8. K umístění technologických zařízení SZZ využít přednostně stávající budovy a prostory.
- 4.3.9. Součástí záměru musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ včetně jeho kolejových obvodů.
- 4.3.10. Pro nově navržené prostředky pro spolupůsobení vlaku budou použity kolejové obvody nebo počítače náprav vyhovující TSI CCS, ČSN EN 50238, CLC/TS 50238-2, ČSN CLC/TS 50238-3.
- 4.3.11. Při použití počítačů náprav je nutno respektovat omezení výstavby snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19.12.2012. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, CLC/TS 50238-2, ČSN CLC/TS 50238-3.
- 4.3.12. V případě použití počítačů náprav v ŽST Nové Sedlo u Lokte bude navržena funkcionální Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla.

- |         |  |
|---------|--|
| 4.3.13. | V mezistaničním úseku Karlovy Vary-Dvory – Chodov bude navrženo nové TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu elektronický automatický blok.   |
| 4.3.14. | V mezistaničním úseku Chodov – Nové Sedlo u Lokte bude vybudováno nové TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu elektronický automatický blok.   |
| 4.3.15. | V mezistaničním úseku Nové Sedlo u Lokte - Sokolov bude ponecháno stávající TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu automatický blok nebo navázáno nové TZZ (vybudované v související stavbě).  |
| 4.3.16. | V mezistaničním úseku Nové Sedlo u Lokte - Loket bude navrženo nové TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu automatické hradlo.   |
| 4.3.17. | V rámci nových TZZ se předpokládá výstavba nových přejezdových zabezpečovacích zařízení, která vyplynou z Rozhodnutí o změně zabezpečení přejezdů vydaném DÚ a těch, která nevyhovují technickým stavem, platným normám a zaváděcím listům. Jednotlivá PZS budou 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 reléového typu s elektronickými doplňky. U všech přejezdů je nutno prověřit nutnost jejich existence. Nutno uvažovat se souvisejícími stavebními úpravami přejezdů. |
| 4.3.18. | Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.  |
| 4.3.19. | Nutno respektovat Směrnici SŽDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4665/2014-O12 s účinností od 1.5.2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaků, atd.   |
| 4.3.20. | Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.   |

#### 4.4. Sdělovací zařízení

##### Popis stávajícího stavu:

##### 4.4.1. Zastávka Karlovy Vary Dvory

Rozhlasové zařízení s dálkovým ovládáním automatického i manuálního hlášení ze stanoviště dispečera DOZ.

##### 4.4.2. ŽST Nové Sedlo u Lokte

Obsahuje telefonní zapojovač ALFA, rozhlasové zařízení typu RRU pro informování cestujících, záznamové zařízení ReDat 3. Staniční budova je vybavena elektrickou požární signalizací (EPS) typu MHU109.

##### 4.4.3. TÚ Karlovy Vary – Nové Sedlo u Lokte

Traťová kabelizace v úseku K.Vary – Cheb (dálkový metalický kabel) byla vybudována převážně na přelomu 60. a 70. let minulého století, je za hranicí životnosti, ve většině mezistaničních úseků je v havarijním stavu a i z pohledu její plné obsazenosti není v podstatě možno ji využít při realizaci výše popsaných úprav. Za hranicí životnosti a takřka v havarijním stavu je i napájecí kabel 6kV, který byl vybudován na přelomu 70. a 80. let minulého století. Stávající optický kabel je v majetku společnosti ČD-Telematika, a.s. (vybudován v rámci akce ŽVPS), je veden kombinovaně v zemi a na trakčních stožárech. V rámci staveb „Peronizace ŽST Chodov“ a „Modernizace ŽST Karlovy Vary – staniční část“ je v úseku Karlovy Vary Dvory – Chodov doplněn úsek o nový optický a metalický kabel. Tím je kompletně propojena ŽST Karlovy Vary – Chodov.

##### Požadavky na nový stav:

##### 4.4.4. Zastávka Karlovy Vary Dvory

Bez úprav.

##### 4.4.5. ŽST Nové Sedlo u Lokte

Doplnění stávající rozhlasové ústředny pro cestující o možnost dálkového ovládání. Doplnění stávajícího zapojovače o možnost dálkového ovládání ze stanoviště dispečera DOZ. Doplnění systému EPS o možnost dálkového dohledu ze stanoviště dispečera DOZ. Vybudování kamerového systému.

4.4.6. Řešení rádiových systémů v návaznosti na související stavbu GSM-R.

**4.5. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení**

**4.5.1. Popis stávajícího stavu:**

4.5.1.1. Tento traťový úsek je elektrifikován trakční soustavou 25kV AC, 50Hz, vybudovaný v roce 1983. Odpojovače TV jsou ovládány z ED Ústí nad Labem. V úseku Karlovy Vary - Nové Sedlo u Lokte je kabelový rozvod 6kV-75Hz pouze v ŽST Nové Sedlo u Lokte.

4.5.1.2. V tomto úseku je v km 205,800 SpS 25kV Královské Poříčí, která byla vybudována v roce 1983 v rámci elektrizace trati Sokolov – K.Vary.

4.5.1.3. V zastávce Karlovy Vary Dvory jsou kabelové rozvody, EOv a osvětlení.

4.5.1.4. V ŽST Nové Sedlo u Lokte jsou kabelové rozvody, EOv a osvětlení.

**4.5.2. Požadavky na nový stav:**

4.5.2.1. Z důvodu stáří a nevyhovujícího stavu provozuschopnosti, tak i bezpečnosti veškerého zařízení uvedeného výše je nutno zajistit jejich rekonstrukci.

4.5.2.2. Při všech změnách geometrické polohy koleje je nutné dbát na to, aby se po úpravách klikatosti trolejového drátu nedosáhlo hraniční možnosti úpravy geometrické polohy trolejového drátu na trakční podpěře a mohlo se po ukončení stavby (např. po podbíjení) dále trakční vedení regulovat.

4.5.2.3. Navrhnout kompletní rekonstrukci TV, včetně TP.

4.5.2.4. Na základě energetických výpočtů vybudovat kabelový rozvod 22kV v daném úseku. Zabezpečovací zařízení by do dokončení výstavby kabelu 22kV v celém úseku Cheb - Citice - Karlovy Vary bylo napájeno z rozvodu 6kV/75Hz.

4.5.2.5. Zastávka Karlovy Vary Dvory :

Provést rekonstrukci osvětlení.

4.5.2.6. ŽST Nové Sedlo u Lokte:

Požadujeme kompletní rekonstrukci TV. Na Karlovarském zhlaví navázat na stavbu Peronizace žst. Chodov. Při návrhu trakčního vedení oddělit prostorově trakční vedení vlečky Sokolovské uhelné. Provést úpravu původního EOv, které je napájené z distribuce na systém napájený z trakce a navázat na EOv vybudované v rámci stavby Peronizace žst. Chodov. V trafostanici 22/0,4kV provést rekonstrukci zařízení v návaznostech na plánovaný rozvod 22kV. Ostatní rozvody nn a osvětlení upravit, případně rekonstruovat dle nové konfigurace kolejiště. Provést úpravy DOÚO a DŘT, minimálně v rozsahu výměny řídicí techniky (POZ, PLC atd.)

4.5.2.7. Rozsah rekonstrukce trakčního vedení bude navržen v souladu s navrženými úpravami železničního spodku (odvodnění), s přihlédnutím ke stavu a poloze trakčních stožárů a jejich základů (např. rozpětí stožárů, působení bludných proudů) a zvýšení traťové rychlosti. Návrh rekonstrukce trakčního vedení musí být v souladu s ustanoveními norem ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50119 ed.2, ČSN EN 50 367 ed. 2, ČSN EN 50122-1 ed.2 a ČSN EN 34 1500 ed.2. Při návrhu trakčního vedení musí být splněny požadavky vyplývající z TSI ENE.

**4.6. Inženýrské objekty**

**4.6.1. Železniční svršek a spodek**

**Popis stávajícího stavu:**

Ve stavbou dotčených úsecích je železniční svršek převážně tvořen kolejnicemi S49 na pražcích betonových SB8 z let 1979 – 1984. Koleje jsou svařeny do bezстыkové koleje.

4.6.1.1. Výhybky č. 1 – 4 v Odbočce Karlovy Vary - Dvory jsou z roku 2004 na betonových pražcích tvar kolejnic 60E1, výhybka č. 5 je z roku 1996 na dřevěných pražcích tvar kolejnic S49.

4.6.1.2. Výhybky č. 2 – 6 na karlovarském zhlaví ŽST Chodov jsou rekonstruovány ve stavbě Peronizace žst. Chodov na betonové/60E2.



4.6.1.3. ŽST Nové Sedlo u Lokte - výhybky č. 6XA, 6XB, 9XA a 9XB na karlovarském zhlaví jsou rekonstruovány ve stavbě Peronizace žst. Chodov na betonové/60E2. Ostatní výhybky na karlovarském zhlaví jsou tvaru S49 z roku 1989 nebo 2002. Výhybky na chebském zhlaví byly rekonstruovány v roce 2014 na betonové/S49.

4.6.1.4. Vyhýbka č.45 v odbočce na Starou Roli je realizována v rámci stavby „Modernizace ŽST Karlovy Vary – staniční část“.

4.6.1.5. Železniční spodek neprodělal od vložení stávajícího kolejového roštu významnější stavební zásahy. Dále jsou v celém úseku zanesené příkopy. Odvodnění je místy nefunkční. Nutná rekonstrukce zárubních/opěrných zdí včetně odstranění nebezpečných porostů a řešení stability svahů.

**Požadavky na nový stav:**

4.6.1.6. Při rekonstrukci železničního svršku a spodku se předpokládá provést celkovou rekonstrukci železničního svršku v traťovém úseku a ŽST v hlavních dopravních kolejích a v předjízdňích kolejích materiálem novým (rekonstrukce 1. a 2. koleje v km 186,100, navazující na stavbu „Modernizace ŽST Karlovy Vary“, až na chebské zhlaví ŽST Nové Sedlo u Lokte cca km 198,900 v návaznosti na stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo)“). Ze záměru vyjmout části infrastruktury, které prošly v nedávné době rekonstrukcí.

4.6.1.7. Provéřit možnost úpravy směrového oblouku v km cca 194,4 – 194,8 mimo pozemek SZDC z důvodu odstranění bodového omezení rychlosti.

4.6.1.8. Provést rekonstrukci výhybky č. 5 v Odbočce Karlovy Vary – Dvory.

4.6.1.9. Provést rekonstrukci koleje č. 3 v Odbočce Karlovy Vary – Dvory materiálem užitým.

4.6.1.10. Bude provedeno nové odvodnění a navrženy úpravy a sanace železničního spodku v nezbytně nutném rozsahu. V úseku Chodov – Nové Sedlo u Lokte budou navržena opatření pro zajištění stability svahů.

4.6.1.11. ŽST Nové Sedlo u Lokte

Předpokládá se provést rekonstrukci hlavních dopravních kolejí, předjízdňích kolejí a výhybek materiálem novým.

Bude navržena rekonstrukce odvodnění a sanace železničního spodku.

Z tohoto rozsahu budou vyjmuty části již rekonstruované při jiných investičních akcích po roce 2000, které splňují současné legislativní požadavky, zejména pak části provedené v rámci stavby „Peronizace ŽST Chodov“.

4.6.1.12. V případě, že je zemní těleso v dosahu Q100, budou navržena opatření k jeho ochraně.

## **4.7. Nástupiště**

### **4.7.1. Popis stávajícího stavu:**

4.7.1.1. ŽST Nové Sedlo u Lokte

Stávající 2 ostrovní nástupiště s přístřeškem propojené podchodem s výpravní budovou.

4.7.1.2. Zastávka Karlovy Vary Dvory

Stávající 2 jednostranné nástupiště.

### **4.7.2. Požadavky na nový stav:**

4.7.2.1. ŽST Nové Sedlo u Lokte

V ŽST Nové Sedlo u Lokte bude navržena rekonstrukce nástupiště 550 mm nad TK. Dále řešení bezbariérového přístupu na nástupiště.

4.7.2.2. Zastávka Karlovy Vary Dvory

V zastávce Karlovy Vary Dvory bude navržena rekonstrukce nástupiště 550 mm nad TK. Dále řešení bezbariérového přístupu na nástupiště.



#### 4.8. Železniční přejezdy

##### 4.8.1. Popis stávajícího stavu

4.8.1.1. V zadaném úseku se nacházejí následující přejezdy:

P86, km 195,154

P85, km 193,244 (rekonstruovaný v rámci projektu „Rekonstrukce přejezdu v km 193,244 na trati Chomutov – Cheb“, realizace 2016)

P84, km 188,909

##### 4.8.2. Požadavky na nový stav:

4.8.2.1. Bude provedena rekonstrukce přejezdu P84.

4.8.2.2. Provéřít technicky možnost nahrazení železničního přejezdu P85 nadjezdem z důvodu naprosto nevhodné konfigurace terénu a tím pádem velmi špatným směrovým poměrům na komunikaci. Dále bude prověřena možnost náhrady železničního přejezdu P86. V případě akceptovatelného technického řešení prověřit soulad s územním plánem a definovat požadavky na majetkoprávní úpravy. V případě negativního výsledku bude navržena jejich rekonstrukce.

#### 4.9. Mosty a propustky

##### Popis stávajícího stavu:

4.9.1.1. Most km 187,621 – ocelová svařovaná konstrukce s nýtovými spoji se zapuštěnou mostovkou s mostnicemi ve směrovém oblouku. Rozpětí konstrukce 6,90 m přes místní komunikaci.

4.9.1.2. Most km 188,145 – ocelová svařovaná konstrukce bez mostovky s mostnicemi v přechodnici o rozpětí 21,20 m přes stezku pro pěší a trvalý vodní tok – řeka Rolava.

4.9.1.3. Most km 190,029 – železobetonový deskový most s kamennou spodní stavbou v zastávce Dvory. Šířka mostu odpovídá původnímu kolejovému uspořádání v žst. Dvory.

4.9.1.4. Most km 191,924 – kamenná klenba přes obslužnou komunikaci.

4.9.1.5. Most km 192,094 – kamenná klenba o světlosti 9,50 m přes trvalou vodoteč.

4.9.1.6. Most km 198,281 – podchod pro pěší na ostrovní nástupiště v žst. Nové Sedlo u Lokte. Přístup do objektu z prostoru přednádraží. Není zajištěn bezbariérový přístup na nástupiště.

##### Propustky:

4.9.1.7. Propustek km 186,696 – kamenná klenba s vysokou přesypávkou v místě sanovaného sesuvu.

4.9.1.8. Propustek km 186,982 – kamenná klenba s vysokou přesypávkou.

4.9.1.9. Propustek km 188,665 – kamenná klenba.

4.9.1.10. Propustek km 188,919 – deskový propustek se zabetonovanými kolejnicemi, zaústěno odvodnění železničního spodku.

4.9.1.11. Propustek km 189,103 – kamenná klenba s vysokou přesypávkou, celoročně suchý.

4.9.1.12. Propustek km 189,429 – kamenná klenba s vysokou přesypávkou.

4.9.1.13. Propustek km 189,795 – kamenná klenba s vysokou přesypávkou.

4.9.1.14. Propustek km 190,652 – kamenná klenba s žlb. vykonzolovanými římsami zasahujícími do obrysu štěrkového lože, není dodržen VSMP.

4.9.1.15. Propustek km 191,824 – kamenná klenba s přesypávkou, trvalá vodoteč.

4.9.1.16. Propustek km 191,966 – kamenný deskový propustek s nevyhovující zatížitelností.

4.9.1.17. Propustek km 192,268 – kamenný deskový, zaústěno odvodnění železničního spodku, nevyhovující zatížitelnost objektu.

4.9.1.18. Propustek km 193,101 – kamenná klenba s přesypávkou.

4.9.1.19. Propustek km 193,823 – kamenná klenba se stálou vodotečí, není zajištěn bezpečný přechod objektu bez zábradlí.

4.9.1.20. Propustek km 195,267 – železobetonový trubní.

4.9.1.21. Propustek km 197,435 – železobetonový trubní.

4.9.1.22. Propustek km 198,253 – železobetonový prefabrikovaný rámový s trvalou vodotečí a vysokou přesypávkou.

4.9.1.23. Propustek km 198,740 - železobetonový prefabrikovaný rámový s trvalou vodotečí.

**4.9.2. Požadavky na nový stav:**

4.9.2.1. U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S30135/2015–S 13) a prokázána přechodnost traťové třídy 22,5t/8t. U stávajících objektů lze zatížitelnost stanovit v kategorii „A“. U všech mostních objektů bude zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků zatížitelnosti a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu.

4.9.2.2. Nové a rekonstruované mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem. U mostních objektů s mostnicemi bude navržena nová konstrukce s průběžným kolejovým ložem bez ohledu na výsledek výše uvedeného posouzení. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

4.9.2.3. Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do D4. třídy tratí.

**4.10. Ostatní objekty**

4.10.1. Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření a podobně.

**4.11. Pozemní stavební objekty**

**4.11.1. Popis stávajícího stavu:**

4.11.1.1. Zastávka Karlovy Vary Dvory

V zastávce Karlovy Vary Dvory se nachází zánovní (z roku 2005) prosklené přístřešky pro cestující, které jsou ve správě OŘ SBBH.

4.11.1.2. ŽST Nové Sedlo u Lokte

4.11.1.3. V ŽST jsou na obou ostrovních nástupištích přístřešky délky 108 m rekonstruované v roce 2004 v odpovídajícím technickém stavu.

Výpravní budova je ve správě SON Ústí nad Labem.

**4.11.2. Požadavky na nový stav:**

4.11.2.1. Zastávka Karlovy Vary Dvory

Demontáž a nové osazení stávajících přístřešků (instalovány v roce 2005) na nástupiště 550 mm. Bude zřízen nový orientační systém v souladu se SM 118 (při rekonstrukci nástupišť bude stávající demontován). Zřízení orientačních hlasových majáčků pro nevidomé.

4.11.2.2. ŽST Nové Sedlo u Lokte

Prověření požadavku průjezdného profilu nástupištích přístřešků. Návrh případné rekonstrukce. Bude zřízen nový orientační systém v souladu se SM 118 (při rekonstrukci nástupišť bude stávající demontován). Zřízení orientačních hlasových majáčků pro nevidomé.

**STAVBA 2:**

**„REKONSTRUKCE TRAŤOVÉHO ÚSEKU NOVÉ SEDLO U LOKTE (MIMO) – SOKOLOV (MIMO)“**

**4.12. Zabezpečovací zařízení**

**Popis stávajícího stavu:**

4.12.1. ŽST Nové Sedlo u Lokte

Stávající reléové SZZ vybudované v roce 1977 je 3. kategorie, typu AŽD71 cestového systému. Je vybavené číslicovou volbou, třífázovými elektrickými přestavníky a světelnými návěstidly. Pro

zjišťování volnosti nebo obsazení kolejových úseků jsou použity kolejové obvody s frekvencí 275 Hz. Kódování VZ je zajištěno do kolejí č. 1, 2, 3, 4 a 6. Staniční zabezpečovací zařízení je společné pro kolejiště SZDC a kolejiště SU.

#### 4.12.2. TZZ Nové Sedlo u Lokte - Sokolov

Stávající TZZ vybudované v roce 1977 je 3. kategorie s tříznakovým obousměrným univerzálním automatickým blokem. Volnost nebo obsazenost mezistaničního úseku je provedena kolejovými obvody 75 Hz. V mezistaničním úseku se nenacházejí PZS.

#### 4.12.3. ŽST Sokolov

Stávající SZZ vybudované v roce 2010 je 3. kategorie, typu ESA-33 zapojeným do JOP, s elektrickými přestavníky s třífázovými motory a se světelnými návěstidly. Staniční zabezpečovací zařízení je ovládáno ústředně z dopravní kanceláře. Volnost kolejových úseků je v celém obvodu stanice zjišťována pomocí KO o signální frekvenci 275 Hz.

### Požadavky na nový stav:

- 4.12.4. Pro nasazení systému ERTMS/ETCS nutno respektovat a využít výsledky realizace probíhajících a dokončených projektů zejména v rozsahu:

zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,

zajištění dosažitelnosti všech potřebných informací z nově budovaných zařízení ve stavědlových ústřednách SZZ,

zajištění vhodné konfigurace kolejiště a rozložení prvků železniční dopravní cesty pro snížení dopadů ERTMS/ETCS na dopravní technologii,

zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech.

- 4.12.5. Vlastní výstavba systému ETCS a dálkového ovládání z CDP Praha bude řešena samostatnou stavbou.

- 4.12.6. V mezistaničním úseku Nové Sedlo u Lokte – Sokolov bude vybudováno nové TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu elektronický automatický blok.

- 4.12.7. Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.

- 4.12.8. Nutno respektovat Směrnici SŽDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4665/2014-O12 s účinností od 1.5.2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaků, atd.

- 4.12.9. Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.

### 4.13. Sdělovací zařízení

#### Popis stávajícího stavu:

#### 4.13.1. Nové Sedlo u Lokte - Sokolov

V traťovém úseku Nové Sedlo u Lokte - Sokolov se v současné době nenachází žádné sdělovací zařízení ve správě SSZT Karlovy Vary.

#### 4.13.2. Zastávka Královské Poříčí

V zastávce Královské poříčí se v současné době nenachází žádné sdělovací zařízení ve správě SSZT Karlovy Vary.

- 4.13.3. Traťová kabelizace v úseku K.Vary – Cheb (dálkový metalický kabel) byla vybudována převážně na přelomu 60. a 70. let minulého století, z pohledu plné obsazenosti není v podstatě možno ji využít při uvažované rekonstrukci traťového úseku.

- 4.13.4. Optická kabelizace SŽDC se v úseku Nové Sedlo u Lokte – Sokolov nenachází. V úseku je pouze optika v majetku ČD Telematika.

4.13.5. Traťový úsek je propojen napájecím kabelem 6kV, který byl vybudován na přelomu 70. a 80. let minulého století.

**Požadavky na nový stav:**

- 4.13.6. TZZ – v celé části mezistaničního úseku požadujeme zřízení VTO v souladu se zněním předpisů a norem SŽDC v platném znění.
- 4.13.7. Řešení rádiových systémů v návaznosti na související stavbu GSM-R.
- 4.13.8. V Zastávce Královské Poříčí, doplnění rozhlasové ústředny s dálkovým ovládáním automatického i manuálního hlášení. Ovládání úseku bude v rámci výrobních porad upřesněno.
- 4.13.9. Za účelem realizace výše popsaných úprav je nutno v úseku zbudovat novou kabelizaci v tomto rozsahu:
- dálkový metalický kabel
  - dálkový optický kabel

**4.14. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení**

**4.14.1. Popis stávajícího stavu:**

- 4.14.1.1. Tento traťový úsek je elektrifikován trakční soustavou 25kV AC, 50Hz, vybudovaný v roce 1983. Odpojovače TV jsou ovládány z ED Ústí nad Labem.
- 4.14.1.2. V úseku Nové Sedlo u Lokte – Cheb je kabelový rozvod 6kV-75Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení. V tomto úseku je v km 205,800 SpS 25kV Královské Poříčí, která byla vybudována v roce 1983 v rámci elektrizace trati Sokolov – K.Vary.
- 4.14.1.3. V zastávce Královské Poříčí jsou kabelové rozvody a osvětlení.

**4.14.2. Požadavky na nový stav:**

- 4.14.2.1. Při všech změnách geometrické polohy koleje je nutné dbát na to, aby se po úpravách klikatosti trolejového drátu nedosáhlo hraniční možnosti úpravy geometrické polohy trolejového drátu na trakční podpěře a mohlo se po ukončení stavby (např. po podbíjení) dále trakční vedení regulovat.
- 4.14.2.2. Navrhnout kompletní rekonstrukci TV, včetně TP. Provést celkovou rekonstrukci SpS 25kV AC Královské Poříčí.
- 4.14.2.3. Na základě energetických výpočtů vybudovat kabelový rozvod 22kV v daném úseku. Zabezpečovací zařízení by do dokončení výstavby kabelu 22kV v celém úseku Cheb – Citice – Karlovy Vary bylo napájeno z rozvodu 6kV/75Hz.
- 4.14.2.4. V zastávce Královské Poříčí provést kompletní rekonstrukci osvětlení.
- 4.14.2.5. Rozsah rekonstrukce trakčního vedení bude navržen v souladu s navrženými úpravami železničního spodku (odvodnění), s přihlédnutím ke stavu a poloze trakčních stožárů a jejich základů (např. rozpětí stožárů, působení bludných proudů) a zvýšení traťové rychlosti. Návrh rekonstrukce trakčního vedení musí být v souladu s ustanoveními norem ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50119 ed.2, ČSN EN 50 367 ed. 2, ČSN EN 50122-1 ed.2 a ČSN EN 34 1500 ed.2. Při návrhu trakčního vedení musí být splněny požadavky vyplývající z TSI ENE.

**4.15. Inženýrské objekty**

**4.15.1. Železniční svršek a spodek**

**4.15.2. Popis stávajícího stavu:**

- 4.15.2.1. V dotčeném úseku je železniční svršek převážně tvořen kolejnicemi S49 na pražcích betonových SB6 z roku 1979, v úseku cca 1,5 km pak na pražcích B91 z roku 2013 střídavě kolejnice z roku 1979 a 2012. Kolej je svařena do bezстыkové koleje.
- 4.15.2.2. V úseku se nenachází žádné železniční přejezdy.
- 4.15.2.3. Železniční spodek neprodělal od vložení stávajícího kolejového roštu významnější stavební zásahy. Dále jsou v celém úseku zanesené příkopy. Odvodnění je místy nefunkční. Nutná

rekonstrukce zárubních/opěrných zdí včetně odstranění nebezpečných porostů a řešení stability svahů.

#### 4.15.3. Požadavky na nový stav:

- 4.15.3.1. Při rekonstrukci železničního svršku v traťovém úseku se předpokládá provést celkovou rekonstrukci železničního svršku v 1. a 2. dopravní koleji novým materiálem (60E2/B91S).
- 4.15.3.2. Bude provedeno nové odvodnění a navrženy úpravy a sanace železničního spodku v nezbytně nutném rozsahu.
- 4.15.3.3. Bude navržena rekonstrukce zárubní zdi v km cca 204,1 – 204,5 (2. kolej) a sanace skalního zářezu (odřezu) v km cca 202,3 – 204,9 (1. a 2. kolej).
- 4.15.3.4. Obecně v celém úseku je nutné prověřit stav zasiťování svahů a navrhnout jejich případnou úpravu, výměnu nebo doplnění. V odůvodněných případech na základě posouzení navrhnout účinnější způsob zajištění nestabilních svahů zářezů. S tím souvisí i odstranění náletové vegetace, která degraduje konstrukce zářezů. Z tohoto rozsahu budou vyjmuty části již rekonstruované při jiných investičních akcích po roce 2000, které splňují současné legislativní požadavky.

#### 4.15.4. Nástupiště

##### Popis stávajícího stavu:

- 4.15.4.1. Zastávka Královské Poříčí

Stávající 2 jednostranné nástupiště se dvěma zděnými přístřešky. Přístup dvěma přístupovými chodníky, které nesplňují technické podmínky na bezbariérovost.

##### Požadavky na nový stav:

- 4.15.4.2. Zastávka Královské Poříčí

Bude navržena rekonstrukce stávajících vnějších nástupišť a navržena nová nástupiště o výšce 550mm nad TK. V rámci zpracování Záměru projektu bude prověřena možnost zkrácení přístupu na nástupiště s řešením vyústění přístupového chodníku u opěry mostního objektu.

#### 4.15.5. Mosty a propustky

##### Popis stávajícího stavu:

- 4.15.5.1. Most km 198,948 – železobetonový deskový most o 5 polích, nevyhovující zábradlí, zajištění bezpečnosti.
- 4.15.5.2. Novosedelský tunel – železobetonový prefabrikovaný, odhalená výztuž ostění, degradace zdiva, chybějící oplocení.
- 4.15.5.3. Most km 205,157 – spřažená ocelobetonová konstrukce o třech polích přes místní komunikaci a vodoteč, délka přemostění 105 m. Obnažená výztuž spodní stavby, degradace zdiva nosné konstrukce a spodní stavby, nevyhovující zábradlí, degradovaný nátěr ocelové konstrukce, nefunkční ložiska.
- 4.15.5.4. Most km 205,652 – spřažená ocelobetonová konstrukce o rozpětí 35,0 m přes silnici II. třídy. Obnažená výztuž spodní stavby a říms nosné konstrukce, degradace zdiva nosné konstrukce a spodní stavby, nevyhovující zábradlí, degradovaný nátěr ocelové konstrukce, nefunkční ložiska.
- 4.15.5.5. Most km 206,641 – kamenná klenba, průsaky v klenbě, nestabilní svah nad objektem.

##### Propustky:

- 4.15.5.6. Propustek km 199,520 – železobetonový trubní, degradace zdiva a trub.
- 4.15.5.7. Propustek km 200,367 – železobetonový trubní, nefunkční odvodnění železničního spodku, degradace zdiva.
- 4.15.5.8. Propustek km 201,477 – železobetonový trubní, degradace zdiva, chybějící zábradlí.
- 4.15.5.9. Propustek km 201,603 – železobetonový trubní, degradace zdiva, nevyhovující zábradlí.

- 4.15.5.10. Propustek km 201,840 – železobetonový trubní, degradace zdiva a trub.
- 4.15.5.11. Propustek km 202,489 - železobetonový trubní, degradace zdiva, chybějící zábradlí.
- 4.15.5.12. Propustek km 204,239 – železobetonový trubní, degradace zdiva.
- 4.15.5.13. Propustek km 204,559 – železobetonový rámový, degradace zdiva čel, nevyhovující zábradlí.
- 4.15.5.14. Propustek km 206,800 – kombinovaný propustek, kamenná klenba a kamenné stropní desky, nevyhovující zatížitelnost objektu.
- 4.15.5.15. Propustek km 207,165 – kamenný deskový propustek, nevyhovující zatížitelnost.

**4.15.6. Požadavky na nový stav:**

- 4.15.6.1. U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S30135/2015–S 13) a prokázána přechodnost traťové třídy 22,5t/8t. U stávajících objektů lze zatížitelnost stanovit v kategorii „A“. U všech mostních objektů bude zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků zatížitelnosti a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu.
- 4.15.6.2. Nové a rekonstruované mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.
- 4.15.6.3. Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do D4.třídy tratí.

**4.16. Ostatní objekty**

- 4.16.1. Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření a podobně.

**4.17. Pozemní stavební objekty**

**4.17.1. Popis stávajícího stavu:**

- 4.17.1.1. Zastávka Královské Poříčí

V zastávce Královské Poříčí se nachází zděné přístřešky pro cestující, které jsou ve správě SON.

**4.17.2. Požadavky na nový stav:**

- 4.17.2.1. Zastávka Královské Poříčí

Projednat se SON v souvislosti s rekonstrukcí nástupišť prověření technických parametrů přístřešků a možnost jejich ponechání. V případě negativního výsledku bude navržena jejich náhrada nebo stavební úpravy případnou rekonstrukci čekárenských přístřešků v zastávce Královské Poříčí. Bude navržen nový orientační systém. Zřízení orientačních hlasových majáčků pro nevidomé.

**4.18. Životní prostředí**

- 4.18.1. Tato kapitola bude zpracována v obecné rovině a seřazena následovně:

Popis jednotlivých složek životního prostředí, identifikace lokalit NATURA 2000 v řešené oblasti, případné změny hlukového zatížení.

Odpadové hospodářství na základě pochůzky za účasti objednatele, bez provedení průzkumů.

**5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY**

- 5.1.1. Objednatel požaduje zpracovat pro každou ze staveb Záměr projektu a zpracování doprovodné dokumentace. Součástí doprovodné dokumentace budou následující části: projednaný a odsouhlasený koncept technického řešení, dopravní technologie, situace železničních stanic, návrh GPK traťových úseků a rámcový popis jednotlivých SO a PS v rozsahu souhrnné technické zprávy. Součástí plnění bude rovněž vyčíslení investičních nákladů, které bude provedeno podle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti.

## 6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1. 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, VTP, ZTP apod.), **vše v platném znění.**
- 6.1.2. Objednatel umožňuje dodavateli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

**Technická ústředna dopravní cesty,**

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 241, 972 741 769, mobil: 725 039 782,

e-mail: [typdok@tudc.cz](mailto:typdok@tudc.cz), www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>.