

Paré:


Orientační schéma:




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
002	30.11.2022	dokumentace po připomínkovém řízení	Ing. Radek Koiš
001	28.02.2022	dokumentace po konferenčním jednání	Ing. Radek Koiš

<b>Stavebník / investor:</b>	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	

<b>Zhotovitel díla:</b>	<b>SEU + SP_Branický most</b>		
Adresa:	Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 477 012 250 E: info@sudopeu.cz		
<b>Zhotovitel části / objektu:</b>	<b>SUDOP PRAHA a.s.</b>		
Adresa:	Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz		
<b>Hlavní projektant (HIP):</b>	<b>ING. STANISLAV ŽÁČEK</b>	<b>Specialista:</b>	<b>ING. JAN DUBÁNEK</b>

<b>Název stavby / akce:</b>	<b>Zdvoukolejnění trati Branický most - Praha-Krč - Spořilov</b>				Označení (S-kód):	<b>S631900070</b>
					Zakázka:	<b>20-004.640</b>
Název části:	Mosty, propustky, zdi				Označení části:	<b>D.2.1.4</b>
Název objektu:	<b>Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, sanace opěrné zdi ev.km 8,857 - 8,901 (vpravo)</b>				Číslo objektu / komplexu:	<b>SO 06-23-01</b>
Název přílohy:	Technická zpráva				Číslo přílohy:	<b>1 . 001</b>
Název dílčí části přílohy:					Stupeň dokumentace:	<b>PDPS</b>
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:		Smluvní datum zpracování:		
Jaroslav Červenka	Jaroslav Červenka	Formáty:		30.11.2022		
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:				
HL. město Praha	Viz textová část	020602, 020604				
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 3 1 9 0 0 0 7 0	P D P S	D 2 1 0 4	S O 0 6 2 3 0 1	X X	1 0 0 1	0 0 2

## Obsah:

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ZDI</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ</b>	<b>6</b>
3.1	Účel stavby	6
<b>4</b>	<b>ZPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE</b>	<b>6</b>
4.1	Návaznost na předchozí stupeň dokumentace	6
4.2	Účel dokumentace	6
<b>5</b>	<b>ROZSAH NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>PODKLADY</b>	<b>7</b>
<b>8</b>	<b>PROSTOR VÝSTAVBY</b>	<b>7</b>
8.1	Územní podmínky	7
<b>9</b>	<b>STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU</b>	<b>7</b>
9.1	Popis stávajícího stavu objektu	7
<b>10</b>	<b>PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DLE ČSN 73 6201</b>	<b>7</b>
10.1.1	Nutný obrys kolejového lože dle ČSN 73 6201	7
<b>11</b>	<b>NOVÝ STAV OBJEKTU, SANACE</b>	<b>7</b>
11.1	Sanace dříku zdi	7
11.2	Provádění sanací	8
11.3	Předúprava povrchů	8
11.4	Správkové hmoty	9
11.4.1.1	Provádění prací	10
11.4.1.2	Kontrola prací	10
11.4.1.3	Přejímka a záruky	11
11.5	Povrchové ochranné systémy	12
11.5.1.1	Hydrofobizace	12
11.5.1.2	Provádění	12
11.5.1.3	Kontrola prací	13
11.5.1.4	Přejímka a záruky	14
<b>11</b>	<b>NOVÝ STAV OBJEKTU, ŘÍMSY, ODVODNĚNÍ, ZÁBRADLÍ</b>	<b>14</b>
11.1	Železobetonové římsy	14
11.1.1	Posouzení stability nové římsy	14
11.2	Navržené řešení vodotěsných izolací	15
11.1	Výkopy	15
11.2	Zásyp za rubem zdi	15
11.3	Odvodnění	16
11.4	Zábradlí	16
11.5	Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí	16

11.6	Korozní sledování, ochrana proti bludným proudům .....	17
11.6	Kabelové trasy .....	17
11.7	Vytyčení ŘÍMS .....	18
11.7.1	Přesnost vytyčení .....	18
11.7.2	Přesnost provádění .....	18
<b>12</b>	<b>POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY.....</b>	<b>19</b>
12.7	Návrh způsobu provádění a sledu prací .....	19
12.8	Výluky železniční tratě .....	19
12.9	Přístupy na staveniště.....	19
12.10	Požadavky na TP zhotovitele.....	19
<b>13</b>	<b>SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY.....</b>	<b>19</b>
<b>14</b>	<b>OSTATNÍ TECHNICKÉ SOUVISLOSTI.....</b>	<b>20</b>
<b>15</b>	<b>DEMOLICE .....</b>	<b>20</b>
<b>16</b>	<b>ODPADY .....</b>	<b>20</b>
<b>17</b>	<b>BEZPEČNOST PRÁCE.....</b>	<b>21</b>
<b>18</b>	<b>DOTČENÉ NORMY A PŘEDPISY, POUŽITÁ LITERATURA .....</b>	<b>22</b>
<b>19</b>	<b>ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ .....</b>	<b>23</b>
<b>20</b>	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>24</b>
20.1	Výpočet zatížitelnosti.....	24

**Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – odb.  
Spořilov**

**SO 06-23-01 Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, sanace  
opěrné zdi, ev. km 8,849 - 8,901 ( vpravo)**

# **Technická zpráva**

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba:	Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – odb. Spořilov
Objekt:	SO 06-23-01 Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, sanace opěrné zdi, ev. km 8,857 - 8,901 ( vpravo)
Katastrální území:	Braník
Obec:	Praha 4
Kraj:	Hlavní město Praha
Objednatel:	<b>Správa železnic, státní organizace</b> Praha 1, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00 IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234; fa. zapsaná v obchodní rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384
Nadřízený orgán objednatele:	Ministerstvo dopravy, Nábřeží L. Svobody 12, 110 00 Praha 1
Správce objektu:	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Praha, <b>Správa tratí</b>
Zhotovitel projektu stavby:	<b>Společnost SEU + SP_Branický most</b> <b>SUDOP EU a.s.</b> se sídlem Praha 3, Žižkov, Olšanská 2643/1a, PSČ 130 80, IČ 05165024, zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka č. 621645, jako „ <b>Správce</b> “ a „ <b>Společník 1</b> “ <b>SUDOP PRAHA a.s.</b> se sídlem Praha 3, Žižkov, Olšanská 2643/1a, PSČ 130 80, IČ 25793349, zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka č. 6080, jako „ <b>Společník 2</b> “
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Stanislav Žáček – SUDOP EU
Projekt SO 06-23-01	Jaroslav Červenka – SUDOP PRAHA a.s.
Staničení zdi:	evidenční žkm 8,857-8,901
Trať	Praha Krč – odbočka Barandov
Traťový úsek:	0206 Praha Chuchle – Praha Krč
definiční úsek:	04 Praha Krč – Praha Radotín
železniční svršek	nový stav – UIC
poloha:	Širá trať
směrové poměry:	V přímé
traťová rychlost:	Kol. č.1-V =100 km/h, Kol. č.2-V =75 km/h
Sklonové poměry	Klesá 6,55‰ směr Radotín
trakce:	Stejnoseměrná 3kV, v budoucnu střídavá 25 kV / 50 Hz

## 2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ZDI

Charakteristika zdi

stávající opěrná tížná zeď betonová

(nový stav) :

<b>Uspořádání:</b>	Opěrná zeď chrání a vymezuje žel. trať
<b>Statické působení:</b>	Opěrná zeď je tížná
<b>Délka zdi:</b>	cca 52,00 m
<b>Mostní průjezdní průřez</b>	Podle ČSN 73 6201 čl. 4.2 se s ohledem na maximální rychlost V=100 km/h uplatní VMP 2,5 -
<b>Výška zdi:</b>	max. 9,9 m
<b>Staničení:</b>	začátek zdi: km 8,844 862 , ev. km 8,857 konec zdi: km 8,896 942, ev.km 8,901

### 3 ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

#### 3.1 ÚČEL STAVBY

Stavba „Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha Krč - Spořilov“ má charakter liniové železniční stavby, určené pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy. Hlavní smyslem uvažované stavby je naplnit spolu s dalšími stavbami zavedení provozu osobních tangenciálních linek v relaci Praha-Radotín – Praha-Zahradní Město a zlepšení podmínek pro provoz nákladní dopravy.

Důležitým cílem projektu je umožnit co nejdříve alespoň částečný odklon vlaků mezi Prahou a Berounem, resp. Plzní po dobu rekonstrukce mostů na Výtoni a přes Vltavu na trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov. Účelem rekonstrukce této trati je zajištění přechodnosti mostních objektů min. D4/120.

Dalším důvodem realizace uvažovaného záměru je zajištění provizorního SZZ po dobu výstavby metra D v žst. Praha-Krč.

### 4 ZPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

#### 4.1 NÁVAZNOST NA PŘEDCHOZÍ STUPEŇ DOKUMENTACE

Dokumentace ve stupni DUSP koncepčně navazuje na přípravnou dokumentaci „Praha – Beroun, nové železniční spojení“, která byla zpracována v roce 2007 projekční firmou Valbek spol. s r.o.

#### 4.2 ÚČEL DOKUMENTACE

Tato dokumentace je dokumentací ve stupni PDPS ve smyslu vyhlášky č. 499 a bude sloužit pro výběr zhotovitele. Případné změny musí být odsouhlaseny odpovědným projektantem objektu a schváleny objednatelem.

### 5 ROZSAH NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ

**Sanace zdi zahrnuje**

- Povrchovou sanaci stávající zdi
- Odbourání stávající římsy
- Nová římsa se zábradlím

## 6 PODKLADY

- Záměr projektu
- Nové železniční spojení Praha - Beroun – PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE
- Geodetické zaměření terénu – firma SUDOP PRAHA a.s.
- Geologický a stavebně technický průzkum
- ČSN, ČSN EN, Vzorové listy, TKP a TP
- závěry z projednání
- rekognoskace terénu

## 8 PROSTOR VÝSTAVBY

### 8.1 ÚZEMNÍ PODMÍNKY

Jedná se o opěrnou zeď umístěnou vpravo od koleje ve směru staničení. Opěrná zeď vymezuje železniční trať od areálu pivovaru.

## 9 STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU

### 9.1 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU OBJEKTU

Jedná se o opěrnou zeď umístěnou vpravo od koleje ve směru staničení. Zeď je umístěna mezi stávajícími mosty v ev. km 8,839 a a mostem v ev. km 8,911. Zeď je monolitická tížná z prostého betonu. Délka zdi je cca 52 m a max. výšky max. 9,9 m.

Zeď má v celé délce rozpadlou římsu, místy povrchové trhliny a výluhy.

## 10 PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DLE ČSN 73 6201

Podle ČSN 73 6201 čl. 4.2 se s ohledem na maximální rychlost  $V_k=100$  km/h a směrové poměry uplatní VMP 2,50

Minimální vzdálenost zábradlí od osy koleje vpravo:

- $2\,955\text{ mm} \geq \text{VMP } 2,5 + \text{rezerva } 125\text{ mm} = 2\,500 + 125 = 2\,625\text{ mm}$

### 10.1.1 Nutný obrys kolejového lože dle ČSN 73 6201

Kolejového lože na je navrženo dle ČSN 73 6201 podle čl. 14.2 a obrázku 14.3, jako uzavřené.

Projektová rezerva ode dna KL po tvrdou ochranu izolace je min. 170 mm > 40 mm. Vodorovná vzdálenost mezi kolejovým ložem a římsou je min. 545 mm. Minimální vzdálenost 60 mm mezi obrysem nutného kolejového lože a cizím zařízením je splněna.

## 11 NOVÝ STAV OBJEKTU, SANACE

### 11.1 SANACE DŘÍKU ZDI

Dřík zárubní zdi bude kompletně očištěn tlakovou vodou a lokálně vyspraven sanační maltou. Celý povrch dříku zdi bude upraven sjednocující stěrkou, která zajistí barevné sjednocení celého

povrchu. Rozsah aplikace sanační maltou se předpokládá cca 30% plochy zdi tl. 20 mm a 20% plochy zdi tl. 50 mm. Celá plocha zdi bude opatřena na závěr hydrofobizačním nátěrem. Celková plocha zdi je cca 450 m<sup>2</sup>. Dilatační spáry se vyčistí a přetěsní (provazec+tmel). Dále budou pročištěny odvodňovače zárubní zdi.

## 11.2 PROVÁDĚNÍ SANACÍ

Materiály použité při sanačních pracích a technologické postupy prací musí splňovat požadavky TKP SSD kapitola 23. Provádění sanačních prací se bude řídit Evropskými normami ČSN EN 1504 (1-10) a TKP SSD kapitola 23 Sanace inženýrských objektů.

S ohledem na rozsáhlost těchto norem a částečně obecný charakter požadavků jsou v dalším textu uvedeny specifikace pro základní technologické operace, a to:

- předúpravy povrchů před sanačním zásahem,
- výběr a aplikace správkových hmot,
- výběr a aplikace povrchových ochranných systémů.

Součástí technologických operací musí být i kontrola kvality prováděných prací i použitých materiálů. Výsledky těchto kontrol jsou pak nedílnou součástí podkladů pro přejímku dokončeného díla.

## 11.3 PŘEDÚPRAVA POVRCHŮ

Smyslem předúpravy povrchu je odstranění narušených, zkarbonatovaných nebo agresivními médii kontaminovaných povrchových vrstev betonu a vytvoření hutného únosného betonového podkladu pro nanášení správkových hmot. Odstraňování povrchových vrstev betonu musí být prováděno tak, aby byly dodrženy příslušné hygienické normy a zároveň zajištěna bezpečnost prováděcích pracovníků.

Předpokládaná tloušťka odstraňované vrstvy betonu bude cca 20-50mm a musí být v dohodnutých intervalech schvalována projektantem nebo pověřeným odborníkem.

Odstraňováním povrchových vrstev betonu nesmí v žádném případě dojít k ohrožení statické způsobilosti konstrukce.

Mezi technologické operace vhodné pro odstraňování povrchových vrstev betonu patří zejména:

Vysokotlaký vodní paprsek.

Odsekávání ručně nebo pomocí lehkých elektrických sbíjecích kladiv; pouze výjimečně pomocí lehkých kladiv poháněných stlačeným vzduchem.

Frézování, řezání

Broušení.

Odkryté trhliny do šířky 0,2 mm nemusí být žádným zvláštním způsobem vyplňovány. Širší nebo staticky významné trhliny v podkladním betonu musí být vyplněny podle zvláštního postupu.

Kvalita provedených prací se kontroluje zkouškou povrchových vrstev v tahu. Průměrná hodnota pevnosti v tahu povrchových vrstev se podle typu použitého sanačního systému musí pohybovat v intervalu nad úroveň 1,5 MPa. Jednotlivé hodnoty přitom musí být větší než 0,9 MPa. Pokud nejsou tyto požadavky splněny, musí se doplňkovým měřením stanovit rozsah nevyhovujících ploch a na základě odborného posouzení se pak upraví technologie sanace. Kromě ověřování pevnosti v tahu povrchových vrstev může zadavatel sanace předepsat ověřování stupně karbonatace podkladního betonu nebo obsahu chloridových iontů či iontů jiných agresivních médií. V případech, kdy rozsah plochy odstraňovaných povrchových vrstev je malý (menší než 50 m<sup>2</sup>), nebo v případě lehkého povrchového čištění železobetonových prvků může být zkouška pevnosti v tahu povrchových vrstev nahrazena zjištěním povrchové pevnosti v tlaku Schmidovým tvrdoměrem.

S nanášením dalších sanačních vrstev na připravený povrch betonové konstrukce je možné začít teprve s výslovným souhlasem objednatele resp. jím pověřeného pracovníka a po odsouhlasení výsledků kontrolních zkoušek povrchové pevnosti v tahu.



## 11.4 SPRÁVKOVÉ HMOTY

Úkolem správkových hmot je reprofilovat betonové konstrukční prvky do původního tvaru, Správková hmota slouží především k obnovení trvanlivosti betonových prvků a k jejich vzhledovému uvedení do původního stavu.

Správkové hmoty musí splňovat zejména tyto požadavky:

- vysokou soudržnost s podkladem,
- dobrou vodotěsnost, resp. malou nasákavost,
- mrazuvzdornost minimálně na úrovni T 100, případně větší podle konkrétních podmínek expozice,
- minimální objemové změny v důsledku změn vlhkosti a teploty,
- omezený vznik smršťovacích trhlin,
- co nejnižší modul pružnosti,
- pevnost v tlaku, resp. v tahu za ohybu na shodné nebo mírně vyšší úrovni než podkladní beton,
- odolnost vůči agresivním médiím podle konkrétních podmínek expozice.

U malt, jejichž pojivem jsou makromolekulární látky je nutno prokázat i odolnost vůči alkalickému prostředí.

Kvantitativní požadavky na tyto parametry jsou uvedeny v tabulce 1.

**Požadované základní parametry správkových hmot**

Parametr	Průkazní zkoušky	Kontrolní zkoušky
	Požadovaná hodnota	Požadovaná hodnota
Pevnost v tlaku	> 25 MPa < 50 MPa	> 25 MPa < 50 MPa
Pevnost v tahu za ohybu	> 5,5 MPa	> 5,5 MPa
Soudržnost s podkladem bez adhezního můstku	$\varnothing > 1,7$ MPa jednotl. > 1,5 MPa	$\varnothing > 1,2$ MPa jednotl. $\geq 0,9$ MPa
Smršťování	< 0,50 %	-
Sklon k tvorbě trhlin	1 trhlina šířky do 0,1 mm na 1 m	1 trhlina šířky do 0,2 mm na 1 m
Mrazuvzdornost	T 100	-
Koeficient teplotní roztažnosti	< $14 \times 10^{-6}$	-
Statický modul pružnosti	< 30 GPa	

Výběr těchto správkových hmot závisí od konkrétních podmínek zadání. O výběru použitých sanačních správkových hmot rozhoduje zhotovitel na základě projektu sanace. Pro výběr správkové hmoty jsou kromě užitných parametrů podstatné i zkušenosti zhotovitele s vybraným typem materiálu. Podmínkou je, že pracovníci zhotovitele mají s vybraným typem správkové hmoty opakované, nejméně dvouleté zkušenosti, případně prokáží, že byli pro práci s tímto typem hmot zaškoleni výrobcem nebo dodavatelem hmoty.

Posuzování kvality a vhodnosti jednotlivých typů správkových hmot při jejich výběru se doporučuje provádět na základě referenčních sanačních akcí provedených v minulosti s tímto typem

hmot a na základě výsledků zkoušek prokazujících splnění parametrů podle tabulky 1 nebo požadavků obsažených v projektu sanace.

#### **11.4.1.1      *Provádění prací***

Zpracování, nanášení a ošetřování správkových hmot se provádí přesně podle pokynů výrobce uvedených v příslušných technologických předpisech. S tímto technologickým předpisem musí být seznámeni všichni zodpovědní pracovníci zhotovitele a přiměřeným způsobem i staveništní personál provádějící sanační práce.

Není dovoleno nanášet jakékoliv správkové hmoty bez existence písemného technologického předpisu, se kterým je v předstihu seznámen objednatel prací.

V technologickém předpisu musí být zejména přesně specifikován postup přípravy sanační správkové hmoty, eventuální vážení jednotlivých komponent, způsob a délka míchání, tzv. otevřené časy pro zpracování správkové hmoty v závislosti na teplotě. Dále musí být přesně vymezeno, za jakých klimatických podmínek nelze se správkovou hmotou pracovat, tj. zejména jaká je nejnižší přípustná teplota vzduchu a podkladního betonu. V obvyklých případech se nepřipouští, aby teplota vzduchu a podkladu klesla pod + 5 °C. V technologickém předpisu musí být přesně specifikována kvalita podkladního betonu, zejména pak jeho vlhkost. Správkové hmoty na čistě polymerní bázi je obvykle nezbytné nanášet na podklad, jehož vlhkost je nižší než 4, resp. 5%.

Dále jsou v technologickém předpisu přesně specifikovány podmínky ošetřování správkových hmot, a to zejména u správkových hmot obsahujících jakákoliv silikátová pojiva. Délka ošetření závisí na typu použitého pojiva i tloušťce nanesené vrstvy. Minimálně je nezbytné zabránit vysušení a podchlazení správkových hmot s pojivem na silikátové bázi po dobu 7 dnů.

#### **11.4.1.2      *Kontrola prací***

Rozsah kontrolních prací určuje objednatel a jejich specifikace je součástí zadání, resp. smlouvy o dílo. Objednatel prací má právo kdykoliv jejich rozsah rozšířit nebo zvětšit jejich četnost s tím, že bude-li výsledek těchto doplňkových kontrolních zkoušek vyhovovat parametrům zadání, hradí je v plné výši objednatel, v opačném případě pak zhotovitel. Kromě kontrolních zkoušek předepsaných objednatelům prací a realizovaných jeho pracovníky, nebo pracovníky jím pověřenými, provádí vlastní kontrolní zkoušky i zhotovitel. Rozsah těchto kontrolních zkoušek volí zhotovitel podle vlastního uvážení.

V souvislosti se zkouškami prováděnými objednatel, je povinen zhotovitel nejpozději 48 hodin před začátkem předem určených technologických operací podléhajících kontrole informovat pověřené pracovníky objednatele o těchto skutečnostech:

- označení předmětného staveniště a jména zodpovědného pracovníka zhotovitele na stavbě,
- čas počátku a předpokládaného konce prováděných prací,
- sdělení, podle jakého technologického předpisu jsou předmětné práce prováděny,
- informace o vlastních kontrolních zkouškách prováděných v předstihu i v průběhu vlastní technologické operace

Zhotovitel musí zaznamenávat do stavebního deníku minimálně tyto skutečnosti:

- počátek a konec jednotlivých technologických operací,
- klimatické poměry, teplotu a vlhkost vzduchu, teplotu zpracovávaných látek, eventuálně k jakým klimatickým odchylkám došlo v průběhu jednotlivých technologických operací,
- přesnou specifikaci používaných správkových hmot,
- dodavatele a dodací list, resp. čísla výrobních šarží správkových hmot,
- funkčnost, resp. nefunkčnost jednotlivých technických zařízení stavby,

- seznam vyráběných zkušebních těles, resp. prováděných vlastních kontrolních prací.

Tyto záznamy musí být kdykoliv během sanačních prací k dispozici objednateli, resp. jeho pověřeným pracovníkům a musí být minimálně 5 let archivovány.

**Pokud rozsah sanačních prací překročí 100 m<sup>2</sup> (což předpokládáme - sanační malty), je nezbytné v průběhu výstavby realizovat minimálně tyto kontrolní činnosti:**

- 1) Kontrola soudržnosti jednotlivých vrstev správkových hmot s podkladem odtrhovou zkouškou. Současně se v rámci těchto kontrolních prací prověří i akustickým trasováním (poklepem), zda-li se v sanované oblasti nevyskytují místa s dutým ozvukem.
- 2) Kontrola soudržnosti povrchových ochranných systémů s podkladními správkovými hmotami a jejich tloušťka.
- 3) Kontrola pevnosti v tahu za ohybu a v tlaku jednotlivých správkových hmot, stanovená na základě zkoušek těles o rozměrech 40 x 40 x 160 mm.

Výsledky zkoušek ve všech výše uvedených čtyřech oblastech se porovnají s požadovanými kvalitativními parametry definovanými ve smlouvě o dílo nebo v těchto technických podmínkách. Místa s dutým ozvukem podle bodu 3) mohou mít rozsah max. 5 % ze sanované plochy za předpokladu, že jejich velikost jednotlivě nepřekročí 0,25 m<sup>2</sup>. V případě podkročení požadovaných parametrů o 10 až 20 % se dohodne zadavatel se zhotovitelem o slevě, úměrné míře podkročení jednotlivých kvalitových parametrů. Výpočet této případné slevy musí být přesně specifikován ve smlouvě o dílo. Pokud je pokles hodnot rozhodujících kvalitových parametrů větší než 20 %, rozhodne objednatel po dohodě s projektantem o způsobu nápravy vad, provedené na náklady zhotovitele.

Po ukončení sanačních prací vypracuje zhotovitel kontrolní zprávu, která je součástí podkladů pro přijímací řízení a která musí minimálně obsahovat:

- název, adresu a další údaje o zhotoviteli včetně zkušebního místa, které provádělo kontrolní práce pro zhotovitele,
- adresu nebo přesnou specifikaci umístění sanované konstrukce včetně stručného popisu sanačních opatření,
- jména zodpovědných pracovníků zhotovitele a souhrnné údaje o stavebním personálu,
- údaje o použitých správkových hmotách včetně technologických předpisů,
- soupis a charakterizace použitého strojního zařízení,
- stručný harmonogram provádění jednotlivých technologických operací včetně charakterizace klimatických podmínek,
- výsledky vlastních kontrolních zkoušek zhotovitele,
- výsledky kontrolních zkoušek prováděných objednatelem,
- datum, podpis, razítko instituce provádějící kontrolní zkoušky pro objednatele.

Tato kontrolní zpráva se archivuje minimálně pět let a je základem pro zpracování referenčního listu v případě, že o to zhotovitel požádá.

#### **11.4.1.3 Přejímka a záruky**

Přejímka prací je prováděna průběžně na základě kontrolních zkoušek prováděných objednatelem. Součástí závěrečné přejímky je závěrečná kontrolní zpráva.

Záruční doba na sanační práce musí být minimálně pětiletá.

## 11.5 POVRCHOVÉ OCHRANNÉ SYSTÉMY

Povrchové ochranné systémy vytvářejí na povrchu sanované betonové konstrukce doplňující bariéru proti průniku nežádoucích médií, zejména k ocelové výztuži. Jedná se především o průnik oxidu uhličitého a vody, může se však jednat i o celé spektrum dalších agresivních médií podle konkrétní expozice železobetonového prvku. Současně povrchové ochranné systémy barevně sjednocují povrch opravované betonové konstrukce a zlepšují jeho celkový vzhled.

Vzhledem k omezené časové účinnosti povrchových ochranných systémů nelze je považovat za plnohodnotnou náhradu dostatečně tlusté krycí vrstvy betonu nebo správkové hmoty nad výztuží.

Pro výběr vhodného povrchového ochranného systému jsou rozhodující tato kritéria:

- celková funkce železobetonového prvku nebo konstrukce,
- mechanické zatížení povrchu betonové konstrukce,
- případné působení zvláštních agresivních médií např. posypových solí,
- požadavky pro propustnost pro vodní páru a oxid uhličitý,
- požadavky na vodotěsnost,
- požadavky na překlenutí stabilních nebo pohyblivých trhlin.

Podle tloušťky rozlišujeme tyto nátěrové systémy:

### 11.5.1.1 **Hydrofobizace**

- Prováděná speciálními roztoky, které vsáknou do ošetřovaného povrchu a brání průniku netlakové srážkové vody do povrchových vrstev konstrukce.

### 11.5.1.2 **Provádění**

Příprava i nanášení ochranných nátěrových systémů se bude provádět přesně podle pokynů výrobce, které jsou uvedeny v příslušných technologických předpisech. Technologický předpis zejména musí obsahovat charakterizaci požadovaného podkladu pod nátěr a to jak co do hutnosti, rovinnosti, tak zejména co do vlhkosti. Technologický předpis musí vymezovat, v jakém teplotním rozmezí lze nátěr aplikovat včetně minimální teploty podkladní vrstvy. Technologický předpis musí obsahovat údaj o tzv. otevřené době, tj. časovém intervalu, ve kterém lze nátěr bez obtíží aplikovat, a to v závislosti na vnější teplotě. Technologický předpis musí uvádět, lze-li nátěr případně doředit, a to jakými rozpouštědly. Dále musí technologický předpis přesně specifikovat způsob nanášení nátěrů, včetně požadovaných pomůcek a jejich přesné charakterizace. Technologický předpis, resp. technický list nátěru musí obsahovat údaje o nezbytné minimální tloušťce nátěru a informaci o maximální době jeho skladovatelnosti, včetně minimálních, resp. maximálních skladovacích teplot.

Nátěrové hmoty musí být dodávány na stavbu v originálním balení, označené datem výroby, případně číslem výrobní šarže.

Zhotovitel je povinen na vyžádání objednatele skladovat prázdné obaly od nátěrů tak, aby bylo možné prokázat jejich skutečnou spotřebu.

V případě vícevrstevných nátěrů nepigmentovaných penetrací nebo hydrofobizací může zadavatel vyžadovat, po předchozím odsouhlasení dodavatelem nátěru, na zhotoviteli částečné doplňkové pigmentování jednotlivých vrstev tak, aby bylo možné jednoduchým způsobem posoudit rovnoměrnost nanášení nátěrů na určené ploše, resp. požadovanou skladbu vrstev.

### 11.5.1.3 Kontrola prací

Kontrola kvality povrchových ochranných systémů se realizuje na shodných principech jako kontrola správkových hmot. Mezi základní kontrolované parametry u povrchových ochranných systémů patří:

1. Kontrola tloušťky nátěru, resp. nátěrového systému.
2. Kontrola soudržnosti nátěrového systému s podkladem.
3. Kontrola vodotěsnosti nátěrového systému.

Kvantitativní požadavky na tyto a další parametry jsou uvedeny v tabulce.

**Požadované základní parametry ochranných nátěrových systémů**

Parametr	Typ nátěru	Průkazní zkoušky	Kontrolní zkoušky
		Požadovaná hodnota	Požadovaná hodnota
<b>Soudržnost s podkladem (průměrná)</b>	parotěsný	> 1,2	> 0,8
	paropropustný	> 0,8	> 0,6
<b>Tloušťka</b>	parotěsný		1)
	paropropustný	-	
<b>Difúzní odpor <math>S_D</math>, <math>H_2O</math></b>	parotěsný	> 10 m	-
	paropropustný	< 2 m	
<b>Difúzní odpor <math>S_D</math>, <math>CO_2</math></b>	parotěsný	> 50 m	-
	paropropustný		
<b>Vodotěsnost V<sub>30</sub></b>	parotěsný	0	0
	paropropustný	< 5 ml	< 5 ml
<b>Schopnost překlenout trhliny</b>	parotěsný	2)	
	paropropustný		-

Kontrola těchto parametrů se provádí postupy uvedenými v části B.

- 1) Podle technolog. předpisu sanace, ev. dle specifikace výrobce
- 2) Požadavky se řídí zvláštními předpisy

Požadované hodnoty soudržnosti nátěrového systému určuje projektant podle charakteru jeho expozice. Součástí podkladů pro odsouhlasení použití nátěru musí být doklad o provedení zkoušek difúzního odporu nátěru vůči oxidu uhličitému a vodní páře.

#### 11.5.1.4 Přejímka a záruky

Přejímku prací provádí zadavatel předem dohodnutým způsobem na základě prováděných kontrolních zkoušek. Definitivní přejímka prací se provádí na základě závěrečné kontrolní zprávy. Záruka na povrchové ochranné systémy musí být minimálně pětiletá.

## 11.NOVÝ STAV OBJEKTU, ŘÍMSY, ODVODNĚNÍ, ZÁBRADLÍ

### 11.1 ŽELEZOBETONOVÉ ŘÍMSY

Stávající betonová římsa bude kompletně odbourána a nahrazena novou železobetonovou.

Římsa bude ze železobetonu **C 30/37 – XD1, XF3(F.1.2) - CI 0,40 - Dmax16 - S4 - max. průsak 20 mm**

**podle ČSN EN 12390-8.** Minimální doba ošetřování povrchu betonu dle TKP kap.18 nesmí být kratší než

5 dní (doporučeno min. 7 dní), třída ošetřování betonu 4 dle ČSN EN 13670. Ocel B 500 B, nominální

krytí betonem dle ČSN EN 1992-1-1 je  $c_{nom} = 50$  mm na výztuž nejbližší k povrchu bednění, minimální

krytí betonem  $c_{min} = 40$  mm. Pro vymezení krytí budou použity distanční podkladky z betonu.

Délka římsy je 52,8m, dilatační úseky jsou 5 x 9300 mm a 1 x 5480 mm. Spára bude vyplněna lehčeným plastem, utěsněna elastomerovým profilem a zatřena trvale pružným tmelem. Výplň spár platí i pro obnovené stávající spáry zárubní zdi.

Nová žb. římsa bude do stávající zdi přikotvena trny z betonářské oceli průměru 25mm. Trny budou rozmístěny vystřídane po vzdálenosti 500mm a osazeny do cementové zálivky. Vrty do stávající zdi budou průměru 35mm a délky 500mm. ( viz. příloha výkresu tvaru a výztuže říms). Objem betonu nových říms je 58,0m<sup>3</sup>.

#### 11.1.1 Posouzení stability nové římsy

##### Síly ve výztuži:

osová vzdálenost prutů	0,5 m
Ø Prutu	25 mm
Počet kotevních prutů na 1 m běžný	4 ks
délka vetknutí	0,5 m
sklon táhel $\alpha$	0 °
E modul oceli	210000 Mpa
Ocel S235	235 Mpa
tuhost táhla $k = E \cdot A \cdot \cos(\alpha) / L$	206167 kN/m
kotevní síla	300 kN
max. síla v prutu Ned	75 kN
napětí v prutu $\sigma_{ed}$	152,8 Mpa
$\sigma_{rd}$	235 Mpa
$\sigma_{rd} > \sigma_{ed}$	vyhoví

## 11.2 NAVRŽENÉ ŘEŠENÍ VODOTĚSNÝCH IZOLACÍ

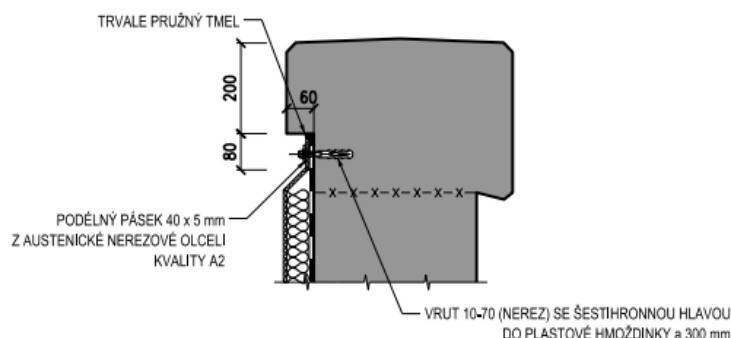
Návrh systému vodotěsných izolací (dále jen SVI) respektuje obecně platná doporučení TNŽ 736280, TKP staveb státních drah v platném znění (viz **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**) a dále ve smyslu platných „Osvědčení o shodě SVI s podmínkami ČD“ resp. „Osvědčení o shodě SVI s podmínkami SŽ s.o.“

Předmětem aplikace SVI je rub železobetonových říms.

Izolační souvrství IS – 1 je navrženo v následující skladbě:

- Povrch desky se opatří penetračně adhezním nátěrem na bázi nízkoviskózních pryskyřic pro zajištění adheze vodotěsné vrstvy na vlhký a nevyzrálý beton.
- Asfaltová modifikovaná pásová izolace proti stékající vodě tl. 10 mm, plnoplošně spojená s podkladní konstrukcí.
- Na izolaci se uloží ochranná geotextilie o plošné hmotnosti min. 300 g/m<sup>2</sup>.
- Seperační PE folie tl. 0,3 mm.
- Tvrdá ochranná vrstva tl. 50 mm z betonu C 25/30 – XC2, XF1 (F.1.2) - CI 0,40 - Dmax16- S3 – max. průsak 35 mm, vyztužena KARI sítí Ø4 mm – 100 x100 mm.

### DETAIL UKONČENÍ IZOLACE POD ŘÍMSOU M 1 : 10



## 11.1 VÝKOPY

Veškeré výkopy a odkopy budou provedeny v otevřených stavebních jámách, sklon svahů 1:1.

Vytěžené zeminy - I. Třída těžitelnosti.

## 11.2 ZÁSYP ZA RUBEM ZDI

Zásyp bude proveden ze štěrkokodrtí hutněné na ID = 0,95 s = 0,4 mm po vrstvách max. tl. 300 mm, s číslem nestejnozrnatosti Cu = min 15, podle předpisu OTP „Štěrkopísek, štěrkokodrt' a recyklovaná štěrkokodrt' pro konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku“.

Rozhraní kubatur SO žel. spodku a SO zdi je tvořeno vrstvami železničního spodku.

### 11.3 ODVODNĚNÍ

Za rubem římsy bude provedena podélná drenáž DN 150 s podbetonováním ve spádu 0,7 % a s příčným vyvedením drenáže na svah ve spádu 2,5%.

### 11.4 ZÁBRADLÍ

Na nové římse zdi bude umístěno ocelové zábradlí výšky 1,1 m, délky 52,08m. (příloha 2.007)

Dodavatel zábradlí dle přílohy 2.007 vypracuje výrobní dokumentaci a nechá ji odsouhlasit odpovědným projektantem a zástupcem investora

Všechny sloupky zábradlí budou kotveny do nové římsy pomocí patního plechu upevněného pomocí chemických kotev.

Zábradlí se nachází uvnitř POTV a bude tedy ukolejněno. Ukolejnění je součástí SO 06-77-01 Žst. Praha -Krč – odb. Tunel, ukolejnění.

Pro podlití sloupků zábradlí se použije vrstva polymerní malty jakožto nevodivá izolující část, receptura musí odpovídat co nejvyšší hodnotě měrného odporu, minimálně 1.1012  $\Omega$ m. Pod polymermaltou bude provedena penetrace. Při realizaci je nutné důsledně dbát na dodržení stanovené receptury i postupu přípravy polymerní malty, včetně dodržování klimatických podmínek uváděných výrobcem. Postupuje se dle katalogových listů výrobce pro směsi nebo komponenty - viz příloha 2 TP 124. Příloha 2 TP 124 stanovuje zásady pro aplikaci polymerních malt, obecná ustanovení, materiály, pokyny k provádění atd. Provizorní podložky nebo klíny z elektricky vodivých materiálů (např. ocel, ale i dřevo) nutno odstranit pro zachování elektrického izolačního odporu. Nekvalitní příprava polymerní malty má za následek nehomogenitu materiálu, pórovitost a nasákavost, čímž dochází ke ztrátě elektricky izolačních vlastností polymerní malty.

### 11.5 PROTIKOROZNÍ OCHRANA OCELOVÝCH KONSTRUKCÍ

Ocelové konstrukce zábradlí se opatří protikorozním ochranou.

PKO odpovídá dle ČD S 5/4 nátěrovému systému ŽSP + ONS 02:

Zinkování ponorem (ZnAl15)	80-100 $\mu$ m
1-2 x základní nátěr (epoxidový)	80 $\mu$ m
<u>2-3 x org. povlak (polyuretanový) celkem tl.</u>	<u>120 <math>\mu</math>m</u>
Celkem nátěrový systém	200 $\mu$ m

Barevný odstín bude upřesněn dle požadavku Správy železnic.

- Navržené PKO musí odpovídat požadavkům pro vysokou korozní agresivitu C5-I.
- Požadovaná životnost nátěrového systému je velmi vysoká (více než 15 let) dle ČSN EN ISO 12944-5.
- Všechny hrany nutno zaoblit na R = 2 mm pro bezchybné provedení PKO.
- Příprava povrchu ocelové konstrukce odpovídá stupni Be dle ČSN EN ISO 12944-4 přílohy A.
- Zinkování ponorem bude provedeno dle ČSN ISO 1461, SŽDC (ČD S) 5/4 a TKP staveb státních drah kap.25.
- Pro zajištění dobré přilnavosti se provede lehké tryskání nekovovým tryskacím prostředkem (zrnitost max. 0,5 mm, tlak max. 0,3 MPa, vzdálenost trysky min. 0,30 m pod ostrým úhlem). Úbytek zinku tryskáním nesmí přesáhnout 10  $\mu$ m.



- Upevnění zábradlí do římsy bude provedeno pomocí dodatečně vrtaných lepených kotev. Spojovací materiál z korozivzdorné oceli dle ČSN EN ISO 3506-1(2) ve kvalitě A4 - A5.
- Ochrana závitů kotev a matic se provede pomocí krytek z PE se zvýšenou odolností na UV záření.
- U madel budou nátěry provedeny i na dolní ploše příruby.

Zhotovitelé protikoroziční ochrany doloží certifikaci použitých materiálů a předloží odborným orgánům investora technologický postup provádění. Požadavky na provádění jsou stanoveny v TKP SŽDC, kap. 25.

## 11.6 KOROZNÍ SLEDOVÁNÍ, OCHRANA PROTI BLUDNÝM PROUDŮM

Vzhledem k elektrifikaci tratě stejnosměrnou proudovou soustavou je navržen stupeň opatření 4. dle TP 124 Příloha 8 tab.1, tzn. kombinace primární a sekundární ochrany. Výztuž nebude vyvedena do měřících bodů.

Přednostně je třeba uplatnit

**primární ochranu**, a to především kombinaci opatření dle ČSN ISO 9690 a ČSN EN 206 - tj.

- minimální krytí výztuže
- zamezení vzniku trhlin
- omezení použití portlandských cementů
- dodržení povolených podílů chloridů u cementů a záměsové vody
- používání jen málo elektricky vodivých přísad a příměsí do betonu
- použití nevodivých distančních vložek

**sekundární ochranu** – dá se předpokládat, že do jisté míry bude tuto funkci plnit celoplošná izolace NAIP.

## 11.6 KABELOVÉ TRASY

V místě staveniště mostního objektu se nachází řada inženýrských stávajících sítí, které budou trvale přeloženy, nebo budou po dobu výstavby provizorně přeloženy a ochráněny před poškozením. Všechny sítě v prostoru staveniště je nutno před započítím bouracích a výkopových prací řádně vytýčit a ochránit, pokud už předtím nebyly provedeny přeložky těchto sítí.

stávající inženýrské sítě a kabelové trasy:

- ČD Telematika – ZOK  
(vpravo trati, přeloží se v rámci SO 06-71-02 Žst. Praha- Krč – Odb. Tunel, úprava ZOK)

Nové inženýrské sítě jsou na zdi převáděny podél říms vlevo a vpravo kabelovými žlaby. Kabelové žlaby nejsou součástí mostního objektu a umístí se do šterkového lože, avšak mimo obrys nutného kolejového lože.

Nové inženýrské sítě převáděné podél pravé římsy:

- SO 06-76-01 Žst. Praha-Krč, obvod Krč – TNS Chuchle, úprava rozvodu 6kV 50Hz
- PS 06-01-20 Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, TZZ

Nové inženýrské sítě převáděné vlevo trati:

- PS 06-01-20 Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, TZZ
- PS 09-02-51 ŽST Praha Vršovice - ŽST Praha Radotín, úprava stávajících DOK SŽ s.o.

## 11.7 VYTYČENÍ ŘÍMS

Celý objekt leží uvnitř trvalého záboru a v žádném místě se nedotýká jeho hranice. Podrobné body jsou vytyčeny v souřadnicovém systému S – JTSK. Nadmořské výšky jsou uvedeny v systému Bpv.

Pro vytyčení objektu bude použita platná vytyčovací síť stavby.

Přesnost vytyčení a přesnosti provádění budou prováděny v souladu s TKP kap.1, kap.18 příloha 4, a platnými předpisy a ČSN na které se TKP odvolávají. Požadavkům na přesnost vytyčení ČSN 730420-1 a ČSN 730420-2

### 11.7.1 Přesnost vytyčení

Mezní odchylky vytyčení vztažných přímek půdorysné osnovy nebo os jsou stanoveny podle ČSN 73 0420-2.

a)	vzájemné vzdálenosti $d$ ve dvou směrech:	
	výkop základů	±50 mm
	bednění	±8 mm
b)	rovnoběžnosti:	±15 mgon
c)	sevřeného úhlu:	±30 mgon
d)	přímosti:	
	výkop základů	±25 mm
	bednění	±8 mm
e)	vytyčení výškové úrovně základů:	±5 mm
f)	vytyčení vodorovné roviny:	
	výkop základů	±25 mm
	betonáž základů	±5 mm
	betonáž konstrukcí	±3 mm
g)	vytyčení konstrukčních výšek $h$ při vytyčování:	±4 mm
h)	vytyčení svislice:	±4 mm

### 11.7.2 Přesnost provádění

Celá konstrukce bude provedena podle platných či doporučených ČSN:

ČSN 73 0212 Geometrická přesnost ve výstavbě

ČSN 73 0420 – 1 Přesnost vytyčování staveb. Část 1: Základní požadavky

ČSN 73 0420 – 2 Přesnost vytyčování staveb. Část 2: Vytyčovací odchylky

ČSN 73 0405 Měření posunů stavebních objektů

Při provádění říms je nutno dodržet následující požadované tolerance:

a) Římsy	- směrově .....	±15 mm
	- výškově .....	±10 mm
	- rovinatost povrchu na vztažnou délku 2 m .....	6 mm

- b) Zábradlí - směrově .....± 15 mm  
- výškově.....± 10 mm

## 12 POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY

### 12.7 NÁVRH ZPŮSOBU PROVÁDĚNÍ A SLEDU PRACÍ

Sanaci opěrné zdi je třeba koordinovat zejména s objektem SO 06-20-03 a 04

Sled prací:

- Odbourání stávající římsy
- Otryskání povrchu vysokotlakým vodním paprskem
- Výstavba nových říms
- Sanace povrchu, sjednocující nátěr

Stavební práce na sanaci zdi budou probíhat ve stavebním postupu 1 a 2 v délce 40 dní viz. odd. 12.8

### 12.8 VÝLUKY ŽELEZNIČNÍ TRATĚ

Zahájení stavby:

1. 3. 2023

postup/ etapa	termín postupu/etapy	vyloučeno	termín výluky
1, 2	6.9. – 15. 10. 2023	TK P-Krč – odb. Tunel + odb. Tunel	6.9. – 14. 11. 2023
		–	–

### 12.9 PŘÍSTUPY NA STAVENIŠTĚ

Během provádění stavby bude zřízena dočasná přístupová komunikace na stavenišť:

Komunikace využije stávající odbočku z Vrbovy ulice k branickému hřbitovu (p. p. č. 3054/1 k. ú. Braník), odtud po stávající panelové cestě na pozemcích p. č. 2089/7, 2987/1, 2092, 2090/1 (vše v majetku hl. m. Prahy) a 3072/1 (ČR/Správa železnic), ze které bude na posledně uvedeném pozemku zřízen oboustranný nájezd na těleso trati.

Další přístup pro sanaci zdi je přes areál pivovaru.

### 12.10 POŽADAVKY NA TP ZHOTOVITELE

Před zahájením stavebních prací předloží zhotovitel k odsouhlasení investorovi a odpovědnému projektantovi následující předpisy a dokumentace:

- TP bourání stávajících konstrukcí
- TP zemních prací
- TP betonáže monolitických konstrukcí
- TP montáže dílců zábradlí
- TP provádění PKO
- TP provádění vodotěsných izolací
- TP sanací betonových konstrukcí

## 13 SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY

SO 06-10-01 Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, železniční svršek

SO 06-11-01	Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, železniční spodek
SO 06-20-03	Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, demolice mostu, výstavba opěrné zdi v ev. km 8,839
SO 06-20-04	Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, železniční most v ev. km 8,911
SO 06-71-01	Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, TV
PS 06-01-20	Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, TZZ
SO 06-76-01	Žst. Praha-Krč, obvod Krč – TNS Chuchle, úprava rozvodu 6kV 50Hz
SO 06-77-01	Žst. Praha-Krč – odb. Tunel, ukolejnění
PS 09-02-91	ŽST Praha Vršovice - ŽST Praha Radotín, dálková diagnostika DDTS ŽDC
PS 09-02-92	ŽST Praha Vršovice - ŽST Praha Radotín, úprava přenosového systému
PS 09-02-51	ŽST Praha Vršovice - ŽST Praha Radotín, úprava stávajících DOK SŽ s.o.
PS 09-02-52	ŽST Praha Vršovice - ŽST Praha Radotín, úprava stávajících TK SŽ s.o.
PS 09-02-53	ŽST Praha Vršovice - ŽST Praha Radotín, úprava stávajících DK SŽ s.o.
PS 09-02-54	ŽST Praha Vršovice - ŽST Praha Radotín, úprava stávajících ZOK a MOK ČD-Telematika a.s.

## 14 OSTATNÍ TECHNICKÉ SOUVISLOSTI

Nad korunou zdi za stávající římsou jsou umístěny 6kV, PRE, sdělovací a zabezpečovací kabely. Tyto kabely budou provizorně přeloženy mimo stavební práce na nových římsách.

V definitivním stavu budou kabely vedeny v plastovém multikanálu za římsou ve šterkovém loži, avšak mimo obrys NKL. Kabelové chráničky jsou součástí převáděných objektů kabelů, nikoli nové římsy.

## 15 DEMOLICE

Stavební objekt obsahuje demolice říms.

## 16 ODPADY

Nakládání s odpady se bude řídit odpadovým hospodářstvím celé stavby. Detailněji je řešeno v části N.1.2.1 Odpadové hospodářství. Sanace zdi generuje následující odpady v uvedeném množství:

Katalog. č.	Kategorie	Zařazení odpadu	Jednotka	Množství
17 041 01	O	Beton z demolic objektů, základů TV	t	147,5
170504	O	Zeminy horniny, třída těžitelnosti I.	t	221,4

## 17 BEZPEČNOST PRÁCE

Při realizaci stavby je nutno dodržovat všechny platné směrnice, předpisy a normy ČSN, včetně dodržování předpisů o bezpečnosti a ochraně zdraví pracujících platných v době provádění stavby.

Dále platí vyhlášky a nařízení související. Při pracích v ochranných pásmech inženýrských vedení je třeba plnit podmínky správce a dbát na zvýšenou opatrnost pracovníků. Zákres inženýrských sítí je nutno pokládat za orientační a technický dozor investora musí zajistit před zahájením stavby vytýčení inženýrských sítí. Během stavby je nutné vytýčení chránit před poškozením. Projekt je řešen tak, aby byly dodrženy podmínky zajišťující bezpečnost práce i provozu jak během stavby, tak i po dokončení.

Dále je třeba dodržet všechny platné železniční bezpečnostní předpisy v platném znění vydané SŽ, SŽDC, ČSD a ČD pro obdobné práce v těsné blízkosti provozované trati pod napětím, manipulaci s těžkými předměty apod. Je nutné dodržet i ustanovení navazujících předpisů citovaných v níže uvedených.

Pro bezpečnost práce a provoz technických zařízení při stavebních pracích platí zejména zákon č.262/2006Sb., č.309/2006 Sb., 251/2005 Sb., 258/200 Sb., 22/1997 Sb., 183/2006 Sb., 174/1968 Sb., 133/1985 Sb., 458/2000 Sb., 151/2000 Sb., 274/2001 Sb., 266/1994 Sb., 13/1997 Sb., 361/2000 Sb., 185/2001 Sb., 17/1992 Sb., 254/2001 Sb., 114/1992 Sb., 356/2003 Sb., č.591/2006Sb., nařízení vlády 378/2001 Sb., 201/2010 Sb., 495/2001 Sb., 11/2002 Sb., 28/2002 Sb., 168/2002 Sb., 406/2004 Sb., 101/2005 Sb., 362/2005 Sb., 272/2011 Sb., 591/2006 Sb., 361/2007 Sb., 21/2003 Sb., 1/2008 Sb., 28/2002 Sb., č.178/2001Sb. (Změna 523/2001 Sb. + 441/2004 Sb.), vyhláška 501/2006 Sb., 268/2009 Sb., 146/2008 Sb., 173/1995 Sb., 101/1995 Sb., 415/2003Sb, 601/2006Sb.

Základní zásady a požadavky pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci jsou dány zákonem č.309/2006Sb a platnými právními předpisy uvedenými v §23 tohoto zákona, (nařízení vlády č.362/2005Sb, č.101/2005Sb, č.378/2001Sb, č.168/2002Sb, č.11/2002Sb, č.178/2001Sb, č.406/2004Sb).

- TKP staveb státních drah, kap.1 a dotčené speciální kapitoly,
- ŠZ 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
- SŽ Bp3 - Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- SŽDC Ob 1 - Vydávání povolení ke vstupu do prostor SŽDC
- navazující předpisy, citované v předpisech výše uvedených

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdním průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech trakčního vedení a podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

Zhotovitel musí před začátkem prací prověřit platnost výše uvedených předpisů a postupovat podle předpisů aktuálně platných.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

## 18 DOTČENÉ NORMY A PŘEDPISY, POUŽITÁ LITERATURA

č. 266/1994 Sb.	Zákon Parlamentu ČR o drahách
č. 177/1995 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
č. 22/1997 Sb.	Zákon Parlamentu ČR o technických požadavcích na výrobky, v platném znění
č. 137/1998 Sb.	Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích na výstavbu, v platném znění
č. 163/2002 Sb.	Nařízení Vlády ČR, kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, v platném znění
TKP SSD	Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, v platném znění
GŘ SŽDC s. o. 11/2005	Směrnice GŘ SŽDC s. o, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních tratích celostátních a regionálních
GŘ SŽDC s. o. 16/2006	Směrnice GŘ SŽDC s. o., Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR
SŽDC S 3	Železniční svršek, v platném znění
SŽDC S 3/2	Bezстыková kolej, v platném znění
SŽ S 4	Železniční spodek, v platném znění
SŽDC S 5	Správa mostních objektů, v platném znění
SŽDC S 5/4	Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí, v platném znění
SŽ S5/1	Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů
SŽDC (ČD) SR 5/7 (S)	Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů, v platném znění
SŽDC (ČD) MVL 102	Přechod mezi nosnými konstrukcemi. Přechod mezi nosnou konstrukcí a opěrou. Přechod mezi spodní stavbou a zemním tělesem, v platném znění
SŽDC MVL 110	Standardní typy nosných konstrukcí železničních mostních objektů, 03/2019
SŽDC (ČD) MVL 511	Nosné konstrukce železničních mostů se zabetonovanými nosníky, v platném znění
SŽDC MVL 720	Zábradlí pro železniční mosty
SŽDC MVL 649	Železobetonové trubní propustky
TP 124	Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací, Ministerstvo dopravy, v platném znění
Konvenční železniční systém	Kategorie železničních tratí z hlediska mostů, v platném znění
Obecné technické podmínky pro ochranné nátěrové systémy, 08/2020	
SŽ PO-18/2020-GŘ	Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Standardy pro povrchy podchodů
SŽ Metodický pokyn protihlukové stěny a valy, 04/2021	
ČSN EN 206 + A2	Beton - Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda, v platném znění
ČSN EN 1536	Provádění speciálních geotechnických prací – Vrtané piloty, v platném znění
ČSN EN 1990	Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí, v platném znění
ČSN EN 1991-1-1	Eurokód 1: Zatížení konstrukcí. Část 1-1: Obecná zatížení - Objemové tíhy, vlastní tíha a užitná zatížení pozemních staveb, v platném znění
ČSN EN 1991-1-3	Eurokód 1: Zatížení konstrukcí. Část 1-3: Obecná zatížení – Zatížení sněhem, v platném znění

ČSN EN 1991-1-4	Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 1-4: Obecná zatížení - Zatížení větrem, v platném znění
ČSN EN 1991-1-5	Eurokód 1: Zatížení konstrukcí. Část 1-5: Obecná zatížení – Zatížení teplotou, v platném znění
ČSN EN 1991-1-6	Eurokód 1: Zatížení konstrukcí. Část 1-6: Obecná zatížení – Zatížení během provádění, v platném znění
ČSN EN 1991-1-7	Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 1-7: Obecná zatížení - Mimořádná zatížení, v platném znění
ČSN EN 1991-2	Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 2: Zatížení mostů dopravou, v platném znění
ČSN EN 1992-1-1	Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí. Část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby, v platném znění
ČSN EN 1992-2	Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí - Část 2: Betonové mosty – navrhování a konstrukční zásady, v platném znění
ČSN EN 1997-1	Navrhování geotechnických konstrukcí – Část 1: Obecná pravidla, v platném znění
ČSN EN 1997-2	Navrhování geotechnických konstrukcí – Část 2: Průzkum a zkoušení základové půdy, v platném znění
ČSN 73 6200	Mosty – Terminologie a třídění, v platném znění
ČSN 73 6201	Projektování mostních objektů, v platném znění
ČSN 73 6133	Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, v platném znění
TNŽ 73 6280	Navrhování a provádění vodotěsných izolací železničních mostních objektů, v platném znění
TP ČBS 03	Pohledový beton, Česká betonářská společnost ČSSI, 2009

## 19 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Technického řešení mostního objektu zachycuje veškeré změny a požadavky, které byly vzneseny během jednávání na technických poradách.

Projektová dokumentace je ve stupni PDPS (dle vyhlášky č. 499). V případě změny podkladů, či vzniku nových skutečností, si projektant vyhrazuje právo posouzení dopadu těchto změn na řešení a eventuálně doplnění nebo úpravu projektové dokumentace.

Dokumentaci lze užívat ve smyslu příslušné smlouvy o dílo. Výkres, příloha či jeho část, může být kopírován nebo jiným způsobem rozšiřován pouze po předchozím souhlasu SUDOP PRAHA, a.s.

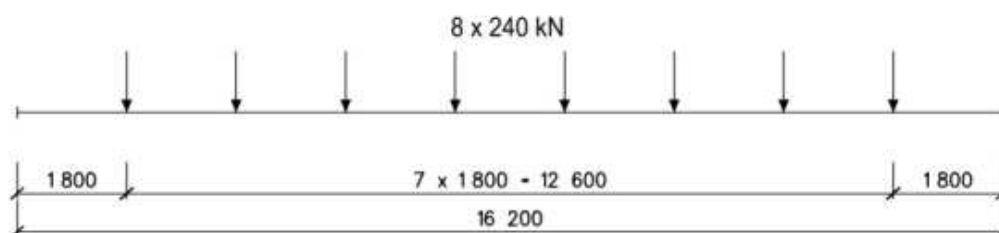
V Hradci Králové, únor 2022

Jaroslav Červenka  
SUDOP PRAHA a.s.  
projektové středisko 250  
Hradec Králové

[jaroslav.cervenka@sudop.cz](mailto:jaroslav.cervenka@sudop.cz)







$$E_{QL,k} = 8 \times 240 = 1920 \text{ kN}$$

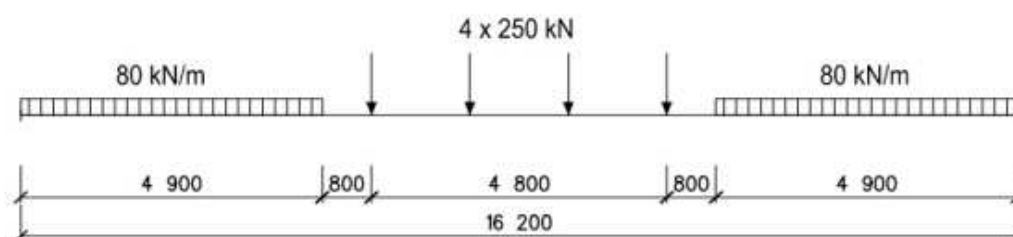
- přírůstek stálého zatížení

$$0,36 \times 25 \times 16,2 = 145,8 \text{ kN}$$

$$1,8 \times 0,24 \times 23 \times 16,2 = 161,0 \text{ kN}$$

$$\Delta E_{G,k} = 145,8 + 161,0 = 306,8 \text{ kN}$$

**LM 71**



$$E_{LM71,k} = 4 \times 250 + 2 \times 80 \times 4,9 = 1784 \text{ kN}$$

**Zatížitelnost opěrné zdi**

$$Z_{LM71} = (E_{QL,k} - \Delta E_{G,k}) / E_{LM71,k}$$

$$Z_{LM71} = (1920 - 306,8) / 1784 = 0,90$$

## Výpočet přechodnosti

### 5 OVĚŘENÍ PŘECHODNOSTI PROVOZNÍHO ZATÍŽENÍ

#### 5.1 Ověření přechodnosti

5.1.1 K ověření přechodnosti provozního zatížení se přistupuje vždy pro všechny prvky mostního objektu, jejichž zatížitelnost může rozhodovat o přechodnosti.

5.1.2 Ověřením přechodnosti se stanoví přípustné zatížení mostního objektu a železniční trati v souvislosti s jejich klasifikací do TTZ podle ČSN EN 15528, pokud dochází:

- ke změně zatížitelnosti mostního objektu (viz 3.6),
- ke změně požadavku na TTZ,
- ke změně traťové rychlosti,
- k novému stanovení zatížitelnosti u stávajících mostních objektů (z jiných důvodů než jsou uvedeny v 3.6).

Kromě toho se ověřením přechodnosti stanoví i podmínky přepravy těžkých zásilek.

5.1.3 Přechodnost provozního zatížení přes posuzovaný mostní objekt je povolena, jestliže všechny jeho prvky splňují následující podmínku

$$Z_{LM71} \geq \psi \lambda_{LM71} \quad (5.1)$$

kde  $\psi$  je součinitel dynamické redukce daný vztahem

$$\psi = \phi_{71} / \Phi_i \quad (5.2)$$

$\lambda_{LM71}$  je účinnost provozního zatížení vyjádřená výrazem

$$\lambda_{LM71} = E_{T,Ed} / E_{LM71,Ed} \quad (5.3)$$

kde  $\phi_{71}$  je dynamický součinitel  $\phi_{71}$  nebo  $\phi_{72}$  podle 5.2 pro provozní zatížení,

$\Phi_i$  je dynamický součinitel podle 4.3.14 ( $\Phi_2$ ,  $\Phi_3$ ) tohoto předpisu pro model zatížení 71,

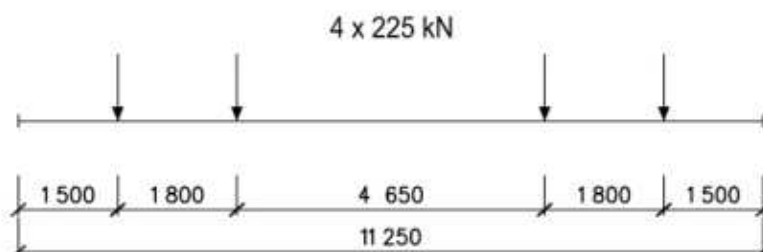
$E_{T,Ed}$  je návrhová hodnota statického účinku ověřovaného provozního zatížení specifikovaného v 5.1.2 v posuzovaném místě prvku mostního objektu,

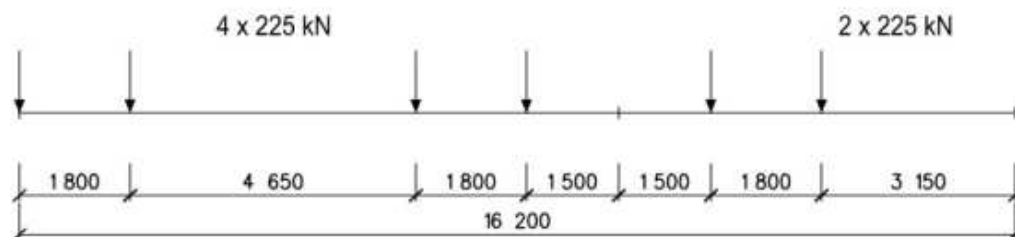
$E_{LM71,Ed}$  je návrhová hodnota statického účinku modelu zatížení 71 v posuzovaném místě prvku mostního objektu,

$Z_{LM71}$  je rozhodující zatížitelnost v stejném místě posuzovaného prvku mostního objektu.

POZNÁMKA: Vztahy 5.1 až 5.3 předpokládají, že vodorovné zatížení při stanovení zatížitelnosti odpovídá vodorovnému zatížení pro stanovení přechodnosti. Pokud se tato zatížení liší (např. použití úlev pro přechodnost, různé rychlosti atd.) je přesnost uvedených vztahů nižší a může být nutné ověřit přechodnost přímým výpočtem.

### Schéma vozů traťové třídy D4/120





$$E_{T,Ed} = 6 \times 225 = 1350 \text{ kN}$$

#### LM 71

$$E_{LM71,Ed} = 4 \times 250 + 2 \times 80 \times 4,9 = 1784 \text{ kN}$$

$$\phi_{Ti} = 1$$

$$\Phi_i = 1$$

$$\Psi = \phi_{Ti} / \Phi_i$$

$$\Psi = 1 / 1 = 1$$

$$\lambda_{LM71} = E_{T,Ed} / E_{LM71,Ed}$$

$$\lambda_{LM71} = 1350 / 1784 =$$

$$\lambda_{LM71} = 0,76$$

$$\Psi \times \lambda_{LM71} = 1 \times 0,757$$

$$\Psi \times \lambda_{LM71} = 0,76$$

$$Z_{LM71} \geq \Psi \times \lambda_{LM71}$$

$$0,90 \geq 0,76$$

Opěrná zeď je přechodná pro traťovou třídu D4

## Výsledky výpočtu zatížitelnosti SO 06-23-01

### A Identifikace mostu

Název mostu: **SO 06-23-01 Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, sanace opěrné zdi, ev. km 8,857 - 8,901 (vpravo)**

TÚ (číslo, název): **0206**

DÚ: **04: Praha-Krč - Tunel**

### B Identifikace části mostu

část mostu : opěrná zeď ve směru staničení: . pod koleji č.: 1,2

### C Doplňující data pro část mostu

Kategorie zatížitelnosti : A

Výpočetní model : porovnání zatížení

Geometrie koleje, uvažovaná v přepočtu pro část mostu v jejím profilu

	na začátku	uprostřed	na konci	
poloměr oblouku: kol. č.1,2	$R=0$	$R=0$	$R=0$	[m]
převýšení koleje: kol. č.1,2	$D=0$	$D=0$	$D=0$	[mm]
excentr. vůči ose NK kol. č.1,2				[m]

(-/+ = vlevo/vpravo)

Popis závad uvažovaných v přepočtu :

Datum zjištění zpracovaného stavu mostu : orgány SŽDC : bez závad - rekonstrukce  
zpracovatelem přepočtu : bez závad - rekonstrukce

Poznámka k části mostu :

rekonstrukce

Poř. č.	PRVEK (vč.umístění)	DETAIL	NAMÁ-HÁNÍ	$k_i$	typ	$L_{\mu}$	$\phi_i$	$L_{\phi}$	viz str.	Pozn.	$Z_{uic}$
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	opěrná zeď		M+V		M+V		1,0		2		0,90
2											
4											
5											

Dne: 2.2.2023

zatížitelnost určil

Ing. Jana Sedláková

Dne: .. / .. / 201...

do databáze zadal

:

## ZÁZNAMY Z ROZHODUJÍCÍCH PORAD



Projekty  
Inženýring  
Konzultace

# ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Zdvoukolejňení trati Branický most – Praha-Krč – odb. Spořilov DUSP Mosty, propustky a zdi
DATUM	26.10. 2021
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Ing. Radek Koiš dle podkladů zpracovatelů jednotlivých mostních objektů

### Program jednání:

Úvodní informace - HIP Ing. Žáček, koordinátor profese mosty Ing. Koiš

Na základě jednání s investorem SŽ a s ohledem na časové možnosti výstavby bylo navrženo vyčlenění Branického mostu a souvisejících PS a SO do tzv. „0“ etapy POV s předpokládanou nepřetržitou výlukou stávající koleje po dobu 5 měsíců.

Z hlediska výstavby mostních objektů se v této etapě bude provádět následující:

- Část opravy levého i pravého mostu v ev. km 9,680 (Branický most)
- Oprava ostatních mostních objektů najednou, tzn. bez nutnosti zřizovat pažení mezi stávající a nově budovanou kolejí.
- Objekty železničního svršku a spodku se nebudou provádět v této etapě, ale později. Koleje na mostech se demontují v nezbytném rozsahu a po ukončení prací na mostech se osadí zpět do původní polohy. Výjimkou je Branický most, zde budou koleje osazeny do nové polohy.
- Na mostech budou ponechány stávající kabely, je nutno uvažovat s jejich naspojováním a provizorním vymístěním tak, aby nebránily ve výstavbě nových konstrukcí.

Odevzdání dokumentace DUSP:

- Termín odevzdání k připomínkám: 25.11.2021 (formát PDF).
- Obsah dokumentace:

Technická zpráva

Výkresová část

Situace

Zákres do katastrální mapy

Přehledné výkresy - Půdorys, Podélný řez, Příčné řezy

Vytyčovací schéma

Výkresy tvaru (spodní stavby, nosné konstrukce)

Schema postupu výstavby

Statický výpočet.

Odevzdání dokumentace PDPS:

- Předpokládaný termín odevzdání k připomínkám: 28.2.2022 (formát PDF)

Obecně k mostním objektům:

- S ohledem na předpokládané časy výstavby je možné předat správci SMT požadavky na kácení dřevin (v místech ZS, na přístupových komunikacích), které se provede v zimním období.

**SO 06-23-01 Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, sanace opěrné zdi, ev. km 8,857 - 8,901 (vpravo)**

- Přístup ke zdi v areálu pivovaru.
- Přístupová komunikace – nájezd na těleso železničního spodku u mostu km 8,325 a dále po tělese až k objektu opěrné zdi.
- Přístup z pivovaru využívat jen na práce, které se nedají provádět z tělesa železničního násypu (sanace zdi).

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	<b>Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov</b> Konferenční projednání stanovisek k PDPS
DATUM	23. září 2022
MÍSTO	Videokonference
ÚČASTNÍCI	
ZAZNAMENAL (A)	

Dne 23.9.2022 se uskutečnilo konferenční projednání stanovisek PDPS k připravované stavbě „Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov“.

Nedílnou přílohou toho záznamu je příloha s reakcemi zpracovatelů PDPS.

- SO 06-23-01 Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, sanace opěrné zdi, ev. km 8,857 - 8,901 (vpravo)
  - příl. 1001 tz
    - uveďte platnou normu na beton

Zpracováno.

- příl. 2003 přehl. výkres
  - chybí drenáže, vsakovací jímky, vykreslete průpichy

Zpracováno.

- příl. 2004 tvar římsy
  - beton požadujeme s úplnou specifikací
  - proč červené kóty? - **opraveno**

Zpracováno.

- příl. 2005 výztuž římsy
  - beton požadujeme s úplnou specifikací
  - doplňte krytí
- příl. 2006 zábradlí
  - PKO požadujeme dle platných předpisů
  - uveďte barvu

Zpracováno.

- příl. 4001
  - trativody chybí na výkresech (drenáž je dle výkresu 52 m, průpichy nejsou vykresleny)
  - nesouhlasíme s opláštěním drenáže geotextilií (navíc není na výkresech)
  - hmotnost výztuže nesouhlasí s výkresy

Zpracováno.

zapsal: Červenka



NÁZEV AKCE	Zdvoukolejné trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Konferenční projednání stanovisek k PDPS
DATUM	23.09.2022
MÍSTO	Videokonference MS Teams

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON	E-MAIL
Stanislav Žáček	SUDOP EU a. s.	603 867 620	stanislav.zacek@sudopeu.cz
David Demo	SUDOP EU	477 012 251	david.demo@sudopeu.cz
Radek Koiš	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 079	radek.kois@sudop.cz
Milan Zedník	Správa železnic, státní organizace; Odbor elektrotechniky a energetiky	601 102 272	zednikm@spravazeleznic.cz
Karel Maňas	SŽ, OŘ PHA, OČ	702 255 384	manask@spravazeleznic.cz
Tomáš Míka	Správa železnic, GŘ O6	725 761 482	mikat@spravazeleznic.cz
Jan Louženský	Správa železnic, GŘ O11	602 435 699	louzensky@spravazeleznic.cz
Aleš Budský	SUDOP PRAHA a.s.	705 695 115	ales.budsky@sudop.cz
Tomáš Traksl	SUDOP EU a.s.	477 012 247	tomas.traksl@sudopeu.cz
Tomáš Čermák	SŽ, OŘ Praha, SMT	601 559 604	cermakt@spravazeleznic.cz
Jiří Matys	SUDOP PRAHA a.s.	731 648 890	jiri.matys@sudop.cz
Jan Dubánek	SUDOP PRAHA	739 329 030	jan.dubanek@sudop.cz
Bohumil Novotný	EGOE studio	420602 683 072	b.novotny@egoe.eu
Aneta Sýkorová	Sudop EU a.s.	604 622 044	agnes.siki@seznam.cz
Lenka Žemličková	SŽ s. o. O23	728 750 333	zemlickova@spravazeleznic.cz
Jiří Kočárek	SŽ, OŘ Praha, Správa tratí Praha západ	602 278 961	kocarek@spravazeleznic.cz
Martin Černý	SŽ SSZ	607 014 864	cernymartin@gmail.com
Jaroslav Červenka	SUDOP PRAHA a.s.	733 386 425	jaroslav.cervenka@sudop.cz
Jaroslav Javůrek	Elektrizace železnic Praha a.s.	737 304 766	jaroslav.javurek@elzel.cz
Martin Jahelka	SUDOP PRAHA, a.s.	605 229 098	martin.jahelka@sudop.cz
Jan Černý	SŽ GŘ O16	420724 332 279	cerny@spravazeleznic.cz
Petr Dostálík	Správa železnic O11	602 289 161	dostalik@spravazeleznic.cz
Michaela Müllerová	Egoé	734 164 955	m.mullerova@egoe.eu
Jan Taške	SUDOP EU a.s.	731 648 882	jan.taske@sudopeu.cz
Martin Čížinský	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 105	martin.cizinsky@sudop.cz
Sedláková Jana	SUDOP a.s.	735 193 132	jana.sedlakova@sudop.cz
Martin Falta	ČD-Telematika a.s.	602 307 410	martin.falta@cdt.cz



<b>NÁZEV AKCE</b>	<b>Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov</b>
<b>PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	Konferenční projednání stanovisek k PDPS
<b>DATUM</b>	23.09.2022
<b>MÍSTO</b>	Videokonference MS Teams

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON	E-MAIL
Kamil Štekr	SŽ, O16	420725 779 362	stekr@spravazeleznic.cz
Ivo Jauris	Správa železnic	724 776 077	jauris@spravazeleznic.cz
Jaroslav Jindříšek	Elektroštika s.r.o.	731 549 637	jindrisek@elektrostika.cz
Aleš Reiterman	SUDOP Praha a.s.	705 695 109	ales.reiterman@sudop.cz
Miloš Štolba	SUDOP PRAHA a.s.	420739 383 257	milos.stolba@sudop.cz
Miroslav Radechovský	SUDOP PRAHA a.s.	739 383 268	miroslav.radechovsky@sudop.cz
Michaela Pavlů	SŽ, s.o. GŘ O30	702 233 989	pavlum@spravazeleznic.cz
Michal Drozd	Sudop Praha a.s.	705 695 116	michal.drozd@sudop.cz
Ivana Brandejsová	SPS OŘ Praha	725 517 449	brandejsova@spravazeleznic.cz
Martin Pacner	Správa železnic, s.o.	720 071 544	pacnerm@spravazeleznic.cz
Ondřej Krupička	SUDOP Praha, a.s.	420739 383 262	ondrej.krupicka@sudop.cz
Jitka Tobolová	SUDOP PRAHA a.s.	731 648 795	jitka.tobolova@sudop.cz
Roland Mikulíčka	SUDOP PRAHA a.s.	735 193 116	roland.mikulicka@sudop.cz
Jan Marek	SŽ, OŘ Praha SMT	728 542 013	marekjan@spravazeleznic.cz
Jarmila Rydlová	SUDOP Praha	703 462 463	rydlova@sudop.cz
Eduard Košťál	SUDOP PRAHA a.s.	705 695 101	eduard.kostal@sudop.cz
Petr Švejk	Správa železnic, GŘ O6	602 659 870	svejk@spravazeleznic.cz
Petr Břešťovský	SŽ GŘ O13	606 054 292	brestovsky@spravazeleznic.cz
Radek Král	SŽ GŘ O13	720 029 537	kralra@spravazeleznic.cz
Radek Tauchman	STOSMOL, s.r.o.	727 851 953	radek.tauchman@stosmol.cz
Tomáš Martinek	SUDOP Praha a.s.	605 229 003	Tomas.Martinek.2@sudop.cz
Roman Houdek	SŽ, OŘ Praha, ŘP	720 961 354	HoudekR@spravazeleznic.cz
Jan Cerha	O6 GŘ	725 186 854	cerha@spravazeleznic.cz
Jaromír Louma	Správa železnic, O6	725 919 484	Louma@spravazeleznic.cz
Pavel Víšek	SUDOP PRAHA a.s.	703 462 515	pavel.visek@sudop.cz
Miroslav Nezkusil	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 127	miroslav.nezkusil@sudop.cz
Jan Němec	SUDOP EU a.s.	732 571 535	jan.nemec@sudopeu.cz