

Revize:		Datum:		Popis:				Kontroloval:	
Název části:		Dokladová část				Označení části: N.2			
Název objektu/dílčí části:		Doklady objednatele				Označení objektu/komplexu:			
Název přílohy:		Doklady z výrobních porad				Číslo přílohy:			
Název dílčí části přílohy:						N. 2.1			
Odpovědný projektant:		Zpracovatel přílohy:		Měřítko:		-		Stupeň dokumentace:	
Ing. Daniel Novotný		Ing. Matěj Mikšovský		Formáty:		A4		DUSP+PDPS	
Kraj:		Katastrální území:		TUDU:		Smluvní datum zpracování:			
Středočeský		Podlešín		0693 02		02/2023			
Označení investora									
Stupeň dokumentace: Část:									
Objekt:									
Podobjekt:									
Příloha:									
Revize:									
S 6 3 2 0 0 0 2 5 7 - P D P S - X X X X X X - X X X X X X X X - X X - X X X X - 0 0 0									
[Prostor pro další informace]									

## ZÁZNAM

z výrobního výboru na akci

**„Rekonstrukce mostu v km 48,289 trati Podlešín - Slaný (Viadukt Podlešín)“,**

ve stupni DUSP + PDPS, které se konalo dne 20. prosince 2021 v 10:00 hod, na NPÚ ÚOP středních Čech v Praze.

Přítomni: dle přiložené prezenční listiny, která je součástí záznamu.

Projektant zástupce NPÚ seznámil s návrhem rekonstrukce mostního objektu, který je nemovitou kulturní památkou vedenou v registru nemovitých kulturních památek pod číslem ÚSKP 101242. Důvodem rekonstrukce mostního objektu je zejména jeho nevyhovující stavební stav a nedostatečné prostorové parametry dle požadavků Směrnice SŽDC č. 32/2008 - Zásady rekonstrukce regionálních drah.

Stávající mostní objekt (rok uvedení do provozu 1871) je pětipolový, délka mostu činí 95 m. Nosnou konstrukci tvoří 5 půlkruhových oblouků o rozpětí cca 10 m z pískovcového zdiva. Spodní stavba sestává ze dvou opěr („polopilířů“) a čtyř pilířů, vesměs z pískovcového zdiva. Veškeré zdivo na mostě je z přesně opracovaných kvádrů. Výjimku tvoří vysoké zdi, které navazují na obě opěry. Zdi jsou provedeny z kyklopského zdiva. Most je dle protokolu o podrobné prohlídce ze srpna 2018 klasifikován 3/2.

Komplexní rekonstrukce celého mostu zahrnuje:

- Výplňová injektáž zdiva opěr a pilířů
- Injektáž zdiva kleneb
- Hloubkové spárování zdiva, maximální obsah cementu v pojivu 5%, barva malty písková.
- Kamenné kvádry pilířů, kleneb, zábradlí a nadezdívek zachovat v maximální možné míře v autentickém materiálu, a to i prvky s nevelkým rozsahem poškození (olámané hrany a rohy apod.)
- Čištění kamene provádět šetrně neabrazivně tak, aby nedošlo k narušení povrchové vrstvy; poté zpevnit vhodným prostředkem na konsolidaci pískovce (organokřemičitany).
- Silně poškozené nebo degradované kvádry nahradit novými shodně opracovanými, z pískovce. Druhotně vyměněné žulové prvky respektovat.
- Detaily (především římsy a zábradlí) zachovat co nejvíc v autentickém materiálu. Místa s menším rozsahem poškození (olámaní hran) respektovat, střední a větší rozsah poškození profilace doplnit umělým kamenem podobné barvy.
- Zcela zničené prvky nahradit novými s identickou profilací, kamenicky opracovanými, z obdobného materiálu. Žulové prvky římsy respektovat.
- Kamenické práce budou prováděny v kooperaci s orgánem památkové péče, investorem a projektantem. U vyměňovaných a doplňovaných kamenných prvků budou předloženy vzorky jednotlivých prvků ke schválení, dtto spárování.
- Nová hydroizolace mostovky (konstrukčně natavená pásová izolace, alternativně stříkaná)
- Nové odvodňovače (černá litina nebo matný nerez ve viditelné části).
- Nové kolejové lože
- Nová chránička pro vedení IS – 1 kus, předpoklad - umístěná do kolejového lože
- Zajištění požadované prostorové průchodnosti pomocí nových bezpečnostních výklenků

- Nahrazení nepůvodního rozšíření pomocí betonových konzol doplněných ocelovým zábradlím řešením navazujícím na původní kamenné parapetní zábradlí
- Náhrada poškozených římsových kamenů za nové ze stejného druhu kamene, stejné barvy a struktury nejlépe z místních lomů.
- Osazení nového ocelového nástavce zábradlí (subtilní provedení, barevné řešení „kovářská čerň“).
- Kácení náletových dřevin na drážním pozemku do vzdálenosti cca 10 m od líce mostu
- Obnova kamenných rovnanin na svazích

Samostatnou problematiku představuje výše zmíněné zajištění prostorové průchodnosti. Z hlediska bezpečného užívání mostu je stávající šířkové uspořádání nevyhovující. Chybí bezpečnostní výklenky, které jsou v současné době realizovány jediné nad opěrami O1 a O2 v počtu 4 ks. Řešení např. pomocí prolomení hmoty stávající souvislé linie zábradlí jejím přerušením, a osazením výklenků s ocelovým zábradlím, je z hlediska památkové ochrany nepřijatelné. Navrhuje se provedení výklenků v podobě odpovídající stávajícímu parapetu zábradlí. Z hlediska celkové architektury mostu i jeho vizuální podoby a v neposlední míře zachování autentické podstaty se jako akceptovatelné v tomto případě zdá být doplnění bezpečnostních výklenků po max. 20 m formou zúžení stávajících parapetních zdí na vnitřní straně ze šířky 45 cm na 20 cm v délce 2,0 m. Tímto řešením bude možné zajistit min. vzdálenost zábradlí od osy koleje 2200 mm (šířá trať) v celé délce mostu a 2500 mm v prostoru výklenků. Ty budou nově zhotoveny nad pilířem P1, v ose klenby K3 a nad pilířem P4 .

V prostoru nad opěrou O1, kde byly původní parapetní zdi z důvodů umístění výhybky na most nahrazeny betonovými konzolami a ocelovým zábradlím, bude obnoveno řešení, které na mostě bylo ve 20. letech 20. století. Stávající konzoly budou odstraněny, budou vybudovány nové, jejichž lící část bude opatřena kamenným obkladem navazujícím na dochované kyklopské zdivo. Na konzolách bude nově vyzděno parapetní zábradlí, které bude tvarově i materiálově navazovat na stávající parapetní zdi. V tomto místě, kde se most již nachází ve staničním obvodu (opěra O1 a navazující křídla), bude vzdálenost nově vyzděného parapetu (zábradlí) od osy koleje ve vzdálenosti min. 2,5 m + 0,125 m.

Zástupce NPÚ s výše popsány návrhy souhlasí, konstatuje, že nejsou v rozporu s památkovou ochranou objektu a doporučuje je k dalšímu podrobnějšímu propracování v rámci zpracovávání dokumentace DUSP.

Podle poznámek zapsal: ing. Matěj Mikšovský

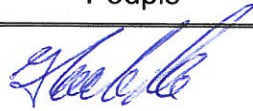



Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8, tel: 284 021 742, e-mail: [topcon@topcon.cz](mailto:topcon@topcon.cz)

z výrobního výboru na akci

**„Rekonstrukce mostu v km 48,289 trati Podlešín - Slaný (Viadukt Podlešín)“**

ve stupni DUSP + PDPS, které se konalo dne 20. prosince 2021 v 10:00 hod, na NPÚ ÚOP středních Čech v Praze.

Jméno, Příjmení	Organizace	Email	Telefon	Podpis
OTAKAR HRDLIČKA	NPÚ úo sč	OTAKAR.HRDLICKA@SEZNAM.CZ	606 629 325	
MATEJ MIKŠOVSKÝ	TOP CON SERVIS s.r.o.	miksovsky@topcon.cz	731 108 108	

## **ZÁZNAM**

z výrobního výboru na akci

**„Rekonstrukce mostu v km 48,289 trati Podlešín - Slaný (Viadukt Podlešín)“,**

ve stupni DUSP + PDPS, které se konalo dne 7. dubna 2022 v 7:30 hod, v zasedací místnosti společnosti  
TOP CON SERVIS s.r.o..

Přítomni: dle přiložené prezenční listiny, která je součástí záznamu.

Projektant přítomné seznámil s návrhem rekonstrukce mostního objektu, který je nemovitou kulturní památkou vedenou v registru nemovitých kulturních památek pod číslem ÚSKP 101242. Důvodem rekonstrukce mostního objektu je zejména jeho nevyhovující stavební stav a nedostatečné prostorové parametry dle požadavků Směrnice SŽDC č. 32/2008 - Zásady rekonstrukce regionálních drah.

Stávající mostní objekt (rok uvedení do provozu 1871) je pětipolový, délka mostu činí 95 m. Nosnou konstrukci tvoří 5 půlkruhových oblouků o rozpětí cca 10 m z pískovcového zdiva. Spodní stavba sestává ze dvou opěr („polopilířů“) a čtyř pilířů, vesměs z pískovcového zdiva. Veškeré zdivo na mostě je z přesně opracovaných kvádrů. Výjimku tvoří vysoké zdi, které navazují na obě opěry. Zdi jsou provedeny z kyklopského zdiva. Most je dle protokolu o podrobné prohlídce ze srpna 2018 klasifikován 3/2.

### **Průzkumné práce**

#### **1) Stavebně-technický průzkum zdiva (STPZ)**

Průzkum byl proveden v mostních polích č. 1, 2, 4 a 5, byly provedeny vrty do kleneb, opěr i pilířů. Výsledkem byly pevnostní a materiálové charakteristiky zdiva a pojiva, a rovněž i informace o stávající mezerovitosti.

Na základě provedených prací a materiálových testů na lze konstatovat:

- Zdivo kleneb je ve většině plochy pokryto černou krustou. Ve vrcholu, a především cca od  $\frac{1}{4}$  klenby směrem k patě klenby je patrná výrazná degradace povrchu pískovce účinky vody mrazu. Lokálně lze měřit hloubku odpadávajících vrstev až 200 mm. Zdivo je zasaženo vysokou vlhkostí, což se negativně projevuje na jeho pevnosti. Vlhkostní stav konstrukce vypovídá o zcela nefunkční hydroizolační vrstvě (pokud je vůbec přítomna).
- Pole 2 až 5 je tvořeno sedimentárními horninami (pískovce), pole 1 je tvořeno granitoidy (žulou). Stanovená pevnost pískovce ve vysušeném stavu je cca 11,1 MPa, ve stavu nasyceném však pouze 6,9 MPa. Pevnost žuly ve vysušeném stavu je 148,4 MPa a ve stavu nasyceném 131,6 MPa.
- Pevnost malty v přípovrchových vrstvách dosahuje cca 1,66 MPa (stanoveno nedestruktivně). Pevnost malty na zkušebních krychlich o hraně 17 až 20 mm přibližně 6,1 MPa. Na základě zkušebních vrtů provedených přes ložné spáry lze považovat velkou část spár za nedostatečně vyplněnou. Pro statický přepočet doporučujeme uvažovat pevnost malty přibližně na úrovni 3 MPa a pevnost pískovce v případě alespoň částečného vysušení zdiva a zabránění dalšího pronikání vlhkosti přibližně na úrovni 10 MPa.
- Pevnost zdiva dle metodiky EN je vypočtena v Příloze 2, Tab. 6. V aktuálním stavu konstrukce lze návrhovou hodnotu pevnosti zdiva (pole 2 až 5, tj. pole pískovcová) v tlaku uvažovat jako přibližně 1,0 MPa. V případě vysušení zdiva a zabránění vnikání jiné než vzdušné vlhkosti lze uvažovat pevnost zdiva

cca 1,4 MPa. V případě pole 1 (tj. pole žulové) je návrhová hodnota pevnosti zdiva v tlaku na úrovni cca 7,5 až 8,0 MPa.

Ze závěrů STPZ vyplývá, že zdivo je v plném rozsahu sanovatelné konvenčními sanačními metodami.

## 2) Inženýrskogeologický průzkum pražcového podloží (IGP PP)

Předmětem průzkumu konstrukce v místech dle zadání bylo objasnění tvaru zasypaných částí poprsních zdí a ověření tloušťky podpražcové konstrukce.

Na mostě bylo provedeno celkem 6 kopaných sond. Dále byly na mostě provedeny sondy pro provedení dynamické penetrační zkoušky. Kopané sondy byly provedeny po dvou kusech vlevo i vpravo u kamenné římsy, a to na začátku, uprostřed a na konci mostu. Tyto sondy posloužily pro objasnění tvaru zasypaných částí poprsních zdí a hloubky podpražcové konstrukce.

Ze závěrů IGP PP vyplývá, že mocnost kolejového lože na mostě je dostatečná a požadavek na minimální tloušťku KL 350 mm pod pražcem je reálný. Na základě získaných informací z kopaných sond byl proveden návrh ZKPP a sanace železničního spodku.

## Místní šetření

Před zahájením projekčních prací bylo provedeno místní šetření za účelem vizuálního posouzení stávajícího stavu mostního objektu, prověření přístupu k mostu a pasportizace vzrostlé vegetace na pozemku ve správě investora.

Stávající kamenné zdivo je poškozené, klenby jsou nasáklé vodou. Spárování čelního zdiva i spodní stavby je popraskané a hojně vypadává, v otevřených spárách je uchycená vegetace. Podrobnou prohlídkou byly ve zdivu zaznamenány podélné trhliny.

Byla provedena podrobná pasportizace veškerého zdiva, která zjistila poškození většího množství kamenů napříč celým mostním objektem.

## Objektová skladba

Náplní projektu rekonstrukce mostu bude následující objektová skladba:

- SO 11-00-01 Železniční svršek a spodek
- SO 11-20-01 Most v km 48,289
- SO 11-30-01 Přeložka vedení SŽ – SSZT

## SO 11-20-01 Most v km 48,289

V rámci komplexní rekonstrukce celého mostu se navrhuje:

- Výplňová injektáž zdiva opěr a pilířů
- Injektáž zdiva kleneb
- Hloubkové spárování zdiva, maximální obsah cementu v pojivu 5%, barva malty písková.
- Kamenné kvádry pilířů, kleneb, zábradlí a nadezdívek zachovat v maximální možné míře v autentickém materiálu, a to i prvky s nevelkým rozsahem poškození (olámané hrany a rohy apod.)
- Čištění kamene provádět šetrně neabrazivně tak, aby nedošlo k narušení povrchové vrstvy; poté zpevnit vhodným prostředkem na konsolidaci pískovce (organokřemičitany).
- Silně poškozené nebo degradované kvádry nahradit novými shodně opracovanými, z pískovce. Druhotně vyměněné žulové prvky respektovat.
- Detaily (především římsy a zábradlí) zachovat co nejvíc v autentickém materiálu. Místa s menším rozsahem poškození (olámaní hran) respektovat, střední a větší rozsah poškození profilace doplnit umělým kamenem podobné barvy.
- Zcela zničené prvky nahradit novými s identickou profilací, kamenicky opracovanými, z obdobného materiálu. Žulové prvky římsy respektovat.

- Kamenické práce budou prováděny v kooperaci s orgánem památkové péče, investorem a projektantem. U vyměňovaných a doplňovaných kamenných prvků budou předloženy vzorky jednotlivých prvků ke schválení, dtto spárování.
- Nová hydroizolace mostovky (konstrukčně natavená pásová izolace, alternativně stříkaná)
- Nové odvodňovače (černá litina nebo matný nerez ve viditelné části).
- Nové kolejové lože
- Nová chránička pro vedení IS – 1 kus, předpoklad - umístěná do kolejového lože
- Zajištění požadované prostorové průchodnosti pomocí nových bezpečnostních výklenků
- Nahrazení nepůvodního rozšíření pomocí betonových konzol doplněných ocelovým zábradlím řešením navazujícím na původní kamenné parapetní zábradlí
- Náhrada poškozených římsových kamenů za nové ze stejného druhu kamene, stejné barvy a struktury nejlépe z místních lomů.
- Osazení nového ocelového nástavce zábradlí (subtilní provedení, barevné řešení „kovářská čern“).
- Kácení náletových dřevin na drážním pozemku do vzdálenosti cca 10 m od líce mostu
- Obnova kamenných rovnanin na svazích

Samostatnou problematiku představuje výše zmíněné zajištění prostorové průchodnosti. Z hlediska bezpečného užívání mostu je stávající šířkové uspořádání nevyhovující. Chybí bezpečnostní výklenky, které jsou v současné době realizovány jedinečně nad opěrami O1 a O2 v počtu 4 ks. Řešení např. pomocí prolomení hmoty stávající souvislé linie zábradlí jejím přerušením, a osazením výklenků s ocelovým zábradlím, je z hlediska památkové ochrany nepřijatelné. Navrhuje se provedení výklenků v podobě odpovídající stávajícímu parapetu zábradlí. Z hlediska celkové architektury mostu i jeho vizuální podoby a v neposlední míře zachování autentické podstaty se jako akceptovatelné v tomto případě zdá být doplnění bezpečnostních výklenků po max. 20 m formou zúžení stávajících parapetních zdí na vnitřní straně ze šířky 45 cm na 20 cm v délce 2,0 m. Tímto řešením bude možné zajistit min. vzdálenost zábradlí od osy koleje 2200 mm (šířá trať) v celé délce mostu a 2500 mm v prostoru výklenků. Ty budou nově zhotoveny nad pilířem P1, v ose klenby K3 a nad pilířem P4.

V prostoru nad opěrou O1, kde byly původní parapetní zdi z důvodů umístění výhybky na most nahrazeny betonovými konzolami a ocelovým zábradlím, bude obnoveno řešení, které na mostě bylo ve 20. letech 20. století. Stávající konzoly budou odstraněny, budou vybudovány nové, jejichž lící část bude opatřena kamenným obkladem navazujícím na dochované kyklopské zdivo. Na konzolách bude nově vyzděno parapetní zábradlí, které bude tvarově i materiálově navazovat na stávající parapetní zdi. V tomto místě, kde se most již nachází ve staničním obvodu (opěra O1 a navazující křídla), bude vzdálenost nově vyzděného parapetu (zábradlí) od osy koleje ve vzdálenosti min. 2,5 m + 0,125 m.

#### **SO 11-00-01 Železniční svršek a spodek**

- 1) Železniční svršek
  - Kolejový rošt včetně kolejového lože bude snesen a nahrazen novým ve skladbě 49E1+B91+pružné upevnění
  - Rekonstrukce železničního svršku 48,258 172 (ZV9) až 48,347
  - Nové kolejové lože min. tl. 0,35 m pod pražcem
  - Kolejové lože recyklované třídy BII
  - Koleje s kotvami – dmnt+mnt v celém rozsahu úpravy GPK
- 2) Železniční spodek
  - ZKPP před mostem bude tvořené jen šterkodrtí 0-63, ve dvou vrstvách – odvodnění odtokem po pláni
  - ZKPP před mostem bude na 100% se stabilizací, tzn. 0,3m stabilizace dovezená z míchacího centra a 0,25 m ŠD 0-63
  - Odvodnění trativodem

- ZKPP začíná v prostoru mezi výhybkami 8 a 9, resp na KV9 končí ZKPP a začíná 5m výběh ZKPP
- 3) Výhybky
- Výhybka č. 9 bude snesena a regenerována, navrhovat budu regeneraci v podobě výměny levého jazyka a opornice a srdcovky (pravý jazyk a opornice jsou z roku 2008)
  - Výhybka č. 8 bude snesena a uložena do nové polohy
  - Před dokončením stavby bude přejezdová konstrukce uvedena do stavu před rekonstrukcí mostu

### **SO 11-30-01 Přeložka vedení SŽ – SSZT**

V dotčeném úseku stavby a na mostě se nachází několik kabelových tras zabezpečovacích kabelů ve správě SSZT PZ. Trasa prochází od výpravní budovy ŽST Podlešín ve směru staničení směrem do ŽST Slaný. Trasa několika kabelů prochází ve směru od rozdělovníku KO2 po pravé straně koleje č. 4. Kabely minou a napájí elektromotorový přestavník (výhybku) V8. Dále pokračují po pravé straně koleje č. 1, a před mostem se rozdělují. Část kabelů prochází protlakem pod kolejí na opačnou stranu, vlevo od koleje č. 3. Odkud se jedna část vedení napojuje na světelné trpasličí návěstidlo Se1 a počítač náprav PN25 (obojí umístěno na opěře O1 mostu). Druhý kabel se vrací proti směru staničení, a napojuje se na staniční návěstidlo L3. Kabely vpravo pokračují dále na most a obsluhují elektromotorový přestavník V9, umístěný nad opěrou O1. Veškerá kabelová vedení v tomto prostoru končí na opěře O1. Ochranné pásmo kabelové trasy je 1,5 m na každou stranu.

Dále se v řešeném úseku nachází kabelová trasa ve správě SŽ-CTD a SŽ-SEE a rovněž kabelové vedení, které vede od výpravní budovy vpravo v u paty náspu, pod mostem přechází na levou stranu a tam také pokračuje sady kolem lesa k návěstidlu v km 48,600. Tyto trasy nejsou součástí řešené přeložky a nebudou stavbou dotčeny.

Kabelová vedení jsou uložena v konstrukci železničního spodku. Na mostě jsou kabely vedeny v betonových žlebech ve štěrkovém loži. V předstihu před zahájením výluky trati dojde k odkopání kabelové trasy v potřebné délce. S ohledem na navrhovanou sanaci železničního spodku v úseku od mostu až k výhybce č. 8, budou kabely odhaleny do vzdálenosti cca 10 m za výhybkou č. 8 proti směru staničení. Celková délka odkopání kabelů je odhadována na cca 170 m. Kabely budou odpojeny od koncových zařízení. Jmenovitě od výhybky č.8 a 9, trpasličího návěstidla Se1, počítače náprav PN25 a staničního návěstidla L3. Kabelové trasy budou vymístěny mimo prostor, kde probíhají stavební práce a uloženy do provizorní polohy dle podmínek správce vedení. Trpasličí návěstidlo bude demontováno, demontáž ostatních zabezpečovacích zařízení je součástí prací na objektu železničního svršku.

Veškeré kabelové trasy budou vráceny do své původní polohy. Pro definitivní uložení v blízkosti mostu bude v kolejovém loži připraven plastový žlab. Kabely budou připojeny ke koncovým zařízením. Trpasličí návěstidlo bude osazeno do původního umístění.

### **Zařízení staveniště, POV**

Zařízení staveniště bude umístěno na pozemku ve správě SŽ. Prostor pod mostem je přímo přístupný ze silnice a z okolního terénu. K pilířům na začátku mostu se lze dostat po zpevněné cestě procházející 2. polem mostu, která je využívána jako cyklotrasa. Přístup na horní partie mostu a do prostoru koleje je možný ze ŽST Podlešín, v jejímž prostoru budou rovněž probíhat stavební práce na železničním svršku. Z druhé strany lze využít přístup z boční ulice, která stoupá od hlavní silnice a ústí v blízkosti žel. náspu cca 100 m za mostem.

Po dobu trvání jedné z etap sanačních a opravných prací na spodní stavbě (pilíř P4, klenba K5, opěra O2), bude provoz na silnici III/24019 sveden do jednoho pruhu a bude probíhat střídavě.

Příslušná povolení ke vstupu na pozemek a nájemní smlouvy jsou aktuálně v jednání.

### **Kácení**

Na dražním pozemku v bezprostřední blízkosti mostu je značné množství vzrostlých náletových stromů, které je nezbytné odstranit. Práce provede v rámci přípravy na akci OŘ Praha.



### **Výluka a NAD**

Realizace stavby proběhne v roce 2023 ve výluce v trvání 60N (20.8.-18.10.2023). Po tuto dobu bude zajištěna náhradní autobusová doprava.

Osobní doprava:

Osobní vlaky budou ukončeny od Kralup ve stanici Podlešín, souprava se hned „otočí“ na vlak zpět. Pro cestující do Slaného a dále bude zavedena náhradní autobusová doprava: Podlešín – Slaný předměstí – Slaný (stanice) a zpět. Trasa NAD povede po silnicích III/24019, 00712, 00724. Délka trasy je 8,3 km. Za vlaky postačí jeden standardní autobus 12 m, kromě vlaků Sp 1494, Sp 1495, Os 9703, Os 9710, Os 9712, Os 9714, Os 9725 a Os 9727, na které je potřeba v pracovní dny nasadit 2 autobusy. Do Podlešína je nutné vypravovat v době výluky pouze vratné soupravy nebo jednotky, protože v době výluky nebude možné v Podlešíně objíždět soupravu – bude vytržena výhybka č. 9. Navrženým opatřením neroste počet náležitostí v železniční dopravě.

Specifikem jsou vlaky Os 9780, 9781, 9782, 9783 – tzv. Cyklohráček, které jezdí v sobotu, neděli a svátek od konce března do konce října. Ve vlaku jsou řazeny vozy pro přepravu jízdních kol a vůz s herním oddílem pro děti. Souprava není vratná, což bude muset být v době výluky změněno na vratnou soupravu nebo nasazením dvou hnacích vozidel.

Nákladní doprava:

Na této trati (v dotčeném úseku) jsou provozovány pravidelné vlaky nákladní dopravy. Jedná se o jeden pár manipulačních vlaků v pondělí a čtvrtek. Jedná se o vlaky místní obsluhy – zajišťované dopravcem ČD Cargo, a.s. Zátěž pro stanici Slaný může být vedena odklonem přes Zlonice, Straškov, Vraňany. Obsluha vlečky v km 53,437 probíhající vlečkovým vlakem tam a zpět též v pondělí a čtvrtek je standardně možná ze stanice Slaný.

Podle poznámek zapsal: ing. Matěj Mikšovský



projekční  
a konzultační kancelář  
pro mostní  
a inženýrské stavby

Ke Stírci 1824/56, 182 00 Praha 8, tel: 284 021 742, e-mail: topcon@topcon.cz

## PREZENČNÍ LISTINA

z výrobního výboru na akci

„Rekonstrukce mostu v km 48,289 trati Podlešín - Slaný (Viadukt Podlešín)“

ve stupni DUSP + PDPS, které se konalo dne 7. dubna 2022 v 7:30 hod, v zasedací místnosti společnosti TOP CON SERVIS s.r.o.

Jméno, Příjmení	Organizace	Email	Telefon	Podpis
Hana Tůmová	SŽ, S.O. OR PRAHA PO KRAJUPY n.v.	tumova@sprava zeleznic.cz	721 912 473	
Vlastimil Volný	SŽ, S.O. OR PRAHA ST Praha západ	volnyv@sprava.zeleznic.cz	739 254 884	
TOMÁŠ ČERMÁK	SŽ, S.O. OR PRAHA SMT	CERMAK@SPRAVAZELEZNIC.CZ	601 559 604	
JANA VYBÍRALOVÁ	SŽ, S.O. SRZ	vybiralovaj@sprava.zeleznic.cz	724 885-543	
domku seniřtův	SŽ, S.O. SRZ	seniřtovic@ sprava.zeleznic.cz	606 707 705	
Zdeněk NEČEKAL	SŽ, S.O.	necekal@ sprava.zeleznic.cz	606 740 793	
JIRÍ HUBKA	SŽ, S.O. OR PRA STT	hubka@sprava.zeleznic.cz	728 541 880	




projekční  
a konzultační kancelář  
pro mostní  
a inženýrské stavby

Ke Stírce 1824/56, 182 00 Praha 8, tel: 284 021 742, e-mail: topcon@topcon.cz

## PREZENČNÍ LISTINA

z výrobního výboru na akci  
„Rekonstrukce mostu v km 48,289 trati Podlešín - Slaný (Viadukt Podlešín)“

ve stupni DUSP + PDPS, které se konalo dne 7. dubna 2022 v 7:30 hod, v zasedací místnosti společnosti TOP CON SERVIS s.r.o.

Jméno, Příjmení	Organizace	Email	Telefon	Podpis
LIBOR HAREK	TOPCON SERVIS	marek@topcon.cz	628 573 205	
MAŘEJ MIKŠOVSKÝ	— 4 —	miksovsky@topcon.cz	731 108 108	