



NÁRODNÍ
PAMÁTKOVÝ
ÚSTAV

ÚZEMNÍ ODBORNÉ
PRACOVIŠTĚ
V LIBERCI

Městský úřad Tanvald
Odbor rozvoje
a komunálních věcí
Palackého 359
468 41 Tanvald
IDDS: g2nbdtx

Váš dopis čj. / sp. zn. MěÚT/ORKV/00354/2022
Ze dne / doručeno dne: 5. 1. 2022/5. 1. 2022
Naše čj.: NPU-353/1319/2022
Vyřizuje: Freiwillog
Spisový znak: 820.1

Liberec 18. 1. 2022

KP železniční trať ozubnicová s provozními objekty Tanvald – Harrachov (r. č. ÚSKP 13137/5-5455), k. ú. Šumburk n/Desnou, Tanvald, Desná I, Desná II, Polubný, obce Tanvald, Desná, Kořenov, okres Jablonec nad Nisou – generální oprava trati v úseku Tanvald (mimo) – Kořenov (mimo)

Písemné vyjádření odborné organizace státní památkové péče podle § 14 odst. 6 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Předmět žádosti:

Soubor železniční ozubnicové trati s provozními objekty Tanvald – Kořenov, zapsané v ústředním seznamu kulturních památek pod rejstř. č. 13137/5-5455 – akce oprava železniční trati v úseku Tanvald – Kořenov v km 27,533 – km 34,115, v rozsahu dle předložené projektové dokumentace „Oprava trati v úseku Tanvald – Kořenov“, zpracované firmou Tým dopravního inženýrství s.r.o., IČ: 24831832, ve stupni DSP + PDPS, č. zak. 64020136, zodp. projektant Ing. Miroslav Rykl.

Přílohy žádosti:

PD ve stupni DSP + PDPS pod názvem akce „Oprava trati v úseku Tanvald – Kořenov“, zprac. kolektivem (hl. inženýr Ing. M. Rykl) v listopadu 2021 pod č. zak. 64020136.

Popis zamýšlených prací:

Předmětem projektu je komplexní oprava traťového úseku Tanvald (mimo) – Kořenov (mimo), dopravní D3 Desná a odbočné výhybky na vlečku Preciosa Ornela a.s. a tím zajištění bezpečného a spolehlivého provozování drážní dopravy a dlouhodobého udržení požadovaných parametrů trati (adhezní i ozubnicový provoz). Oprava proběhne v km 27,533 – 30,590; 30,730 – 34,115. Dopravní D3 Dolní Polubný není součástí této stavby a bude řešena samostatnou investiční stavbou. Součástí opravných prací bude oprava železničního svršku vč. nové ozubnice na ocelových Y pražcích, železničního spodku, sanace skalních zářezů, sanace železničního spodku na přejezdech, oprava

odvodnění, nástupiště (zast. Kořenov, doprava D3 Desná), stezek, osvětlení (nové v dopravě Desná a Kořenově zastávce, rekonstruované u Desné-Riedelovy vily, Desné-Pustinské), osazení EOVS a elektromotorických přestavníků na krajních výhybkách v dopravě D3 Desná a s tím spojené zřízení technologického objektu, výpichy pro DDTS, oprava mostů, tunelů, zdí a propustků a oprava přejezdů P5545, P5546, P5547, P5548, P5550 a P5551. Veškerá nově osazená zábradlí budou opatřena nátěrem v odstínu RAL 7016 (břidlicová šedá)

Z mimořádně rozsáhlé dokumentace vybíráme zkrácený popis pouze těch stavebních objektů, které mají vztah k předmětu chráněného statku, a to v pořadí od počátku trati:

PS 00-21-01 Přeložky kabelů

V celém traťovém úseku Tanvald – Kořenov jsou položeny Dálkový metalický kabel (DK), Traťový metalický kabel (TK) a Dálkový optický kabel (DOK) v trubce HDPE. Vzhledem k podloží stavby bude definitivní trasa tvořená v celé délce plastovými silnostěnnými žlaby s přesypáním 20 cm štěrku. Vrstvu štěrku lze ve výjimečných případech zmenšit na 10 cm. Ve společném kabelovém žlabu budou uloženy DOK v trubce HDPE, rezervní trubka HDPE a metalické kabely DK, TK.

SO 00-10-01 Výstroj trati

V rámci stavebního objektu dojde k demontážím a zpětné montáži jednotlivých pevných návěstí, symbolů a značek v předmětném úseku.

SO 00-10-02 Materiálová charakteristika ozubnicové dráhy

V rámci tohoto stavebního objektu došlo ke stanovení konkrétních materiálů pro jednotlivé prvky ozubnicové dráhy. Projektant tak učinil proto, jelikož Investor neznal přesnou specifikaci materiálu ozubnicových tyčí (hřebenu) a ozubnicových nájezdů.

SO 00-10-03 Typová dokumentace železničního svršku

V rámci tohoto stavebního objektu je zhotovení přípravné dokumentace jednotlivých prvků železničního svršku, které spolu s VTD budou tvořit podklady pro **legislativní schválení jednotlivých prvků železničního svršku**, např. upevnění ozubnicové tyče (hřebene) na Y pražec, úprava plastbetonových vnitřních přejezdových desek na Y pražec s ozubnicovými tyčemi.

SO 01-10-01 Tanvald (mimo) - Desná (mimo), železniční svršek

V rámci stavebního objektu je navržena výměna železničního svršku traťové koleje, která bude provedena včetně pročištění, resp. výměny štěrkového lože. Dojde k výměně stávajících pražců za nové ocelové pražce Y s rozdělením „k“ (rozevření 650 mm) a k výměně stávající dvoupásové ozubnice Abt za novou. Kolejnice budou nové tvaru 49 E1. Bude zřízena bezстыková kolej. Dojde k zajištění prostorové polohy koleje.

SO 01-11-01 Tanvald (mimo) - Desná (mimo), železniční spodek

Obsahem stavebního objektu je zlepšení stavu odvodnění a obnovení drážních stezek. Odvodnění bude zajištěno skloněnou zemní plání směrem k násypu či násypové části odřezu, nebo k odvodňovacímu zařízení na zářezové straně drážního tělesa. Příkopy budou v některých úsecích zpevněny příkopovými tvárnicemi. Dojde k osazení J-žlabů v oblasti vlevo před Žďárským tunelem, vpravo bude umístěn trativod a podélná drenáž. V km 27,929 bude nově umístěno příčné odvodňovací žebro, které bude odvádět vodu od drážního tělesa do řeky Desná. Bude provedeno vyčištění a oprava stávajících horských vpustí u výjezdového portálu Žďárského tunelu. Dojde

k sanaci kamenné zídky a opravy odtokového systému vlevo před vjezdovým portálem. Pod všemi přejezdy v dotčeném úseku bude zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží odvodněná trativodem.

SO 01-13-01 Železniční přejezd v ev. km 27,642

Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 49E1 a ocelových Y pražců. Nový poloměr oblouku bude 275 m a jeho převýšení $D=20$ mm. Šířka převáděné komunikace bude činit 5,5 m a úhel křížení zůstane stávající 45° . Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a na závěrných zídkách. Délka přejezdové konstrukce bude $11 \times 0,88 \text{ m} = 9,68 \text{ m}$. Vpravo trati bude do komunikace instalován odvodňovací žlab s mříží délky 7,5 m s uměle vytvořeným sklonem 10 ‰ uvnitř žlabu. Po obou stranách koleje dojde k rekonstrukci komunikace – bude zřízena nová živičná konstrukce.

SO 01-17-01 Tunel Žďárský km 27,776 - 27,843

Tunel délky 67,18 m se nachází v definičním úseku Tanvald – Desná. Jeho vjezdový portál je obezděný rustikálními granitovými kvádry, ostění pak tvoří hrubě opracované žulové kvádry v prvních cca 10 m tunelu (v prvních dvou pasech). Nad vjezdovým portálem je nízká parapetní zídka. Světlý průřez v prvních dvou pasech je 550/550 cm. Dále je ostění ze stříkaného betonu s výztuží z kari sítí. Poslední pas měřící 3,30 m je opět obezděn kamennými kvádry na světlý průřez 550/550 cm. Nad výjezdovým portálem je ochranná betonová deska, která brání padání zvětralých kusů skály do kolejíště. Oba předzářezy jsou skalnaté a levý svah výjezdového portálu je značně zvětralý a zvodnělý. V jednom místě je svah sanován zárubní zdí z roku 1955. V celé délce tunelu je zřízena Abtova ozubnice. V tunelu nejsou žádné záchranné výklenky. Podle dobové dokumentace odvodnění původně zajišťovala odvodňovací střední tunelová stoka. Nyní je odvodnění zajištěno dvěma odvodňovacími žlaby při patách tunelových opěr. V tunelu je použit železniční svršek A s ocelovými pražci a ozubnicí. Podle stávajícího technického stavu je hodnocen **stupněm 1** ve smyslu čl. 4.7.4 předpisu SŽ S6, tj. stavební stav tunelu, který vyžaduje pouze drobné údržbové práce, jako je čištění zdiva tunelové trouby a předportálových zdí, čištění příkopů v předzářezích a nad portály, čištění záchranných výklenků a tunelových stok, obnovování značení tunelových pásů abezpečnostních nátěrů apod. Z hlediska průsaků podzemní vody do tunelu je tunel hodnocen **stupněm zavodnění V2** (plošná zavlhllost podle předpisu SŽ S6). Tunel má zanesené podélné odvodnění. Kabelový žlab je veden vpravo ve štěrkovém loži. Beton zdi u výjezdového portálu je silně degradovaný. V rámci opravy koleje je podle zadání nutné obnovit podélné odvodnění tunelu a opravit (sanovat) betonové předportálové zdi u tunelového pasu P2 (výjezdový portál).

SO 01-13-02 Železniční přejezd v ev. km 27,985

Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 49E1 a ocelových Y pražců. Nově se bude přejezd nacházet částečně v přechodnici s převýšením $D=1$ mm a v přímé. Šířka převáděné komunikace bude činit 4,4 m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a na závěrných zídkách. Vnitřní panely budou speciálně uzpůsobeny pro ozubnicový přejezd. Délka přejezdové konstrukce bude $6 \times 0,88 \text{ m} = 5,28 \text{ m}$. Pod přejezdovou komunikací vlevo trati bude betonová trouba DN 400 délky 8,0 m. Po obou stranách koleje bude zřízena nová živičná konstrukce.

SO 01-14-01 Most v ev. km 28,253

Kamenný klenbový most převádí jednokolejnou trať přes koryto potoka. Konstrukčně se jedná o kamennou klenbu uloženou na masivních kamenných opěrách. Prostorové uspořádání pod

objektem se nemění, volná výška je min. 1,99 m, volná šířka 3,0 m. Vzhledem k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání je navržena **rekonstrukce** objektu, která zahrnuje sanaci stávající kamenné klenby a spodní stavby, celoplošnou vyrovnávací vrstvu s natavovanou vodotěsnou izolací z NAIP, osazení nové římsy z žulových bloků vlevo ve směru staničení s kotvenou svařovanou konzolou s pororoštem a osazeným zábradlím. Vpravo je osazeno nové zábradlí na stávající kamennou římsu. Zároveň bude provedena nová drenáž za stávajícími opěrami.

SO 01-14-02 Zeď v km 28,285 - 28,345

Stávající objekt je tvořen gravitační opěrnou zdí z kamenného zdiva proměnné výšky, v koruně zdi jsou umístěny žulové římsové bloky. Celková délka zdi je 107,630 m, rozdělená je charakterově na 3 ucelené části. První část délky 8,19 m stoupá postupně od terénu šikmo na svah, druhá délky 70,06 m probíhá v konstantní vzdálenosti od koleje a tvoří stabilitní oporu tělesa žel. spodku, třetí část je tvořena již jen nízkou zídou s římsovými bloky v délce 29,385 m. Nejvyšší překonávaná výška zdi činí 2,7 m. Vzhledem k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání je navrženo rozšíření prostoru na objektu pomocí kotvených svařovaných konzol s pororoštem kotvených do nových žulových římsových bloků, na těchto konzolách bude připevněno ocelové třímadlové zábradlí. Tato úprava je navržena v délce 69,95 m. Lícové kamenné zdivo v celém rozsahu bude sanováno, a to očištěním tlakovou vodou, hloubkovým přespárováním a případně doplněním chybějících kamenů.

O 01-14-03 Zeď v km 28,586 - 28,643

Stávající objekt je tvořen gravitační opěrnou zdí z kamenného zdiva proměnné výšky, v koruně zdi jsou umístěny žulové římsové bloky, bez zábradlí. Podél celé zdi je při patě vedena komunikace III/29046. Souvisejícím objektem je propustek v km 28,631, pro nějž tato zeď tvoří čelo, propustek dále pokračuje pod úrovní komunikace. Celková délka zdi je 74,87 m, rozdělená je charakterově na 2 ucelené části. První část délky 21,29 m stoupá postupně od terénu šikmo po směru staničení, druhá délky 53,59 m probíhá v konstantní vzdálenosti od koleje a tvoří stabilní oporu tělesa žel. spodku. Nejvyšší překonávaná výška zdi činí 3,97 m. Ve stávajícím stavu jsou vlevo od koleje vedeny kabely SSZT a ČDT DK. Vzhledem k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání je navrženo rozšíření prostoru na objektu pomocí kotvených svařovaných konzol s pororoštem kotvených do nových žulových římsových bloků, na těchto konzolách bude připevněno ocelové třímadlové zábradlí. Na první části zdi bude aplikována nová žulová římsa se zábradlím kotveným shora (dl. 21,29 m), na druhé části zdi pak na délce 37,29 m také nové římsové bloky, ale rozšíření bude pomocí kotvených svařovaných konzol s pororoštem s připevněným ocelovým třímadlovým zábradlím. Lícové kamenné zdivo v celém rozsahu bude sanováno, a to očištěním tlakovou vodou, hloubkovým přespárováním a případně doplněním chybějících kamenů.

SO 01-14-04 Propustek v ev. km 28,631

Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Konstrukčně se jedná o propustek tvořený kamennou deskou na masivních opěrách z kamenného zdiva. Na vtoku je zřízena vtoková jímka z kamenného zdiva, propustek dále pokračuje skrz konstrukci opěrné zdi (SO 01-14-03) pod úroveň komunikace III/29046, skrz výtokové kamenné čelo je napojen na zatrubnění na mimodrážním pozemku a vyústěn je na volný terén do neupraveného koryta těsně před vtokem do říčky Desná. Rozměry otvoru jsou 0,8 x 0,8 m. Šířka objektu je 11,31 m. Na objektu jsou vedeny kabely ČDT DK. Vzhledem k návrhu odvedení vody ze žst. Desná a havarijnímu stavu kamenné vtokové jímky je navržena **demolice** vtokového objektu a **výstavba nové** ŽB monolitické vtokové jímky s překrytím pororoštem, do které bude potrubím napojeno odvodnění žst. Desná. Navrženo je dále přespárování zdiva opěr stávajícího objektu v dosahu možném při výstavbě jímky a pročištění

otvoru a výtoku propustku.

SO 01-13-03 Železniční přejezd v ev. km 28,651

V rámci stavebního objektu železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 49E1 a ocelových Y pražců. Nově bude poloměr oblouku $R=300$ s převýšením $D=0$ mm. Šířka převáděné komunikace bude činit 10 m a úhel zůstane stávající 50°. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a na závěrných zídkách. Délka přejezdové konstrukce bude $13 \times 0,88 \text{ m} = 11,44 \text{ m}$. Vlevo trati bude do komunikace instalován nový odvodňovací žlab s mříží délky 10,5 m s podélným sklonem 10 ‰ proti směru staničení a příčným sklonem 4 ‰ směrem k přejezdu pro plynulejší navázání na komunikaci. Po obou stranách koleje bude zřízena nová živičná konstrukce.

SO 02-10-01 Dopravna Desná, železniční svršek

V rámci stavebního objektu je přepracováno kompletní kolejové řešení dopravní D3 Desná. Mezi kolejí č. 1 a 2 je vytvořen prostor pro poloostrovní nástupiště. Ruší se stávající kusá kolej č. 2a. V rámci železničního svršku dojde k výměně kolejového roštu a kolejového lože. Dojde k výměně stávajících pražců za nové ocelové pražce Y s rozdělením „k“ (rozevření 650 mm), výhybky jsou navrženy nové 2. generace na betonových pražcích. Kolejnice budou nové tvaru 49 E1. Bude zřízena bezстыková kolej. Dojde k zajištění prostorové polohy koleje č. 1.

SO 02-11-01 Dopravna Desná, železniční spodek

V rámci stavebního objektu je navržen systém uzavřených odvodnění. Část tohoto odvodnění je vyústěna do propustku v ev. km 28,631, část je vyústěna do propustku v ev. km 28,868. Dojde k **demolici stávajících nakládacích ramp**, které již neslouží svému účelu.

SO 02-12-01 Dopravna Desná, nástupiště

V železniční stanici ve stávajícím stavu se nacházejí jednostranné úroňové nástupiště délky cca 46 m, částečně sypané s nástupní hranou z betonových bloků ve výšce do 200 mm nad TK. Přístup na nástupiště je řešen úroňově od výpravní budovy. Stávající nástupiště bude rozebráno. Nově bude zřízeno nové poloostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2. Nástupiště není navrženo jako symetrické. Nástupní hrana u kol. č. 1 je navržena délky 145 m a u kol. č. 2 je 90 m. Nenástupní hrana u kol. č. 2 je opatřena zábradlím. Přístup na nástupiště bude rampou a schody a dále přístupovým chodníkem a úroňovými přechody přes koleje č. 2 a 4 směrem k výpravní budově. Šířka nástupiště není konstantní a vychází z osové vzdálenosti přilehlých kolejí. Konstrukčně je nástupiště navrženo jako poloostrovní nástupiště typu L bez konzolových desek se zámkovou dlažbou s použitím nástupištních prefabrikátů s nástupištní předsunutou hranou s rozšířenou nášlapnou plochou šířky 250 mm. Součástí nástupišť jsou i hmatové úpravy (bezpečnostní pásy, vodící linie, varovné pásy případně signální pásy) pro pohyb nevidomých na nástupišti. Nástupiště u kol. č. 1 bude v obou směrech ukončeno betonovou monolitickou zídou se zábradlím. Začátek nástupiště u kol. č. 2 bude plynule navazovat na přístupovou rampu a konec nástupiště bude shodně s nástupištěm u kol. č. 1 ukončen monolitickou zídou se zábradlím.

SO 03-10-01 Desná (mimo) - Dolní Polubný (mimo), železniční svršek

Obsahem objektu je výměna železničního svršku traťové koleje a pročištění nebo výměny šterkového lože. Kolejnice budou vyměněny za nové tvaru 49 E1, stávající pražce za nové ocelové Y pražce a nová dvoupásová ozubnice typu Abt. Bude zřízena bezстыková kolej.

SO 03-11-01 Desná (mimo) - Dolní Polubný (mimo), železniční spodek

Obsahem objektu je především zlepšení stavu odvodnění a obnovení drážních stezek. Odvodnění bude zajištěno skloněnou zemní plání směrem k násypu či násypové části odřezu, nebo k odvodňovacímu zařízení. Trativod bude zřízen v km 28,992 – 29,090, podélná drenáž mezi km 29,093 - 29,143 a mezi km 30,307 - 30,381, která bude sloužit pro odvedení vody Dolnopolubenského tunelu. V km 29,328 - 29,445 dojde k vyčištění a sanaci kamenného rigolu a napojení kanalizační drenáže z Desenského tunelu do rigolu. Také dojde k sanaci skalních svahů mezi km 29,745 – 29,840 (oboustranně) a mezi km 30,200 – 30,376 (oboustranně).

SO 03-14-01 Propustek v ev. km 29,085

Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Konstrukčně se jedná o propustek tvořený kamennou deskou na masivních opěrách z kamenného zdiva. Na vtoku je zřízena vtoková jímka z kamenného zdiva, na výtoku je čelní zeď s římsou z kamenných bloků, voda je dále odváděna na mimodrážním pozemku navazujícím trubním propustkem z trub PVC DN 300. Rozměry otvoru jsou 0,55 x 1,0 m. Šířka objektu je 4,91 m. Na objektu jsou vedeny kabely ČDT DK. Vzhledem ke konci životnosti konstrukce stávajícího propustku a jeho nevyhovujícímu šířkovému uspořádání se navrhuje přestavba objektu, která zahrne **demolici** stávající konstrukce a **výstavbu nového** ŽB rámového propustku z prefabrikovaných prvků o otvoru 1,0x1,0 m s vtokovou jímkou na vtoku a svislým čelem s římsou na výtoku. Koryto toku bude v propustku i na výtoku provedeno odlážděním kamenem do betonu, na výtoku až k navazujícímu propustku. Do jímky je voda přiváděna od vyústění PVC roury DN 300, zde bude vytvořen skluz z betonových žlabovek zaústěný z čela do jímky. V kolejovém loži u pravé římsy bude umístěna chránička pro vedení ČDT DK.

SO 03-13-01 Železniční přechod v ev. km 29,107

Šířka převáděné komunikace bude činit 2 m. Konstrukce přejezdu (přechodu) je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a na závěrných zídkách. Délka přejezdové konstrukce bude $3 \times 0,88 \text{ m} = 2,64 \text{ m}$. U tohoto přejezdu bude instalováno meandrové zábradlí pro zabránění vjezdu ručních vozíků a přímého vjezdu cyklistů na přechod. Po obou stranách koleje bude zřízena nová komunikace z recyklovaného materiálu.

SO 03-14-02 Most v ev. km 29,281

Mostní objekt tvoří jednopolevá ocelová nýtovaná trémová konstrukce se zapuštěnou mostovkou, rozpětí pole 6,6 m. Nosná konstrukce je tvořena dvěma ocelovými plnostěnnými nosníky, které jsou propojeny příčníky a zavětrovány v dolní rovině ztužením z úhelníků. Dřevěné mostnice jsou nesené dvěma podélníky. Jednotlivé prvky jsou vzájemně spojeny nýty. Nosná konstrukce je uložena na ocelových deskových ložiscích na úložných blocích opěr. Opěry jsou kamenné gravitační. Vzhledem k vyhovující přechodnosti mostu, šířkovému uspořádání, ale zároveň špatnému stavu úložných prahů, mezerovitosti zdiva opěr a nevyřešených přechodů do trati se navrhuje **rekonstrukce** objektu v podobě obnovy PKO na ocelové konstrukci, repase stávajících ložisek a výstavba nových žb. úložných prahů s křídélky řešícími přechod do trati a sanace spodní stavby s injektáží zdiva. Na nosné konstrukci mostu budou komplexně očištěny všechny prvky a obnoveno PKO v celém rozsahu vč. zábradlí, zároveň bude provedena výměna všech mostnic. Spodní stavba bude očištěna tlakovou vodou, hloubkově přespárována a zdivo bude injektováno.

O 03-17-01 Tunel Desenský km 29,438 - 29,690

Tunel délky 252 m se nachází v definičním úseku Desná - odbočka vlečky PRECIOSA Ornela a.s. Vjezdový portál je obezděn ve stejném stylu jako portály Žďárského tunelu. Ostění je v tunelu

dvojího typu. První typ je obezdívka z kamenných kvádrů, druhý je betonové ostění. Světlý průřez tunelu je stejný jako u Žďárského tunelu 550/550 cm. Vjezdový předzářez je skalnatý, s poměrně strmými svahy. Na části skal předzářezu jsou po obou stranách ukotveny záchytné sítě, dále jsou pak po obou stranách zárubní zdi dosahující až k tunelu. Výjezdový portál je opět obložen žulovými kvádry a ostění na konci tunelu je kamenné. Výjezdový předzářez je také skalnatý a poměrně hustě porostlý vegetací. Žádné obkladní stěny ani záchytné sítě zde nejsou. Tunel na rozdíl od Žďárského má bezpečnostní výklenky, které jsou umístěny vždy dva naproti sobě po zhruba čtyřiceti metrech. Díky relativně malému podélnému sklonu není v tunelu kolej opatřena ozubnicí. Desenský tunel je jediný ze čtyř na trati Tanvald – Kořenov, u kterého odvodnění zajišťuje stále střední tunelová stoka. Ta vyúsťuje u vjezdového portálu do podélného odvodnění při patě levé zárubní zdi. V tunelu je použit železniční svršek A s ocelovými pražci. Podle stávajícího technického stavu je tunel hodnocen **stupněm 2** ve smyslu čl. 4.7.5 předpisu SŽ S6, tj. stavební stav tunelu, který vyžaduje opravu nad rámec běžných údržbových prací. Jedná se například o místní opravu tunelové trouby, tunelových stok a příkopů, výměnu jednotlivých segmentů ostění, místní utěsnění injektáží atd. Z hlediska průsaků podzemní vody do tunelu je tunel hodnocen **stupněm zavodnění V3** (plošné zamokření podle předpisu SŽ S6). Tunel má nefunkční izolaci v portálových pasech P1, P2 a dále v pasech 8 a 9. Další poruchou je zanesené podélné odvodnění. V tunelových pasech 8 a 9 dochází k opadávání betonu. V rámci opravy koleje je podle zadání nutné obnovit podélné odvodnění tunelu, vyměnit ostění v tunelových pasech č. 8 a č. 9, opravit a instalovat svodnice a opravit odvodnění portálů.

SO 03-17-02 Tunel Dolnopolubenský km 30,375 - 30,542

Tunel délky 166,3 m se nachází v definičním úseku odbočka vlečky PRECIOSA Ornela a.s. - Dolní Polubný. Jeho vjezdový portál je v obdobném stylu jako portály předešlých tunelů. Obezdívku portálu tvoří kamenné hrubě opracované kvádry a ostění v prvních třech pasech tunelu je tvořeno kamennou obezdívkou. Následuje jeden pas s ostěním ze stříkaného betonu, dále pak je ostění s kamennou obezdívkou jako na začátku tunelu. Výjezdový portál je obezděn betonovými tvárnicemi a jeho styl je dost odlišný od předchozích portálů. Výjezdový předzářez má po obou stranách betonové zárubní zdi, dlouhé zhruba 40 m. Okolí kolejiště v obou předzářezích je poměrně hustě porostlé vegetací, která může působit povrchovou degradaci horninového masivu. V celé délce tunelu je kolej opatřena ozubnicí. Podle dobové dokumentace je odvodnění tunelu zajištěno dvěma drenážními trubkami DN300 situovanými po stranách tunelu při patách opěr. V tunelu je použit železniční svršek A s ocelovými pražci a ozubnicí. Podle stávajícího technického stavu je hodnocen **stupněm 2** ve smyslu čl. 4.7.5 předpisu SŽ S6, tj. stavební stav tunelu, který vyžaduje opravu nad rámec běžných údržbových prací. Jedná se například o místní opravu tunelové trouby, tunelových stok a příkopů, výměnu jednotlivých segmentů ostění, místní utěsnění injektáží atd. Z hlediska průsaků podzemní vody do tunelu je tunel hodnocen **stupněm zavodnění V2** (plošná zavlhllost podle předpisu SŽ S6). Kabelový žlab je veden vpravo ve šterkovém loži. V rámci opravy koleje je podle zadání nutné obnovit podélné odvodnění tunelu.

SO 04-10-01 Dolní Polubný (mimo) - Kořenov (mimo), železniční svršek

V rámci stavebního objektu je navržena výměna železničního svršku traťové koleje, která bude provedena včetně pročištění, resp. výměny šterkového lože. Dojde k výměně stávajících pražců za nové ocelové pražce Y s rozdělením „k“ (rozevření 650 mm) a k výměně stávající dvoupásové ozubnice Abt za novou. Kolejnice budou nové tvaru 49 E1. Bude zřízena bezстыková kolej. Dojde k zajištění prostorové polohy koleje.

SO 04-11-01 Dolní Polubný (mimo) - Kořenov (mimo), železniční spodek

Obsahem stavebního objektu je zlepšení stavu odvodnění a obnovení drážních stezek. Odvodnění bude zajištěno skloněnou zemní plání směrem k násypu či násypové části odřezu, nebo k odvodňovacímu zařízení na zářezové straně drážního tělesa. Příkopy budou v některých úsecích zpevněny příkopovými a vegetačními tvárnici, ve skalním zářezu mezi km 32,520 a 32,580 bude zřízen zpevněný monolitický příkop. V km 33,800 budou stávající betonové rigoly převedeny do příkopů pomocí systémů horských vpustí a svodných potrubí. Pod přejezdem v ev. km 34,065 bude zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží odvodněná trativodem. Dojde k sanaci skalních svahů mezi km 30,793 a 30,875 (oboustranně), mezi km 30,960 a 31,000 (pravostranně), mezi km 31,730 a 31,820 (oboustranně) a mezi km 32,410 a 32,550 (oboustranně).

SO 04-14-01 Most v ev. km 30,922

Kamenný klenbový most převádí jednokolejnou trať přes komunikaci. Konstrukčně se jedná o kamennou klenbu uloženou na masivních kamenných opěrách. Prostorové uspořádání pod objektem se nemění, volná výška je min. 4,93 m, volná šířka 5,96 m. Vzhledem k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání je navržena **rekonstrukce** objektu, která zahrnuje sanaci stávající kamenné klenby a spodní stavby, celoplošnou vyrovnávací vrstvu s natavovanou vodotěsnou izolací z NAIP, osazení nového zábradlí na stávající kamenné římsy a provedení nové drenáže za stávajícími opěrami.

SO 04-13-01 Železniční přechod v ev. km 31,049

Konstrukce přejezdu (přechodu) je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a na závěrných zídkách. Vnitřní panely budou speciálně uzpůsobeny pro ozubnicový přejezd. Délka přejezdové konstrukce bude $3 \times 0,88 \text{ m} = 2,64 \text{ m}$. Šířka převáděné komunikace bude činit 2,5 m a úhel křížení zůstane stávající 65°. Pod komunikací vpravo trati bude betonová trouba DN 400 délky 5,0 m. Po obou stranách koleje bude zřízena nová komunikace z recyklovaného materiálu.

SO 04-14-02 – Propustek v ev. km 31,076

Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč. Konstrukčně se jedná o propustek tvořený deskou se zabetonovanými kolejnicemi na masivních opěrách z kamenného zdiva. Na vtoku je zřízena vtoková jímka z kamenného zdiva, na výtoku je čelní zeď s betonovou římsou se zábradlím. Rozměry otvoru jsou 0,52 x 0,8 m. Šířka objektu je 6,05 m. Na objektu jsou vedeny betonové žlaby pro převedení drážních kabelů. Vzhledem ke konci životnosti konstrukce stávajícího propustku a jeho nevyhovujícímu šířkovému uspořádání se navrhuje přestavba objektu, která zahrne **demolici** stávající konstrukce a **výstavbu nového** ŽB rámového propustku z prefabrikovaných prvků o otvoru 1,0x1,0 m se vtokovou jímkou na vtoku a svislým čelem s římsou na výtoku. Koryto toku bude na výtoku provedeno odlážděním kamenem do betonu. Do jímky je voda přiváděna z čela občasnou vodotečí a z boků drážními příkopy. Svah nad jímkou bude opatřen kamennou dlažbou do betonu. V kolejovém loži u levé římsy bude umístěna chránička pro vedení ČDT DK.

SO 04-14-03 Most v ev. km 31,694

Kamenný klenbový most převádí trať přes komunikaci. Konstrukčně se jedná o kamennou klenbu uloženou na masivních kamenných opěrách. Prostorové uspořádání pod objektem se nemění, volná výška je min. 3,92 m, volná šířka 5,79 m. Vzhledem k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání je navržena **rekonstrukce** objektu, která zahrnuje sanaci stávající kamenné klenby a spodní stavby, celoplošnou vyrovnávací vrstvu s natavovanou vodotěsnou izolací z NAIP, nadvýšení stávající římsy pomocí bloků z žulových kamenů z důvodu přepadávání kolejového lože. Nové zábradlí bude osazeno na monolitické základové patky. Bude provedena nová drenáž za stávajícími opěrami.

SO 04-14-04 Most v ev. km 31,860

Kamenný klenbový most převádí trať přes občasnou vodoteč. Konstruktivně se jedná o kamennou klenbu uloženou na masivních kamenných opěrách. Prostorové uspořádání pod objektem se nemění, volná výška je min. 3,77 m, volná šířka 2,9 m. Vzhledem k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání je navržena **rekonstrukce** objektu, která zahrnuje sanaci stávající kamenné klenby a spodní stavby, celoplošnou vyrovnávací vrstvu s natavovanou vodotěsnou izolací z NAIP, osazení nové římsy z žulových bloků vpravo ve směru staničení s kotvenou svařovanou konzolou s pororostem a osazeným zábradlím. Vlevo bude osazeno nové zábradlí na stávající kamennou římsu. Bude provedena nová drenáž za stávajícími opěrami.

SO 04-14-05 Most v ev. km 32,360

Kamenný klenbový most převádí trať přes komunikaci. Konstruktivně se jedná o kamennou klenbu uloženou na masivních kamenných opěrách. Prostorové uspořádání pod objektem se nemění, volná výška je min. 3,77 m, volná šířka 5,96 m. Vzhledem k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání je navržena **rekonstrukce** objektu, která zahrnuje sanaci stávající kamenné klenby a spodní stavby, celoplošnou vyrovnávací vrstvu s natavovanou vodotěsnou izolací z NAIP, nadvýšení stávající římsy pomocí bloků z žulových kamenů z důvodu přepadávání kolejového lože. Dojde k osazení zábradlí na monolitické základové patky a provedení nové drenáže za stávajícími opěrami.

SO 04-14-06 Zeď v km 32,543 – 32,689

Stávající objekt je tvořen dvojicí gravitačních zárubních zdí, které navazují na vjezdni portál Polubenského tunelu. Na levé straně je betonová gravitační zeď délky 22,08 m výšky 1,52 - 5,00 m. U paty zdi je veden betonový odvodňovací rigol s poklopy. Na zeď navazuje betonová šachta, do které je zaústěna voda z rigolu a zároveň voda přitékající zpevněným korytem po terénu od silničního propustku nad zdí. Vpravo je částečně betonová (dl. 96,79 m), částečně kamenná zárubní zeď (dl. 50,04 m) výšky 1,86 – 5,26 m. Podél betonové části je veden betonový žlab, dále podél kamenné zdi je pouze nezpevněný příkop. Vzhledem ke špatnému stavu povrchu betonových částí a rozvolněnému zdivu v části kamenné je navržena komplexní sanace zdí. Navrženo je očištění tlakovou vodou, sanace betonových částí reprofilační maltou, místa s patrnými průsaky budou hloubkově injektována. Kamenná část zdi bude očištěna a hloubkově přespárována, chybějící kameny doplněny. Betonový žlab podél pravé části bude opatřen v horní části kotveným kamenným římsovým blokem v celé délce, podél kamenné části jsou navrženy betonové žlaby, které budou součástí odvodnění žel. spodku. Obecně budou stávající betonové žlaby pročištěny.

SO 04-12-01 Zast. Kořenov zastávka, nástupiště

Ve stávajícím stavu se v zastávce nachází vnější nástupiště umístěné vlevo tratě s nástupní hranou z betonových bloků o celkové délce 96 m. Přístup je přiveden cca v jedné třetině nástupiště nezpevněnou polní cestou. Celková délka nového nástupiště bude 90 m. Šířka nástupiště bude konstantní 3,0 m. Součástí nástupiště jsou i hmatové úpravy (bezpečnostní pásy, vodící linie, varovné pásy případně signální pásy) pro pohyb nevidomých na nástupišti. Konstruktivně je nástupiště navrženo jako vnější mimoúrovňové nástupiště typu L bez konzolových desek se zámkovou dlažbou. Odvodnění nástupiště bude provedeno příčným sklonem 2% ve směru od kolejiště. Ukončení nástupiště bude ve směru na žst. Desná provedeno dle vzorového listu Ž8.7 čelní zídka z betonu C25/30 a monolitickým služebním schodištěm se zábradlím. Na začátku bude nástupiště ukončeno monolitickou zídka bez služebního schodiště. Pro přístup na nástupiště bude zřízen přístupový chodník napojený na zadní hranu nástupiště cca v jedné třetině nástupiště a bude navazovat na

stávající nebezpečnou přístupovou cestu.

SO 04-17-01 Tunel Polubenský km 32,691 – 33,631

Tunel délky 940 m se nachází v definičním úseku Tanvald – Desná. Původně byla délka tunelu o 7 m kratší, ale po rekonstrukcích v letech 1958–1962 byl prodloužen, kvůli rozšíření komunikace, která nyní vede nad jeho vjezdovým portálem. Pro zajištění stability výrubu a zachování průjezdného průřezu má tunel několik druhů ostění, a to včetně úseků v dobrých geotechnických podmínkách tvořených pouze nezajištěným lícem výrubu. Na vjezdovém portále začíná úsek dlouhý 232,74 m, kde je ostění tvořeno betonovými tvárnicemi. Následně se střídají pasy zajištěné ostěním ze stříkaného betonu vyztuženého ocelovými sítěmi, stříkaným betonem bez výztuže a betonovými tvárnicemi. Od tunelového metru 361,08 se pak střídá ostění z betonových tvárnic se skalním lícem bez zajištění. V oblasti blíže k výjezdovému portálu je opět úsek s ostěním z betonových tvárnic dlouhý 140,76 m. Vjezdový portál tunelu je celý z betonu, samotný tunel je obložen zvenku betonovými tvárnicemi a předzářez zajišťují dvě betonové zárubní zdi. Pravá zeď dosahuje délky 146 m, levá je o dost kratší a měří cca 20 m. Celý předzářez je poměrně hustě porostlý vegetací, která však nezasahuje do prostoru kolejiště. Na stěnách jsou na první pohled patrné výluhy a degradace betonu spojená s průsakem vody. Povrch stěn je částečně porostlý mechem, který povrchovou degradaci urychluje. V předzářezu na výjezdovém portále jsou po obou stranách situované betonové zárubní zdi o délce cca 70 m. Výjezdový portál je celý proveden z monolitického betonu, v pohledu je jednolitý. Předzářez je opět hojně obrostlý vegetací. Zárubní zdi jsou stejně jako u vjezdového portálu porostlé mechem a místy jsou vidět výluhy vody prosakující pracovními spárami betonáže. Lokálně degradace betonu postoupila do hlubších vrstev a dochází k opadům takto rozvolněné části zdi. V tunelu je použit železniční svršek A s ocelovými pražci a ozubnicí. Podle stávajícího technického stavu je hodnocen **stupněm 2** ve smyslu čl. 4.7.6 předpisu SŽ S6, tj. stavební stav tunelu, ve kterém byly zjištěny závady vyžadující zásah většího rozsahu, rekonstrukci nebo úplnou přestavbu, nebo výměnu nosné konstrukce, popř. jen opravu nebo výměnu některých částí, jejichž stav může být příčinou omezení provozu (např. by bylo nutné omezit rychlost). Z hlediska průsaků podzemní vody do tunelu je tunel hodnocen **stupněm zavodnění V3** (plošné zamokření podle předpisu SŽ S6). V rámci opravy koleje je podle zadání nutné obnovit podélné odvodnění tunelu, odstranit degradovaný stříkaný beton z ostění, lokálně provést nové ostění a rubové odvodnění, obnovit nebo instalovat nové svodnice.

SO 04-14-07 Zeď v km 33,631 – 33,704

Stávající zárubní zdi tvoří betonové tížné zdi navazující na výjezdový portál Polubenského tunelu, součástí jsou i betonové monolitické odvodňovací rigoly v patě zdí. Zárubní zeď je vedena po pravé i levé straně, v délkách 162,61 m levá a 164,205 m pravá. Výška zdí je 0,8 – 8,70 m. Obecně se na zdi nachází tyto poruchy: degradace vrchní vrstvy betonu, průsak vody s výluhy, trhliny, kaverny způsobené působením proudící vody nebo odmrznutím, rozvolněné římsové bloky, odlomené hrany zdi. Dno odvodňovacích rigolů je v plné délce podél zdi zahlceno sedimenty. Vzhledem k velmi špatnému stavu povrchu betonových částí, ale zároveň nenarušené stabilitě konstrukcí, je navržena komplexní sanace zdí. Předpokládá se očištění tlakovou vodou, sanace méně poškozených betonových částí reprofilační maltou, místa s patrnými průsaky budou hloubkově injektována. Silně degradované části zdi (horní plocha zdi, lícová plocha a celý betonový žlab) budou v celé délce opatřeny betonovou vrstvou tl. 90 mm s výztužnou kari sítí kotvenou pomocí vlepených trnů do stávající zdi. Kaverny budou vyplněny betonem, trhliny budou sanovány „sešitím“ pomocí vložek vlepené betonářské výztuže tvaru U a následně překryty zmíněnou betonovou vrstvou. Okraje betonového žlabu budou opatřeny novými kamennými římsovými bloky, které budou kotvené do

konstrukce žlabu. Na zeď dále navazují horské vpusti a žlaby, které jsou součástí.

SO 04-14-08 Propustek v ev. km 33,967

Propustek převádí trať přes trvalou vodoteč (Martinský potok). Konstrukčně se jedná o propustek tvořený kamennou klenbou na masivních opěrách z kamenného zdiva s kolmými křídly, na výtoku svahovanými. Světlost otvoru je 1,35 m. Okraje klenby jsou opatřeny nízkými parapetními zídkami, šířka objektu je 7,06 m. Na objektu se nachází vedení ČDT DK. Vzhledem k dobrému stavu objektu, ale nevyhovujícímu šířkovému uspořádání (přesyp šterku, chybějící zábradlí) je navržena **rekonstrukce** objektu pomocí kamenné nadezdívky parapetních zdí spolu s osazením nových kamenných římsových bloků s kotveným ocelovým zábradlím. Rub klenby bude odhalen a opatřen novou izolací s drenáží vyvedenou skrz povodní křídla. Kamenné zdivo je navrženo očistit tlakovou vodou a hloubkově přespárovat v celém rozsahu. Koryto Martinského potoka v rozsahu mostu bude pročištěno. Vedení drážních kabelů je v novém stavu navrženo v chrániče vedené vpravo podél římsy v kolejovém loži.

SO 04-14-09 – Propustek v ev. km 34,054

Propustek převádí trať přes trvalou vodoteč. Konstrukčně se jedná o propustek tvořený kamennou klenbou na masivních opěrách z kamenného zdiva s kolmými křídly, na výtoku svahovanými. Světlost otvoru je 1,35 m. Okraje klenby jsou opatřeny nízkými parapetními zídkami, šířka objektu je 6,51 m. Na objektu se nachází vedení ČDT DK, v těsné blízkosti mostu se nachází úroňový přejezd před stanicí v Kořenově. Vzhledem k dobrému stavu objektu, ale nevyhovujícímu šířkovému uspořádání (přesyp šterku, chybějící zábradlí) je navržena **rekonstrukce** objektu pomocí kamenné nadezdívky parapetních zdí spolu s osazením nových kamenných římsových bloků s kotveným ocelovým zábradlím. Rub klenby bude odhalen a opatřen novou izolací s drenáží vyvedenou skrz povodní křídla. Kamenné zdivo je navrženo očistit tlakovou vodou a hloubkově přespárovat v celém rozsahu. Koryto vodního toku v rozsahu mostu bude pročištěno. Vedení drážních kabelů je v novém stavu navrženo v chrániče vedené vpravo podél římsy v kolejovém loži.

SO 04-13-02 Železniční přejezd v ev. km 34,067

Nově bude přejezd v oblouku o poloměru $R=199$ m. Šířka převáděné komunikace bude činit 5,5 m a úhel křížení zůstane stávající 87°. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a na závěrných zídkách. Délka přejezdové konstrukce bude $8 \times 0,88 \text{ m} = 7,04 \text{ m}$. Po obou stranách koleje bude zřízena nová živičná konstrukce.

Charakteristika objektu:

Jednokolejná neelektrizovaná místní trať s mezinárodní frekvencí, respektive traťový úsek z Tanvaldu do Kořenova, jež je předmětem rekonstrukce, má délku 6,86 km. Je součástí trati č. 036 z Liberce do Harrachova. Kvůli náročným sklonovým poměrům v úseku (výškový rozdíl mezi oběma stanicemi činí 235 m a maximální podélný sklon dosahuje 58 ‰) je zde jako na jediné trati v České republice (a jedné ze dvou v Československu) použita ozubnice. Ozubnicové pásy systému Abt nejsou v celé délce trati, v souhrnu jsou osazeny ve třech sekcích na 4,74 km. Běžný osobní i nákladní provoz je dnes již adhezni, a ozubnice je využívána pouze dvěma historickými motorovými lokomotivami řady T 426.0 při nostalgických jízdách a vedení zvláštních vlaků. Trať se vyznačuje množstvím umělých staveb – kamenných i ocelových mostů, propustků a tunelů. Nejdelším je Polubenský tunel s délkou 940 m.

Následuje tunel Desenský (252 m), Dolnopolubenský (166 m) a Ždárský (67 m). V traťovém úseku Kořenov – Harrachov o délce 4,68 km, jež však není předmětem projektu, se nachází ještě Harrachovský tunel (280 m).

Současný stav poznání dotčených kulturně-historických hodnot:

Ozubnicová železniční trať z Tanvaldu do Kořenova a dále do Schreiberhau (dnes Szklarska Poręba) a odtud do Hirschbergu v Dolním Slezsku (dnes Jelenia Góra) byla vybudována v letech 1899–1902. Horská trať je unikátní mimořádnými sklonovými poměry, množstvím tunelů a umělých staveb. Náročné sklonové poměry vedly k použití systému Abtovy ozubnice v nejstrmějších úsecích mezi Tanvaldem a Kořenovem. Značný výškový rozdíl z pruské (dnes polské) strany byl překonán odlišným systémem dlouhých nástupních ramp s oblouky o ostrých poloměrech. Pruská část trati až do Kořenova byla mezi lety 1923–1945 elektrizována střídavou jednofázovou trakční soustavou 15 kV, 16 ⅔ Hz. Důvodem nákladné stavby bylo propojení průmyslových oblastí na české a slezské straně hranice, import kamenného uhlí a export výrobků českého sklářského, bižuterního a textilního průmyslu. Mezi roky 1958–1963 byla celá trať v souvislosti s předáním území Mýtin Polskem a prodloužení provozu do Harrachova rekonstruována. Rozsáhlými sanacemi prošly tunely a opěrné zdi, rekonstruována byla výpravní budova v Kořenově. Z počátku šedesátých let tak pocházejí stávající ocelové korýtkové pražce i samotný ozubnicový hřeben.

Technický stav objektu / dotčené konstrukce:

Stav je objektivně shrnut v průvodní zprávě k PD (ing. V. Kovařík) na s. 9-10: „Trať jako taková je v havarijním stavu. Kolejnice trpí řadou vad, ocelové korýtkové pražce jsou léty poškozené, styky propadlé. Ozubnicový systém je v nevyhovujícím stavu – poruchy geometrie vs. kolej, opotřebení ozubnicových hřebenů a značně poškozené ozubnicové nájezdy. Kvalita cestování je snížena hlukovou zátěží a sníženou plynulostí provozu. Plán tělesa železničního spodku má v některých úsecích nevyhovující šířku, a tak není schopná zajistit základní funkce jako bezpečnost pohybu způsobilých osob nebo zajištění předepsaného tvaru šterkového lože. Odvodnění v podobě příkopů je zanesené, případně chybí. V tunelech se v zimním období projevuje celá řada vad. Odvodnění u tunelů je silně znečištěné. U některých umělých objektů se nachází římsy nevyhovujících rozměrů, a proto se vtoky, resp. výtoky zasypávají kolejovým ložem. Železniční přejezdy opravované v této akci nejsou celorozebiratelné, většinou jsou tvořeny živičnou konstrukcí. Sklonové poměry navazujících komunikací neumožňují plynulý přechod vozidel a příčné odvodnění vozovek nemá dostatečnou kapacitu. Skalní svahy jsou v různých stádiích poškození – vlivem degradace skalního podkladu dochází k četným vadám skalních výchozů. Dopravna D3 Desná a zastávka Kořenov má nevyhovující stav stávajících nástupišť. Jsou silně poškozené a v nevhodné výšce či délce. Poruchy vykazuje také osvětlení zastávek. Opěrné a zárubní zdi jsou v nevyhovujícím stavu. Kabelizace není harmonizována.“

Dosavadní stav projednání:

Záměr byl projektanty opakovaně detailně konzultován.

Vyhodnocení žádosti:

Národní památkový ústav na základě prostudování předložených podkladů a znalosti situace konstatuje, že posuzované práce:

budou v souladu se zájmem ochrany výše uvedených kulturně historických hodnot za těchto podmínek:

1. Nosná konstrukce a ocelové části mostu vč. zábradlí v km 29,281 (SO 03-14-02) budou opatřeny nátěrem v odstínu DB 701 (světle šedá).
2. Přečtové zídky u mostů v km 28,253 (SO 01-14-01) a v km 31,860 (SO 04-14-04) budou realizovány bez obkladu nebo s obkladem z žuly, tj. nebude realizován obklad z pískovce.
3. Nové římsové žulové kameny budou tvarově a opracováním odpovídat stávajícím, tj. budou pemrlované a se sraženou hranou.
4. Vyměňované a doplňované žulové kvádry u mostů, propustků a tunelových portálů budou opracováním identické a petrograficky obdobné stávajícím.
5. Vjezdové návěstidlo dopravní Kořenov v km 33,778 bude zachováno a kompletně repasováno.
6. Vybraná část kolejového pole s ozubnicovým hřebenem a demontované historické prvky vystrojení trati (sklonovníky, hektometrové kameny atd.) budou předány do sbírky Muzea ozubnicové dráhy, provozované Železniční společností Tanvald, o. p. s.

Zdůvodnění:

Ad 1) Ostatní ocelové mosty na trati jsou na základě požadavku památkové péče jednotně opatřeny nátěrem v odstínu DB 701, proto je odůvodněné použít jej i v tomto případě.

Ad 2) Pískovec je v oblasti Jizerských hor cizorodým materiálem, který se u liniových staveb nepoužíval. Nejblíže bychom se s ním setkali v sousedním Podkrkonoší v tradičním stavitelství. Z tohoto důvodu je třeba se jeho použití vystříhat, má-li být zachován autentický vzhled kulturní památky. Doporučujeme použít obklad z žuly nebo ponechat zídky bez obkladu, železobetonové.

Ad 3–4) Aby se nově realizované či doplňované kamenné římsy a kvádry harmonicky začlenily do stavebních konstrukcí objektů na trati, je třeba replikovat jejich opracování, rozměry a materiál.

Ad 5) Předmětné návěstidlo je integrální a vyjmenovanou součástí kulturní památky a jako takové jej nelze v rámci výměny výstroje trati odstranit. Je třeba jej nejen zachovat, ale také kompletně repasovat.

Ad 6) Vzhledem ke kompletní výměně kolejového svršku včetně ozubnicového hřebene a změně typu ocelových pražců (Y-pražce namísto korýtkových), stejně jako výměně vystrojení, je žádoucí, aby dosavadní komponenty a prvky, pocházející z různých časových etap dráhy, byly zachovány v místě pro poučení a radost následujících generací.

Žádáme Vás o zaslání vydaného správního rozhodnutí na vědomí. Předem děkujeme.

Mgr. Miloš Krčmář
ředitel NPÚ, ÚOP v Liberci

Na vědomí:

Tým dopravního inženýrství, s. r. o. (TÝM/SAGASTA Tanvald – Kořenov), Moskevská 532/60, 101 00 Praha 10