

M Ě S T S K Ý Ú Ř A D T A N V A L D
Odbor rozvoje a komunálních věcí
☒☐ Palackého 359, 468 41 Tanvald, ☐ ☎ 483369511
fax: 483369512 E mail: vyst@tanvald.cz

Sp.. zn. **MěÚT/ORKV/00110/2022**

č.j.: **MěÚT/ORKV/02618/2022**

v Tanvaldě 2. února 2022

vyřizuje: **Brezarová (pověřená úřední osoba)**

☎ : **483369556**

email: **mbrezarova@tanvald.cz**

Správa železnic, s.o.

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

IČ: 70994234

(SŽDC, oblastní ředitelství Hradec Králové, U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové)

v zastoupení

Tým dopravního inženýrství s.r.o.

Moskevská 532/60

101 00 Praha 10

IČ: 24831832

Závazné stanovisko

KP 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.

Městský úřad Tanvald, odbor rozvoje a komunálních věcí, jako věcně a místně příslušný výkonný orgán podle ustanovení § 10 a § 11 odst.1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“) a ustanovení § 29 odst. 2 písm. b) zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, v platném znění (dále jen „památkový zákon“) vydává na základě § 14 odst. 1 památkového zákona závazné stanovisko k záměru provedení opravy 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, neboť záměr se dotýká kulturní památky - Souboru železniční ozubnicové trati s provozními objekty Tanvald – Kořenov, zapsané v ústředním seznamu kulturních památek pod rejstř. č. 13137/5-5455. Toto závazné stanovisko je vydáno podle ustanovení § 44a/ památkového zákona a ustanovení § 149 odst. 1 správního řádu.

Přílohou žádosti je:

A/ Plná moc udělená Správou železnic s.o., IČ: 70994234, se sídlem Praha 1 – Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00, zastoupení Ing Petrem Vodičkou, ředitelem oblastního ředitelství Hradec Králové, pro firmu Tým dopravního inženýrství s.r.o., IČ: 24831832, se

sídlem Praha 10 – Vršovice, Moskevská 532/60, PSČ 101 00, zastoupená jednatelem společnosti Ing. Jakubem Rentkou.

B/ Projektová 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

Projektová dokumentace řeší komplexní opravu traťového úseku Tanvald (mimo) – Kořenov (mimo), dopravní D3 Desná a odbočné výhybky na vlečku Preciosa a.s., pro zajištění bezpečného a spolehlivého provozování drážní dopravy a dlouhodobého udržení požadovaných parametrů trati (adhézní i ozubnicový provoz). Oprava je navržena v km 27,533 – 30,590, 30,730 – 34,115. Dopravní D3 Dolní Polubný není do tohoto projektu zahrnuta a bude řešena jako samostatná investiční akce. Součástí opravných prací bude oprava železničního svršku včetně nové ozubnice na Y pražcích, železničního spodku, sanace skalních zářezů, sanace železničního spodku na přejezdech, oprava odvodnění, nástupišť (zast. Kořenov, dopravní D3 Desná), stezek, osvětlení, osazení EOV a elektromotorických přestavníků na krajních výhybkách v dopravní D3 Desná a s tím spojené zřízení technologického objektu, vypichy pro DDTS, oprava mostů, tunelů, zdí a propustků a oprava přejezdů P5545, P5546, P5547, P5548, P5550 5551.

Stručný popis projektové dokumentace v rozsahu staveních objektů, které mají vztah k chráněnému statku výše uvedené kulturní památky:

PS 00-21-01 Přeložky kabelů

Definitivní trasa bude tvořena v celé délce plastovými silnostěnnými žlaby s přesypáním 20 cm šterku ve výjimečných případech 10 cm. Ve společném kabelovém žlabu budou uloženy DOK v trubce HDPE, rezervní trubka HDPE a metalické kabely DK, TK. Původně byl metalický kabel DK, TK a dálkový optický kabel veden v HDPE.

SO 00-10-01 Výstroj trati

Dojde k demontáži 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, a to z důvodu, že nebyla známa přesná specifikace materiálů ozubnicových tyčí (hřebenů a ozubnicových nájezdů).

SO 00-10-03 typová dokumentace železničního svršku

Tento stavební objekt řeší zhotovení přípravné dokumentace jednotlivých prvků železničního svršku, které spolu s VDT budou tvořit podklady pro legislativní schválení jednotlivých prvků železničního svršku, např. upevnění ozubnicové tyče (hřebene) na Z pražec, úprava plastbetonových vnitřních přejezdových desek na Y pražec s ozubnicovými tyčemi.

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

Je zde navržena výměna železničního svršku traťové koleje, která bude provedena včetně pročištění tj. výměny šterkového lože. Dojde k výměně stávajících pražců za nové ocelové pražce Z s rozdělení „k“ (rozevření 650mm) a k výměně stávající dvoupásové ozubnice Abt za novou. Kolejnice budou nové tvaru 49 E1. Bude zřízena bezstyková kolej. Dojde k zajištění prostorové polohy koleje.

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

Oprava železničního spodku řeší 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 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 opravě 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 45^0 . Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová na patě kolejnic a na závěrných zídkách. Délka přejezdové komunikace bude $11 \times 0,88 \text{ m} = 9,68 \text{ m}$. Vpravo trati bude do komunikace instalován odvodňovací žlab s mříží v délce 7,5 m s uměle vytvořeným sklonem $10^0/00$ 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. Podle stávajícího technického stavu je objekt 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 a bezpečnostních 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 šterkovém 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 plastbetonová uložena na patě kolejnic a na závěrných zídkách. Vnitřní panely budou speciálně uzpůsobeny pro ozubnicový přejezd. Délka přejezdové komunikace bude $6 \times 0,88 \text{ m} = 5,28$. 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 trat přes koryto potoka. Vzhledem k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání je navržena rekonstrukce objektu, která zahrnuje sanaci stávající kamenné klenby a spodní stavby, celoplošnou vyrovnávací vrstvu s natavenou 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 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 umístěné žulové římsové bloky. Vzhledem k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání je navrženo rozšíření prostoru na objektu pomocí kotvených svařovaných konzol s pororoštem kotvených do žulových římsových bloků, na těchto konzolách bude připevněno ocelové třímadlové zábradlí. Tato úprava je navržena v délce 69,95 m. Lícové kamenné zdivo bude v celém rozsahu sanováno, a to očištěním tlakovou vodou, hloubkovým přespárováním a případně doplněním chybějících kamenů.

SO 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 umístěné žulové římsové bloky, bez zábradlí. Vzhledem k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání je navrženo rozšíření prostoru na objektu pomocí kotvených svařovaných konzol s pororoštem kotvených do 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. 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 potrubí 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 46E1 a ocelových pražců Y. Nově bude poloměr oblouku $R=300$ s převýšením $D=0$ mm. Šířka převáděné komunikace bude činit 10 m a úhel zůstane stávající 50^0 . Konstrukce přejezdu je navržena 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 $10^0/00$ 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 nově tvaru 49 E1. Bude zřízena bezстыková kolej. Dojde k zajištění prostorové polohy koleje č. 1.

SO 02-1101 Dopravna Desná, železniční spodek

Zde 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

Jednostranné úroňové nástupiště délky cca 46 m bude rozebráno. Nově bude zřízeno nové poloostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2. Nástupiště není navrženo jako symetrické. Nástupní hrana u koleje č. 1 je navržena délky 145 m a u koleje č. 2 je 90 m. Nenástupní hrana u koleje č. 2 je opatřena zábradlím. Přístup na nástupiště bude rampou a schody a dále přístupovým chodníkem a úroňovými schody 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 osob na nástupišti. Nástupiště u koleje č. 1 bude v obou směrech ukončeno betonovou monolitickou zídou se zábradlím. Začátek nástupiště u koleje č. 2 bude plynule navazovat na přístupovou rampu a konec nástupiště bude shodně s nástupištěm u koleje 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

tento objekt řeší 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 k 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. 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 1,0 x 1,0 m s vtokovou jímku na vtok a svislým čelem s římsou na výtok. 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 zídách. Délka přejezdové komunikace 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 jednopólová ocelová nýtovaná trámová konstrukce se zapuštěnou mostovkou, rozpětí pole 6,6 m. 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 včetně zábradlí, zároveň bude provedena výměna všech mostnic. Spodní stavba bude očištěna tlakovou vodou, hloubkově přespárována a zdivo bude injektováno.

SO 03-17-01 Tunel Desenský km 29,438 – 29,690

Tunel délky 252 m se nachází v definičním úseku Desná – odbočka PRECIOSA Ornela a.s. 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 oprav 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 3 (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 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. 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 S6). Kabelový žlab je veden vpravo ve šterkovém loži. V rámci opravy koleje podle zadání nutné obnovit 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 prážců za nové ocelové prážce 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

Záměrem 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 starně drážního tělesa. Příkopy budou v některých úsecích zpevněny příkopovými a vegetačními tvárnici, ve skalním zářezu mezi km 32,520 a 32,580 bude zřízen 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 prážcového 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. Vzhledem k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání je navržena rekonstrukce objektu, která zahrnuje sanaci stávající kamenné klenby a spodní stavby, celoplošnou vyrovnávací vrstvu s natavenou 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 bude betonové 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. 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 $1,0 \times 1,0 \text{ m}$ se vtokovou jímkou na

vtoku a svislým čelem s římsou na výtok. Koryto toku bude na výtok 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. 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. Vzhledem k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání je navržena rekonstrukce objektu, která zahrnuje sanaci stávající kamenné klenby a spodní stavby, celoplošnou vyrovnávací vrstvu s natavenou vodotěsnou izolací z NAIP, osazení nové římsy z žulových bloků vpravo ve směru staničení s kotvenou svařovanou konzolou s porořostem a osazeným zábradlím. Vlevo bude osazeno nové zábradlí na stávající kamennou římsu. Bude provedena drenáž za stávajícími opěrami.

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

Kamenný klenbový most převádí trať přes občasnou vodoteč. 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 01-14-06 Zeď v km 32,543 – 32,689

Jedná se o objekt, který je tvořen dvojicí gravitačních zárubních zdí navazujících na vjezdní portál Polubenského tunelu. 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 jsou navrženy betonové žlaby, které budou součástí odvodnění žel. spodku. Obecně budou stávající betonové žlaby pročištěny.

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

Celková délka nového nástupiště bude 90 m. Šířka nástupiště bude konstantní 3,0 m. Součástí nástupišť jsou i hmatové (bezpečnostní pásy, vodící linie, varovné pásy případné signální pásy) pro pohyb nevidomých osob na nástupišti. Konstrukčně 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 zídkou z betonu C25/30 a monolitickým služebním schodištěm se zábradlím. Na začátku bude nástupiště ukončeno monolitickou zídkou 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 nepevněnou přístupovou cestu.

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

Tunel délky 940 m se nachází v definiční úseku Tanvald – Desná. Původně byla délka tunelu o 7 m kratší, ale po rekonstrukci v letech 1958-1962 byl prodloužen, kvůli rozšíření komunikace, která nyní vede nad jeho vjezdovým portálem. 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 výjezdni portál Polubenského tunelu. Zárubní zeď je vedena po pravé i levé straně, v délkách 162,61 m levá 164,205 m. Výška zdi je 0,8 -8,70 m. 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 výstužnou kari sítí kotvenou pomocí vlepených trnů do stávající zdi. Kaverny budou vyplněny betonem, trhliny budou sanovány „sešitím“ pomocí vložek vlepené betonářské výztuže varu 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). 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 chráničce vedené vpravo podél římsy v kolejovém loži.

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

Propustek převádí trať přes trvalou vodoteč. 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 chráničce 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 87^0 . Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a na závěrných zídkách. Délka přejezdové konstrukce bude $8 \times 0,88$ m = 7,04 m. Po obou stranách koleje bude zřízena nová živičná konstrukce.

V souladu s ustanovením § 14 odst. 3 památkového zákona je navrhovaná generální oprava železniční trati v úseku Tanvald (mimo) – Kořenov (Kořenov) v km 27,533 – 30,590 a v km 30,730 – 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 na kulturní památce Soubor železniční ozubnicové trati s provozními objekty Tanvald – Kořenov (rejstř. č. ÚSKP 13137/5-5455) **přípustná** při dodržení následujících podmínek:

1. Nosná konstrukce a ocelové části mostu vč zábradlí v km 29,281 (SO 03-14-02) budou patřeny nátěrem v odstínu DB 701 (světle šedá).
2. Přechodové 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 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 vstrojení trati (sklonovníky, hektometrové kameny atd.) budou předány do sbírky Muzea ozubnicové dráhy, provozované Železniční společností Tanvald, o.p.s.
7. Před zahájením prací bude předložen orgánu státní památkové péče předložen plán kontrolních prohlídek

Řízení bylo zahájeno v souladu s ustanovením § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád v platném znění (dále jen správní řád) zahájeno dnem doručení žádosti tj. 03. 01. 2022.

Účastníkem řízení ve smyslu § 27 odst. 1 písm. a) správního řádu je Správa železnic, s.o., IČ: 70994234, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha zastoupená SŽDC, s.o. Oblastním ředitelstvím Hradec Králové.

Odůvodnění:

Správní řízení ve věci žádosti o vydání závazného stanoviska k provedení generální opravy železniční trati v úseku Tanvald (mimo) – Kořenov (Kořenov) v km 27,533 – km 34,115, která je součástí kulturní památky - Souboru železniční ozubnicové trati s provozními objekty Tanvald – Kořenov, zapsané v ústředním seznamu kulturních památek pod rejstř. č. 13137/5-5455, bylo zahájeno dne 03. 01. 2022 dnem doručení žádosti o vydání závazného stanoviska, podané vlastníkem výše uvedené KP Správou železniční dopravní cesty, s.o., IČ: 70994234, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha v zastoupení firmou Tým dopravního inženýrství s.r.o., IČ: 24831832, se sídlem Praha 10 – Vršovice, Moskevská 532/60, PSČ 101 00, zastoupená jednatelem společnosti Ing. Jakubem Rentkou. Součástí žádosti je projektová dokumentace „Oprava trati v úseku Tanvald – Kořenov“, zpracovaná firmou Tým dopravního inženýrství s.r.o., IČ: 24831832, ve stupni DSP + PDPS, č. zak. 64020136, zodp. projektant Ing. Miroslav Rykl. Z výše uvedeného důvodu podléhá způsob přípravy prací na objektu i další související úkony režimu památkového zákona.

Správní orgán si požádal v souladu s § 14 odst. 6 památkového zákona dopisem č.j. MěÚT/ORKV/00354/2022 ze dne 5. ledna 2022 Národní památkový ústav, územně odborného pracoviště Liberec (IČ:75032333), se sídlem Jablonecká 642/23, 460 01 Liberec 1 (dále jen „odborná organizace“), o písemné vyjádření v dané věci. Toto vyjádření č.j. NPÚ-353/1319/2022 ze dne 18. 01. 2022 bylo správnímu orgánu doručeno 19. 01. 2022, přičemž odborná organizace posoudila záměr jako přípustný při dodržení doporučujících podmínek, které byly zohledněny ve výroku tohoto závazného stanoviska.

Účastník řízení byl v souladu s ustanovením § 36 odst. 3 správního řádu vyzván k vyjádření se k podkladům rozhodnutí před jeho vydáním dopisem č.j. MěÚT/ORKV/01676/2022 ze dne 19. ledna 2022. Žadatel se v požadované lhůtě tj. do 31. 01. 2022 k podkladům řízení nevyjádřil, proto správní orgán přistoupil k vydání závazného stanoviska.

Ozubnicová železniční trať z Tanvaldu do Kořenova a dále do Hirschbergu v Dolním Slezsku (dnes Jelení Góra) byla vybudována v letech 1899-1902. Horská trať je unikátní náročnými sklonovými poměry, množstvím tunelů a umělých staveb. Náročné sklonové poměry vedly k použití Abtovy ozubnice v nejstrmějších úsecích mezi Tanvaldem a Kořenovem. 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 60 let tak pocházejí stávající ocelové korýtkové pražce. 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 adhezní, a ozubnice je využívána pouze dvěma historickými motorovými lokomotivami řady T426.0 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 Žďárský 67 m. V traťovém úseku Kořenov – Harrachov o délce 4,68 km, jež není předmětem projektu, se nachází ještě Harrachovský tunel 280 m.

Dnes je trať jedinou ozubnicovou trati v ČR, byť již s adhezním provozem. Nynější dopravní Kořenov byla pohraniční přechodovou stanicí s Pruskými drahami. Předmětná oprava se týká původní výhybky č. 13, která je unikátní a v naší železniční síti nezvyklé konstrukce Pruských železnic.

Záměrem žadatele je provedení generální opravy železniční trati v úseku Tanvald (mimo) – Kořenov (Kořenov) v km 27,533 – 30,590 a v km 30,730 – 34,115 neboť jak je shrnuto v průvodní zprávě PD (str. 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 – poruch geometrie vs. kolej, opotřebení ozubnicových hřebenů a značně poškozené ozubnicové nájezdy. Kvalita cestování je snížena hlukovou zátěží a sníženou plynulostí provozu. Plán tělese železničního spodku má v některých úsecích nevyhovující šířku, a tak není schopná zajistit základní funkce jako bezpečnost pohybu způsobilých osob nebo zajištění předepsaného tvaru štěrkového 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, respektive 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. Dopravní D3 Desná a zastávka Kořenov má nevyhovující stav nástupišť. Jsou silně poškozené a v nevhodné výšce a délce. Poruchy vykazuje také osvětlení zastávek. Opěrné a zárubní zdi jsou v nevyhovujícím stavu. kabelizace není harmonizována“*

V souladu s ust. § 14 odst. 3 památkového zákona je správní orgán povinen vycházet ze současného poznání kulturně historických hodnot, které je nezbytné zachovat při umožnění

realizace zamýšleného záměru. Správní orgán dospěl k závěru, že předložený záměr není v rozporu se zájmy státní památkové péče a lze ho realizovat při stanovení podmínek uvedených ve výroku tohoto závazného stanoviska. Při stanovení podmínek správní orgán zohlednil všechny doporučující podmínky NPÚ, neboť jejich dodržení je z hlediska státní památkové péče důležité a v kontextu celého projektu jde pouze o upřesnění realizace /použití materiálu, barevnost, zachování dosavadních komponentů v muzeu apod./. Podmínka č. 1 ukládá barevnost mostu a zábradlí v km 29,281, protože i ostatní ocelové mosty na trati jsou opatřeny nátěrem DB 701, podmínka č. 2 řeší materiálovou změnu obkladu u přechodové zídky u mostů v km 28,253 a v km 30,860, kdy není přípustný obklad z pískovce, neboť tento není typickým materiálem v oblasti Jizerských hor, proto bylo stanoveno, aby byl obklad ze žuly nebo ponechat zídky bez obkladu, podmínky č. 3 a č. 4 pouze ukládají rozměry a opracování doplňovaných kamenných prvků (římasy a kvádry) tak, aby se harmonicky začlenily do stavebních konstrukcí objektů, podmínka č. 5 předmětné návěstidlo je integrální a vyjmenovanou součástí kulturní památky a jako takové jej nelze v rámci výstroje trati odstranit, je třeba jej nejen zachovat, ale také kompletně repasovat, podmínka č. 6 ukládá předání vybrané části kolejového pole s ozubnicovým hřebenem a demontované historické prvky vystrojení trati do sbírky Muzea ozubnicové trati, a to z důvodu kompletní výměny kolejového svršku včetně ozubnicového hřebene a změně typu ocelových pražců (Y-pražce namísto korýtkových), stejně jako výměně vystrojení, aby tak bylo možné dosavadní komponenty zachovat a dále je prezentovat pro poučení a radost následujících generací, podmínka č. 7 stanoví předložení plánu kontrolních prohlídek tak, aby státní orgán památkové péče podchytil veškeré z hlediska památkové péče důležité stavební etapy opravy výše uvedeného úseku trati.

Záměr byl předem konzultován s odbornou organizací památkové péče. Správní orgán dospěl k závěru, že předložený záměr není v rozporu se zájmy státní památkové péče a lze ho realizovat při dodržení podmínek uvedených ve výroku tohoto závazného stanoviska.

Toto závazné stanovisko nenahrazuje příslušný správní úkon příslušného stavebního úřadu nebo jiného speciálního stavebního úřadu ve smyslu stavebního zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů.

Poučení:

Proti tomuto stanovisku se nelze v souladu s ust. § 149 odst. 1 správního řádu, podat samostatné odvolání, neboť tento úkon není samostatným rozhodnutím. Pokud toto závazné stanovisko znemožňuje vyhovět výše uvedené žádosti, příslušný stavební úřad v souladu s ust. § 149 odst. 3 správního řádu nebude provádět další dokazování a žádost zamítne. Až proti rozhodnutí příslušného stavebního úřadu je možné podat odvolání, které umožní, aby bylo v souladu s § 149 odst. 4 správního řádu přezkoumáno toto závazné stanovisko.

Jiří Onderka
vedoucí odboru rozvoje a KV

Na vědomí:

- NPÚ, odborné územní pracoviště Liberec
- Drážní úřad Praha