



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

Váš dopis zn.: -  
Ze dne: -  
Naše zn.: 3220/2014-SSZ-ÚT1-Schr  
Vyřizuje: Ing. Schreierová  
Telefon: 972 244 869  
Mobil: 607 031 370  
E-mail: schreierova@szdc.cz  
Datum: 10.3.2014

Příloha ke schvalovacímu protokolu  
č.j.: 12214 / 2014 - 06

## Posuzovací protokol

projektu stavby

### Rekonstrukce Harrachovského tunelu trati Liberec – Harrachov

#### 1. Všeobecné údaje

Projekt stavby vypracoval sdružení firem TOP CON SERVIS s.r.o. a AMBERG ENGINEERING BRNO a.s. v roce 2014. Odpovědní projektanti stavby jsou ing. Libor Marek a Ing. Jaroslav Lacina.

Rozhodujícími podklady pro zpracování projektu stavby byly:

- Trať ČD Liberec Harrachov, km 36,773 26 - 37,053 00, Harrachovský tunel, Sanace tunelových pasů č. 4,5,6, Projekt, Amberg Engineering Brno, a.s. 01/2005
- Oprava harrachovského tunelu trati Liberec Harrachov, km 36,773 – 37,053, Tunelové pasy č. 2 a č. 3, Projekt, Amberg Engineering Brno, a.s. 03/2007
- Rekonstrukce Harrachovského tunelu trati Liberec – Harrachov Přípravná dokumentace, Sdružení firem TOP CON SERVIS s.r.o. a AMBERG Engineering Brno, a.s.
- Investiční záměr – Rekonstrukce Harrachovského tunelu trati Liberec - Harrachov (sdružení firem TOP CON SERVIS s.r.o. a AMBERG ENGINEERING BRNO a.s., 11/2012);
- Posuzovací protokol přípravné dokumentace čj. 6986/2013-SSZ-ÚT-Tech (2013);
- Schvalovací protokol přípravné dokumentace čj. 25692/2013-OI z 31.5. 2013;
- Zadávací dokumentace pro projekt stavby Rekonstrukce Harrachovského tunelu trati Liberec - Harrachov (SZDC, 2013);
- Tunelový evidenční list
- Protokol z podrobné prohlídky tunelu 15. 5. 2009
- Protokol z prohlídky mostu 23. 5. 2011
- Kronika tunelu
- Technická zpráva a výkresy z průzkumu a sanace z r. 1960 (Ing. Mikulášek, SUDOP Praha)
- Fotogrammetrické zaměření profilů z r. 1991
- Fotodokumentace
- Inspekce programem Tunnelmap s doplňující fotodokumentací 11/2012, repasport 09/2013
- Stanovení pevnosti v tlaku malty ve spárách zdiva ostění tunelu Kučerovou vrtačkou 11/2012
- Podrobná vizuální prohlídka betonu zárubních zdí se zkušebními maloprofilovými vrty pro zjištění hnízd v betonu 11/2012
- Odběr vzorku podzemní vody a následně jeho laboratorní rozbor z hlediska agresivity na stavební konstrukce 11/2012
- Kopané sondy za účelem zjištění stavu a hloubky štěrkového lože a ověření stavu pláně 11/2012 a 09/2013
- Vizuální prohlídka stavu železničního svršku

- Kořenov, posouzení úpravy zářezu v km 36,2, Arcadis cz a.s. 09/2013;
- Prohlídka zářezu s fotodokumentací zalednění, Amberg Engineering Brno, a.s. 02/2013;
- Prohlídka zářezu za účasti geologa – podklad pro vypracování odborného posudku – 08/2013
- Zaměření hlav kolejnic, portálu tunelu, odvodnění a exteriérů totální stanicí Topcon GPT 9001a 11/2012
- Zaměření tunelu, portálů a zárubních zdí skenerem Faro Focus 3D 11/2012
- Zaměření skutečného stavu skalního zářezu ve staničení km 36,174 78 – 36,407 49 trati Liberec – Harrachov, Arcadis CZ a.s 09/2013
- Zaměření mostu - Geodézie Krkonoše
- Mapové podklady, údaje o vlastních nemovitostí (katastrální úřady);
- Obecně platné zákony, vyhlášky, normy, drážní předpisy a výnosy.

Stavba „Rekonstrukce Harrachovského tunelu trati Liberec - Harrachov“ je vedena jako náhradní projekt ke spolufinancování z Operačního programu doprava.

Přípravu stavby zajišťuje Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SŽDC), Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 a vede ji Ing. Eva Schreierová, telefon: 972 244 869.

## 2. Začlenění stavby do území a rozhodnutí o umístění stavby

Harrachovský tunel se nachází na ozubnicové dráze, která vede z Tanvaldu přes Desnou a Kořenov do Harrachova. Stavba se nachází v rozsáhlém chráněném území – Krkonošském národním parku a CHKO Jizerské hory, je umístěna v extravilánu mezi stanicemi Kořenov a Harrachov. Od počátku úseku po most v km 36,628 prochází trať úbočím vrchu Dlouhá skála na pravém břehu řeky Jizery v okraji masivu Jizerských hor. Jizerský viadukt v km 38,628 překlenuje údolí Jizery. Zbývající část řešeného úseku na levém svahu řeky Jizery tvoří státní hranici mezi Polskou republikou a ČR.

Náplní této rekonstrukce je odstranění trvalých závad na Harrachovském tunelu včetně přilehlých zárubních zdí. Podzemní voda zde výrazně ovlivňuje stavební stav a následně i provoz v tunelu. Průsaky způsobují plošnou degradaci a postupné odpadání torkretu v části ostění z 60. let, v celém tunelu pak výrazné zalednění. Z důvodu významného zalednění tunelu již byla v předchozích letech v rámci dílčích oprav provedena výměna ostění v pasech TP2 – TP5 s deštníkovou izolací. Zárubní zdi jsou plošně, místy i hloubkově zdegradované, koruny zdí jsou z větší části odtržené.

Součástí rekonstrukce je rovněž usměrnění přítoků vod v hlubokém skalním zářezu v km 36,200 – 36,400, kde v zimních měsících dochází k trvalému zalednění, které brání průjezdnému průřezu na trati.

Z důvodu zalednění tunelu a blízkých zářezů je zde v zimních měsících v úseku cca 1,2 km snížena rychlost až na 10 km/h. Tato časová ztráta představuje 6,5 minuty v jednom směru.

Rekonstrukce bude zahrnovat rovněž železniční ocelový most tzv. "Jizerský viadukt" v km 36,628. Jedná se o čtyřpolový most délky cca 116 m s výškou nad terénem až 25 m. Ocelové konstrukce všech mostních polí jsou zasaženy povrchovou korozí do hloubky 3-5 mm, podlahy na mostě jsou silně rezivé, zábradlí výšky 1,0 m, nemá normovou výšku. Z důvodu předpokládaného zvýšení rychlosti v tomto úseku na 55 km/h a uložení mostní konstrukce v oblouku je navržena rekonstrukce mostovky a příslušenství (podlahy, zábradlí, mostnice...).

Vzhledem ke konstrukci upevňovačů a stáří bukových prachů se navrhuje v rámci stavby rekonstrukce železničního svršku v celém rekonstruovaném úseku.

V návaznostech je třeba na tuto stavbu nahlížet jako na jeden z dílčích kroků naplnění projektu rekonstrukce celé železniční tratě Tanvald - Harrachov, která je v osobní dopravě v regionu Libereckého kraje velmi důležitá. Jde o kulturní památku, která musí být zachována pro další generace.

Stavbou bude dotčeno katastrální území Polubný (669750) a Harrachov (637238). Stavba je umístěna na drážních pozemcích, vyjma části rekonstruovaného příkopu. Začlenění stavby do území se tedy nemění.



Dotčený Městský úřad v Desné vydal souhlas s umístěním stavby podle § 15 odst. 2 zákona 183/2006 Sb. č. MÚDESNA/2012/326/SU z 21. 11. 2012, není tedy třeba územní řízení. Stavba se dotýká kulturní památky soubor železniční ozubnicové trati Tanvald – Kořenov, k čemuž vydal MěÚ Tanvald závazné stanovisko č. MěÚT/ORKV/00284/2014 z 11. 2. 2014. Krajský úřad Libereckého kraje vydal podle zákona č. 100/2001 Sb. vyjádření č. KULK86382/2013 z 2. 1. 2014, v němž sděluje, že záměr nepodléhá postupu podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

### 3. Projednání dokumentace

Projekt stavby byl v průběhu zpracování projednáván na pracovních poradách v rámci SŽDC a ČD a. s. se složkami dotčenými stavbou. Podkladem pro zpracování dokumentace byla též projednána dokumentace s dalšími dotčenými osobami. Z tohoto projednání vycházejí podmínky pro provádění stavby – viz. kapitola 8. tohoto protokolu a dále část H projektové dokumentace.

Projekt stavby byl projednán:

- s České dráhy, a.s., GR – připomínkami č.j. 1541/2013-O3 ze dne 30.12.2013
- s České dráhy, a.s., odbor strategie a rozvojových projektů připomínkami č.j. 1698/2013-O124 ze dne 16.12.2013
- se SŽDC, s.o., Stavební správou západ připomínkami č.j. 532/2013-SSZ-ÚT-Schr ze dne 13.1.2014;
- se SŽDC, s.o., GR – odbor traťového hospodářství připomínkami č.j. 324/2014-OTH ze dne 3.1.2014;
- se SŽDC, s.o., GR – odbor řízení provozu připomínkami č.j. 52708/2013-O12 ze dne 5.12. 2013
- se SŽDC, s.o., GR – odbor provozuschopnosti připomínkami č.j. 55750/2013-O15 ze dne 20.12.2013;
- se SŽDC, s.o., OR Hradec Králové připomínkami č.j. 20/2014-OR HKR-150 ze dne 2.1.2014;
- s Drážním úřadem – souhlas zn. DUCR-68636/13/Lh ze dne 9.12. 2013
- s MÚ Tanvald, odbor stavební úřad a životní prostředí – koordinovaným stanoviskem – č.j. MěÚT/02312/2014/SÚaŽP z 19.2.2014 s podmínkami (bude vyřešeno v rámci realizace stavby)
- s MÚ Tanvald, odbor stavební úřad a životní prostředí – rozhodnutím – č.j. MěÚT/02857/2014/SÚaŽP z 17.2.2014 – souhlas s podmínkami (bude vyřešeno v rámci realizace stavby)
- s Krajským úřadem Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství – stanoviskem – zn. KULK 86382/2013 z 2.1.2014
- s Ministerstvem kultury, rozhodnutí z 5.11.2013 č.j. MK 47384/2013 OPP – právní moc nabylo 22.11.2013
- s Národním památkovým ústavem, vyjádřením č.j.NPÚ-353/224/2014 z 22.1.2013 – akceptuje s podmínkami (bude vyřešeno v rámci realizace stavby)
- s MÚ Tanvald, odbor rozvoje a komunálních věcí – závazným stanoviskem – č.j. MěÚT/ORKV/02527/2014 z 11.2.2014 – souhlas s podmínkami (bude vyřešeno v rámci realizace stavby)
- s Krajskou hygienickou stanicí Libereckého kraje se sídlem v Liberci – vyjádřením – č.j.KHSLB 24397/2012 z 30.11.2012
- s Hasičským záchranným sborem Libereckého kraje – závazným stanoviskem – č.j. HSLI-410-2/JN-P-PRE2-2014 z 10.2.2014
- s Obvodním báňským úřadem pro území krajů Libereckého a Vysočina – stanoviskem – č.j.SBS 06606/2013 z 12.3.2013 – s podmínkami (bude vyřešeno v rámci realizace stavby)
- se Správou chráněné krajinné oblasti Jizerské hory – závazným stanoviskem – č.j.SR/0003/JH/2014-2 z 17.1.2014 – s podmínkami (bude vyřešeno v rámci realizace stavby)

- se Správou Krkonošského národního parku - závazným stanoviskem – zn. KRNAP 00205/2013 z 4.2.2013 s podmínkami (bude vyřešeno v rámci realizace stavby)
- s Povodím Labe, s.p. – souhlasem – zn.PVZ/13/33276/Řa/0 z 3.2.2014 s podmínkami (bude vyřešeno v rámci realizace stavby)
- s Lesy České republiky – souhlasem z 8.11.2013 s podmínkami (bude vyřešeno v rámci realizace stavby)
- s Ministerstvem obrany – závazné stanovisko – č.j.9076/22851-ÚP/2012-1420 z 19.12.2012
- Klubem českých turistů Liberec – souhlasem z 10.12.2013

Připomínky byly projednány dne 4. 2. 2014, záznam je součástí dokladové části. Přijaté připomínky byly zapracovány do dokumentace, popřípadě jsou podmínkou tohoto posuzovacího protokolu pro další přípravu a realizaci stavby.

Projekt stavby byl vyprojektován v souladu s platnou legislativou a technickými normami a předpisy SŽDC a ČD.

#### Udělené výjimky:

- Vzhledem ke geometrickému uspořádání stávajícího ostění tunelu (SO 101) byla udělena výjimka vlastníka infrastruktury pro použití odlišného průjezdného průřezu od Z-GC ve smyslu článku 5.1.3. normy ČSN 736320:1997/Z1.2012 tunelová trouby vyhovuje pro průjezdný průřez Z-GČD.
- U stavebního objektu SO 102, kterou tvoří ocelová mostní konstrukce, nelze na vnitřní straně oblouku dodržet VMP 2,5 (bude dodrženo VMP 2,2R), na vnější straně oblouku bude VMP 2,5 dodrženo, a to v celé délce mostu.

#### **4. Zdůvodnění stavby**

Navržená rekonstrukce odstraňuje špatný technický stav „Harrachovského tunelu“ a železničního ocelového mostu tzv. "Jizerského viaduktu". Dále je v projektu obsažen návrh usměrnění přítoků vod v hlubokém skalním zářezu ve staničení km 36,174 72 – 36,407 49, kde v zimních měsících dochází k trvalému zalednění, které zasahuje do průjezdného průřezu na trati. Padající ledy navíc ohrožují bezpečnost provozu. Z tohoto důvodu je zde v zimních měsících v úseku cca 1,2 km snížena rychlost až na 10km/h. Tato časová ztráta představuje 6,5 minuty v jednom směru.

#### **5. Navržené řešení a jeho zhodnocení**

##### Železniční svršek

Předmětem stavebního objektu je rekonstrukce železničního svršku v úseku km 36,145 – 37,371. Stávající svršek je tvaru S49 z roku 1985 na pražcích dřevěných s rozponovými podkladnicemi. Na ocelovém mostě v km 36,628 je svršek S49 uložen na mostnicích na žebrových podkladnicích (rekonstrukce v r. 2002). Stávající traťová rychlost je 50 km/h.

Vzhledem ke stáří svršku a neuspokojivému stavu dřevěných pražců se navrhuje rekonstrukce novým materiálem S49 na ocelových pražcích Y rozevření 600 mm s upevněním S15. Na mostě v km 36,628 bude kolej zřízena na mostnicích s upevněním KS. Na ocelovém propustku v km 36,175 je přímé uložení koleje.

Kolej bude zřízena jako bezстыková. Směrové řešení bude kopírovat stávající stav s posuny do 12 cm, v tunelu do 7 cm. Minimální poloměr směrového oblouku bude  $r = 197,8$  m.

Štěrkové lože bude z nového kameniva 32/63 minimální tloušťky 300mm pod pražcem. V úsecích s příkopovými zídkami bude štěrkové lože zapuštěné nebo polozapuštěné.



Stávající rychlost 50km/h bude po rekonstrukci zvýšena až na 60km/h.

*Tabulka rychlostí po rekonstrukci (km/h)*

od km	do km	V	V <sub>130</sub>
36,145	36,568	55	60
36,568	36,707	55	55
36,707	37,371	55	60

#### Železniční spodek

Obsahem objektu je usměrnění přítoků vod v hlubokém skalním zářezu v km 36,17472 – 36,40749, kde v zimních měsících dochází k trvalému zalednění, které zasahuje do průjezdného průřezu na trati. Padající ledy navíc ohrožují bezpečnost provozu. Vody, stékající v celé ploše skalní stěny po levé straně zářezu, budou svedeny do svislých drenážních žeborů, zařízených do hloubky cca 2 m ve stěně zářezu. Na základě doporučení geologického posudku je navrženo obnovení příkopu podél stávající lesní cesty nad zářezem, které zachytí část přípovrchového přítoku a odvedou jej mimo předmětný zářez do blízké vodoteče. Jedná se o cca 102 m dlouhý úsek turistické cesty (žlutá značka), spojující Kořenov s Harrachovem.

Příkopy kolem trati budou vyčištěny od nánosů, betonové monolitické příkopové zídky před zárubními zdmi budou reprofilovány v poškozených místech. Vzhledem k dobrému stavu těchto betonových konstrukcí se navrhuje jejich sanace a následné překrytí kompozitními rošty. V těchto úsecích ale nebude dodržen prostor pro čističku štěrkového lože.

Kopanými sondami v rámci průzkumných prací bylo zjištěno, že pláň je v celém řešeném úseku tvořena žulovým masivem. Stavební zásahy do pláně proto nejsou předmětem tohoto projektu. Případný prostor mezi štěrkovým ložem a plání ze žulového masivu bude v celém řešeném úseku vyplněn štěrkodrtí frakce 16/32 mm.

#### „Jizerský viadukt“

Jedná se o čtyřpolový most délky cca 116m s výškou nad terénem až 25 m. Most se skládá ze tří plnostěnných nýtovaných konstrukcí bez mostovky o rozpětí 3 x 21,40 m a jednoho příhradového pole s horní mostovkou o rozpětí 42,0 m. Mostnice s kolejnicí S49 na žebrových podkladnicích jsou uloženy plošně (175 ks v r. 2002). Ocelové konstrukce všech mostních polí jsou zasaženy povrchovou korozí do hloubky 3-5 mm, zejména pod mostnicemi, které jsou přímo uloženy na horní pasy hlavních nosníků. Obdobně jsou na tom i hlavy nýtů, které jsou lokálně odrezlé až o 1/3. Spodní stavba (opěry a pilíře) jsou kamenné - řádkové zdivo. Na pilířích jsou patrné průsaky vody s vápennými výluhy. Některé kameny jsou uvolněny z důvodu vypadaného spárování, jednotlivé kameny jsou svisle prasklé. Podlahy na mostě jsou silně rzivé. Zábradlí výšky 1,0 m, nemá normovou výšku. Most je staticky posouzen a je navrženo zesílení těch ocelových prvků, které buď z důvodu únosnosti, nebo korozního oslabení nevyhovují požadované přechodnosti pro zatěžovací třídu A.

V souladu se zvýšením rychlosti v dotčeném úseku na 55 km/h a osazení koleje na mostě v oblouku do BK, bude provedena rekonstrukce mostovky příhradového pole. Spojité podélníky vč. ztužení jsou navrženy s úložnou lištou pro centrické uložení mostnic. Součástí rekonstrukce mostu jsou nové mostnice, repase a doplnění ocelových podlah a rekonstrukce zábradlí, které neodpovídá normovým parametrům apod. Celá ocelová konstrukce bude opatřena novým protikorozním nátěrem pro obnovu. Sanace spodní stavby bude provedena pouze na úložných prazích a v místech osazení OK.

#### Harrachovský tunel a zárubní zdi

Podzemní voda výrazně ovlivňuje stav zárubních zdí i tunelové trouby a je příčinou většiny problémů se stavebním stavem tunelu a zdí. Průsaky způsobují plošnou degradaci a postupné odpadání torkretu v části ostění z 60. let, v celém tunelu pak výrazné zalednění. V předchozích letech byla proto v rámci dílčích oprav provedena výměna ostění v pasech TP2 – TP5 s deštníkovou izolací. Izolace klenby tunelu v místě

nadportálových příkopů je nefunkční, příkopy jsou zanesené listím a spadnými dřevinami. Dešťová voda zatéká mezi hranu příkopu a skalní masiv, prosakuje rovněž ve spárách kamenné dlažby příkopů. Tunelové stoky jsou převážně funkční, revizní šachty jsou umístěny pod šterkovým ložem ve vzdálenosti 210cm od osy výklenku. V dříve rekonstruovaných pasech TP2 – 5 byly instalovány čistící kusy drenáže za rubem ostění. Původní hadicové svodnice jsou sice částečně funkční, jsou však za hranicí své životnosti – gumové hadice jsou zteřelé a praskají, místy kolem nich protéká voda.

Pravděpodobně dodatečně dobetonované obklady zářezových svahů před vjezdovým portálem byly v rámci rekonstrukce v 60. letech zcela odstraněny z důvodu úplné zchátralosti a nahrazeny novými betonovými obkladními zdmi délky cca 20m, výšky cca 6 – 9 m. Příkopy v koruně křídel jsou obloženy kamenem a jsou svedeny ve vzdálenosti cca 18m od portálu do patních příkopů ve svislých drážkách šířky cca 35cm. Při rekonstrukci v 60. letech byla před výjezdovým portálem zřízena krátká portálová křídla rovnoběžně s osou koleje v délce cca 7m bez korunních příkopů. Ve svahu nad portálem byl průzkumem objeven zachytný příkop s nezpevněným dnem šířky cca 1,5 – 2m a hloubky cca 0,5 – 0,8m. Příkop je neudržovaný. Na pravé zárubní zdi před vjezdovým portálem je prakticky po celé délce odtržena koruna zdi přibližně do úrovně dna příkopového žlabu za rubem (cca 0,5m). Na levé zárubní zdi je koruna odtržena pouze zčásti. Beton všech zárubních zdí před oběma portály vykazuje povrchovou, místy hloubkovou degradaci, zejména kolem pracovních spár.

Nejvíce zamokřené pasy P1, TP1, TP1a, část TP6, TP7 TP8, TP23 – 25 a P2 (celkem 10 pasů) budou zcela odbourány (v případě portálů mimo portálové stěny a cca 3 m navazující klenby) a nahrazeny novými ostěním s deštníkovou izolací. Ve zbývajících pasech se provede rekonstrukce a dotěsnění svodnic a lokální sanace zdiva v místech průsaků a degradace materiálu ostění. V obou portálových oblastech bude provedeno dotěsnění oblastí nadportálových příkopů včetně jejich rekonstrukce. Součástí prací je plošná a hloubková reprofilace betonových zárubních zdí před oběma portály. Odtržené koruny zárubních zdí před vjezdovým portálem budou odbourány a nahrazeny novou konstrukcí. Nadzářezové příkopy budou rekonstruovány.

#### Přeložka kabelu

V tunelu se nachází trasa dálkového kabelu po pravé straně v betonových žlabech ve správě ČD Telematika a.s. Po dobu výstavby bude kabel odstraněn v km 36,100 – 38,900 (žst. Harrachov). Po dokončení prací bude nový kabel typu TCEPKFLEY 5XN 0,8. uložen do nově zřízeného kabelového žlabu v celé délce stavby vyjma mostu v km 36,628. V úseku přes traťový most (žkm 36,569 – 36,686) bude kabel 5XN zatažen do HDPE 40/33 černé barvy a upevněn silonovými pásky k mostní konstrukci pod kolejové těleso. K metalickému kabelu bude v celé délce cca 2800 m přiložena HDPE 40/33 modré barvy pro budoucí zafouknutí optického kabelu

#### 6. Kapacitní údaje

			PD	PS
Rozsah stavby	staničení začátku úseku	km	36,145	36,145
	staničení konce úseku	km	37,367 <sup>1)</sup>	37,371
	délka rekonstruovaného úseku	km	1,222	1,226
Průjezdový průřez			Z-GČD	Z-GČD
Železniční svršek	zřízení koleje tvaru S 49 nový	km	1,222	1,226
Mostní objekty	rekonstruovaný	objekty	1	1
		m	116,25	116,25
Tunel	rekonstrukce	m	279,74	279,74

<sup>1)</sup> Došlo k upřesnění staničení.



## 7. Seznam stavebních objektů

SO 101 Harrachovský tunel

SO 102 Most v km 36,628

SO 201 Železniční svršek a spodek

SO 201.1 Železniční svršek

SO 201.2 Železniční spodek

SO 301 Přeložky kabelů SŽDC

Ve skladbě objektů nedošlo oproti přípravné dokumentaci k žádným změnám.

## 8. Připomínky

Při realizaci stavby je třeba respektovat následující připomínky, které vyplynuly z posuzování a projednávání dokumentace:

### **Železniční spodek a tunel:**

1. Vzhledem k charakteru prací je po celou dobu výstavby nutná přítomnost odborného geotechnického, případně geologického dozoru. Zásadní technologické kroky budou odsouhlaseny ve spolupráci TDI, autorského dozoru projektanta a geotechnického sledu stavby.
2. Před zahájením prací vyhotoví dodavatel technologický předpis, který mimo jiné stanoví složení hmot, nutné technologické přestávky a druhy a počet zkoušek.
3. Zhotovitel zpracuje podrobný postup prací podrobný postup včetně jejich harmonogramu.
4. V případě provádění trhacích prací je realizační firma povinna splnit veškeré báňské a bezpečnostní předpisy související s užitím trhavin při ČPHZ.
5. Zhotovitel vypracuje podrobný kladečský plán deskové izolace na základě výběru konkrétního typu LDPE desek.

### **Most:**

6. Po otryskání konstrukce bude projektant přizván k potvrzení rozsahu rekonstrukčních prací.
7. Při samotné rekonstrukci mostu musí být přijata taková opatření, která omezí na nezbytnou míru poškození resp. kontaminaci porostů, půdy a zabrání znečištění povrchových a podzemních vod v dotčeném území. Po dokončení stavby musí být okolí mostu uvedeno do původního stavu.
8. Protikoroziční nátěr konstrukce mostu bude v odstínu DB 701.

### **Obecné:**

9. Správa KRNP souhlasí s užíváním komunikace (umístěné na pozemcích 1023/9, 1023/6, 1187/1, 1022/1 v k.ú. Harrachov): komunikace zůstane průjezdná, maximální váha jednoho vozidla nebude přesahovat 20t, po ukončení prací bude předána v původním stavu.
10. V případě pozitivní bilance zemin v rámci provádění stavby nebudou bez předchozího písemného odsouhlasení Správou CHKO zřizovány mimo prostor stavby a zařízení staveniště žádné deponie.
11. Zhotovitel zajistí označení uzavření turistické cesty na rozcestnících Martinské údolí a Nad Jizerskými prahy.

## 9. Závěr

Stavba „Rekonstrukce Harrachovského tunelu trati Liberec - Harrachov“ je v souladu se záměry SŽDC, Ministerstva dopravy a Libereckého kraje.

Předložený projekt stavby odpovídá potřebám SŽDC a požadavkům zákona o drahách č. 266/1994 Sb. a stavebního zákona č. 183/2006 Sb., vyhláškám č. 173/1995 Sb. (dopravní řád drah), č. 177/1995 Sb. (stavební a technický řád drah), vše v aktuálním znění. Odpovídá i požadavkům na projekt stavby podle Směrnice GR SŽDC 11/2006.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětného projektu stavby

**se doporučuje**

- a) **schválit**
  - projekt stavby „Rekonstrukce Harrachovského tunelu trati Liberec - Harrachov“
- b) **potvrdit**  
závazné parametry stavby „Rekonstrukce Harrachovského tunelu trati Liberec - Harrachov“
  - prostorová průchodnost Z-GČD
  - přechodnost pro zatížení traťové třídy A
  - traťová rychlost pro klasické soupravy 55– 60 km/h
- c) **uložit**  
investorovi stavby:
  - zajistit realizaci předmětné stavby při splnění podmínek uvedených ve 3. a 8. kapitole tohoto posuzovacího protokolu;
  - při realizaci dodržet výše uvedené kapacitní ukazatele stavby uvedené v kapitole 6. tohoto posuzovacího protokolu.

Zpracoval: SŽDC, s.o. Stavební správa západ, ÚT  
Sepsal: Ing. Eva Schreierová

V Praze dne 7. 3. 2014

Ing. Pavel Mathé  
námětek ředitele pro techniku  
Stavební správy západ

