

Č. j.: 9567/2015-SZDC-SSZ-ÚT2-Sp

# POSUZOVACÍ PROTOKOL

## projektu stavby

### „Zřízení výhybny Harrachov“

#### I. Základní identifikační údaje

Název stavby :	Zřízení výhybny Harrachov
ISPROFOND/sub.ISPROFIN:	327 321 4993 / 500 354 0010
Charakteristika stavby:	stavba na dráze, rekonstrukce
Místo stavby:	TÚ 1671 Liberec-Szklarska Poreba TUDU 167130, 1671P1 dD3 Harrachov, 167132 036 Liberec – Harrachov dle KJŘ
Obec s rozšířenou působností:	Tanvald
Kraj:	Liberecký
Zadavatel :	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ-70994234 zastoupena Stavební správou západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy ČR nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1
Zpracovatel dokumentace:	METROPROJEKT Praha a.s., I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
Realizace stavby :	2015

#### II. Všeobecné údaje:

Stavba bude realizována na trati č. 036 (číslování podle KJŘ pro veřejnost) Liberec – Harrachov, TU je 1671, TUDU je 167130, 1671P1, 167132. Trať je zařazená do kategorie drah regionálních, je jednokolejná, neelektrizovaná, s traťovou rychlostí 50 km/hod.

Záměr zřízení výhybny Harrachov je nezbytným krokem pro umožnění naplnění dopravního modelu Libereckého kraje na trati Liberec – Tanvald s pokračováním vybraných vlaků dále ve směru Harrachov a Szklarska Poręba Górná. Dopravna D3 Harrachov je svou polohou uprostřed trati Tanvald - Szklarska Poręba Górná z dopravního hlediska nejvhodnějším místem pro křižování vlaků. Dalším významným cílem projektu je nabídnout cestujícím kvalitní a spolehlivé přímé spojení regionálních center Tanvald - Szklarska Poręba Górná resp. Liberec – Szklarska Poręba Górná. Trať má také prioritní význam pro rozvoj regionální přeshraniční veřejné dopravy. Stavba je situována v severovýchodní části Libereckého kraje v těsné blízkosti státní hranice s Polskou republikou. Dopravna se nachází na jižním úbočí vrcholu Tkacka Góra (897 m n. m.) v místní části Mýtiny v nadmořské výšce cca 740 m n. m. Vzdálenost od centra obce Harrachov je po místních komunikacích cca 3,3 km. Dopravna se nachází v ochranném pásmu KRNAPu, v hustě zalesněném prostředí. Traťová rychlost v oblasti stavby je 50km/h.

Projekt stavby řeší modernizaci dopravní D3 Harrachov. V současné době se jedná o dopravnu s jednou průjezdnou dopravní kolejí, jednou kusou manipulační kolejí a vnějším nástupištěm délky 161 m. Stavbou dojde k modernizaci dopravní, a to zejména částečnou výměnou železniční svršku, zlepšením parametrů železničního spodku, zrušením stávající kusé manipulační koleje č. 3 a zřízením předjízdny dopravní koleje č. 3. Součástí stavby je rovněž zřízení nového vnějšího nástupiště délky 110 m u koleje č. 3 a rekonstrukce

vnějšího nástupiště, nově délky 110 m, u koleje č.1., zřízení přístřešku pro cestující na nástupišti u koleje č. 3, obnova orientačního systému a rekonstrukce a doplnění prvků osvětlení. Ve smyslu zabezpečovacího zařízení bude doprava i nadále provozována jako doprava D3.

Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa západ. Stavba je zařazena do plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury pro rok 2015, v pol. „Ostatní investiční akce malého rozsahu - příprava“, ISPROFOND 327 321 4993. Financování přípravy stavby bylo provedeno z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Realizace stavby je uvažována v roce 2015. Financování realizace stavby se předpokládá spolufinancováním z prostředků SFDI a EU.

Související stavba :

„Rekonstrukce Harrachovského tunelu trati Liberec – Harrachov“, realizovaná v rámci investic SSZ – ÚI1.

#### **Podkladem pro zpracování projektu stavby byly:**

- zadávací dokumentace,
- zvláštní podmínky pro zadání projektu,
- investiční záměr,
- přípravná dokumentace stavby (zpracovala firma METROPROJEKT Praha a.s. v r. 2014),
- posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby (zpracovala SŽDC s. o., SSZ dne 30. 1. 2015),
- schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby (zpracoval O6 GR SŽDC s. o. dne 9.3. 2015),
- podklady dodané SŽDC - Oblastním ředitelstvím Hradec Králové
- zákresy stávajících sítí drážních i mimodrážních organizací,
- územní souhlas,
- katastrální mapy a ostatní mapové podklady,
- prohlídka místa a místní šetření,
- zápisy z jednání a porady projektanta.

#### **Kapacitní údaje stavby:**

	v PD:	v P:
- Výhybka nová	1 ks	1 ks
- Nástupiště vnější výška nad TK 380 mm, délka 110 m	2 ks	2 ks
- Přístřešek pro cestující	1 ks	1 ks
- Elektrický ohřev výměn	2 ks	2 ks

### **III. Projednání dokumentace**

V rámci dráhy byl projekt projednán především s odbornými útvary SŽDC s. o. a ČD a. s. a se správci drážních sítí a zařízení. Cizích zájmů se stavba zastávek dotýká především z hlediska střetu s podzemními řady v majetku nebo ve správě mimodrážních organizací. V tomto posuzovacím protokolu jsou uvedeny pouze připomínky vydané k projektu stavby, protože připomínky vydány k přípravné dokumentaci byly vyřízeny již v rámci jejího projednávání. Na základě vyjádření příslušných úřadů stavbu není nutné posuzovat podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

#### **Vyjádření orgánů státní správy:**

- **Krajský úřad Libereckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství** ze dne 10.4.2015 -KULK 27904/2015 : Vyjádření k EIA.
- **Městský úřad Harrachov, Stavební úřad** - ze dne 10.12.2014 - Výst.1320/2014 - ÚS - Územní souhlas.
- **Městský úřad Harrachov** ze dne 21.4.2015 - Výst.505/2015 : Souhlasné stanovisko .
- **Město Harrachov** – vyjádření ze dne 18.3.2015 – 291/2015.
- **Městský úřad Tanvald, Odbor stavební úřad a životního prostředí** ze dne 28.4.2015 - MěÚT/06593/2015/SÚ a ŽP : Koordinované závazné stanovisko.
- **Obec Kořenov** ze dne 13.4.2015 - OUKor-449/2015/V : Vyjádření ke satvbě.
- **Hasičský záchranný sbor Libereckého kraje, krajské ředitelství**, ze dne 14.4.2015 - HSLI- 1048-4/KŘ-P-PRE-2015 : - Závazné stanovisko.
- **Krajská hygienická stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci** ze dne 28.4.2015 - KHSLB 08531/2015 : Závazné stanovisko.
- **Správa Krkonošského národního parku** ze dne 26.3.2015 - KR NAP 01867/2015 - Vyjádření k NATURA 2000.
- **Správa Krkonošského národního parku** ze dne 4.5.2015 - KR NAP 02555/2015 : Závazné stanovisko.
- **Povodí Labe, s.p.** ze dne 11.5.2015 - PVZ/15/10172/Js/0 : Souhlasné stanovisko .

- Archeologický ústav AV ČR ze dne 11.5.2015 – oznámení o stavební činnosti : Oznámení o stavebním záměru.
- Muzeum Českého ráje v Turnově ze dne 19.5.2015 -298-5.1/15 : Vyjádření k realizaci stavby.

***K podzemním a nadzemním sítím se vyjádřily tyto mimodrážní organizace:***

- České Radiokomunikace, a.s., Oddělení ochrany sítí vyjádření ze dne 20.4.2015 – UPTS/OS/115526/2015.
- ČEZ Distribuce, a. s., Děčín vyjádření ze dne 5.3.2015 – 100386182.
- RWE, Distribuční služby, spol. s r. o. Dvůr Králové, vyjádření ze dne 15.10.2014 – 5001014419.
- Severočeské vodovody a kanalizace, a.s., vyjádření ze dne 2.3.2015 – O15610021088/OTPCLi/He
- T - Mobile Czech Republic a.s., vyjádření ze dne 2.3.2015 – E04386/15
- Vodafone Czech republic, a. s., vyjádření ze dne 7.10.2014.

Sítě a zařízení jednotlivých správců jsou v projektu stavby respektovány, vybranému zhotoviteli bude předána dokumentace s jejich polohou a uloženo splnit podmínky pro jejich ochranu.

***Vyjádření drážních organizací vč. sítí :***

- Správa železniční dopravní cesty, s. o., GŘ O13 vyjádření č. j. 18405/2015-O13 z 4.5. 2015
- Správa železniční dopravní cesty, s. o., GŘ O14 vyjádření č. j. 19125/2015-O14 ze dne 5.5.2015
- Správa železniční dopravní cesty, s. o., GŘ O30 vyjádření č. j. 19807/2015-O30 z 12. 5. 2015
- Správa železniční dopravní cesty, s. o., GŘ O6 vyjádření č. j. 20089/2015-O6 z 12. 5. 2015
- Správa železniční dopravní cesty, s. o., GŘ O30 vyjádření č. j. 19807/2015-O30 z 12. 5. 2015
- Správa železniční dopravní cesty, s. o., GŘ O14 - vyjádření č. j. 20057/2015-O14 ze dne 14.5.2015):
- Správa železniční dopravní cesty, s. o., GŘ O12 vyjádření č. j. 19260/2015-O12 ze dne 15.5.2015
- Správa železniční dopravní cesty, s. o., GŘ O26 - vyjádření č. j. 20021/2015-O26 ze dne 12.5.2015
- Správa železniční dopravní cesty, s. o., SSZ- ÚI1 - vyjádření č. j. 7366/2015-SSZ-ÚI1 ze dne 12.5.2015
- Správa železniční dopravní cesty, s. o., TÚDC - vyjádření č. j. 3129/2015-TÚDC ze dne 18.5.2015
- Správa železniční dopravní cesty s. o., SŽE vyjádření č. j. 5135/2015- SŽE z 6. 5. 2015
- Správa železniční dopravní cesty s. o., SŽG vyjádření č. j. 1646/2015- SŽG PHA z 14. 5. 2015
- Správa železniční dopravní cesty, s. o., OŘ Hradec Králové, Vyjádření k existenci sítí (vyjádření č. j. 13986/2014-OŘ HKR z 21.7. 2014):
- Správa železniční dopravní cesty, s. o., OŘ Hradec Králové, Vyjádření k EOv (vyjádření č. j. ---/2015-OŘ HKR z 24.4. 2015):
- Správa železniční dopravní cesty, s. o., OŘ Hradec Králové, Souhrnné stanovisko - vyjádření č. j. 8857/2015-OŘ HKR z 15. 5. 2015):
- České dráhy a. s., GŘ, Odbor investic vyjádření č. j. 631/2015-O3 ze 11. 5. 2015
- ČD Cargo, a.s. - vyjádření č. j. 388-2015-O13/12 ze dne 5.5.2015

***Ostatní doklady:***

- odpovědi projektanta na připomínky, snímky katastrální mapy a výpisy z katastru nemovitostí, požárně bezpečnostní řešení stavby,
- doklady o udělených výjimkách z platných předpisů a norem,
- doklady o projednání s vlastníky dotčenými stavbou
- požárně bezpečnostní řešení stavby, havarijní plán, povodňový plán, stanovení pyrotechnických rizik na stavbě.

Závěrem je možno konstatovat, že projednání projektu odpovídá uvažované náplni stavby a vydané připomínky nebrání jeho schválení. Investor bere jednotlivá stanoviska na vědomí. Připomínky, které je nutno respektovat nebo dořešit budou předány vybranému zhotoviteli stavby a bude mu uloženo je plně respektovat. Požadavek dořešit některé rozhodující připomínky je zapracován i v bodě VII. tohoto posuzovacího protokolu.

## **IV. Zdůvodnění stavby**

Záměr zřízení výhybny Harrachov je nezbytným krokem pro umožnění naplnění dopravní modelu Libereckého kraje na trati Liberec – Tanvald s pokračováním vybraných vlaků dále ve směru Harrachov a Szklarska Poręba Górna. Dopravna D3 Harrachov je svou polohou uprostřed trati Tanvald - Szklarska Poręba Górna z

dopravního hlediska nejvhodnějším místem pro křižování vlaků. Dalším významným cílem projektu je nabídnout cestujícím kvalitní a spolehlivé přímé spojení regionálních center Tanvald - Szklarska Poręba Górna resp. Liberec – Szklarska Poręba Górna. Trať má také prioritní význam pro rozvoj regionální přeshraniční veřejné dopravy. Stavba má charakter modernizace. Stávající technický stav železničního spodku, svršku a nástupišť již neodpovídá současným kvalitativním standardům a vlivem zastaralé infrastruktury dochází také k nadměrnému opotřebování nově nasazovaných kolejových vozidel. Proto bylo nutno provést konstrukční úpravy stávající infrastruktury tak, aby nový technický stav odpovídal současným požadavkům na kvalitu dopravní infrastruktury.

## V. Koncepce řešení

Projekt stavby je členěn na 2 provozní soubory a 14 stavebních objektů:

### Provozní soubory:

D. Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

**PS 03-01-01** dD3 Harrachov, staniční zabezpečovací zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení

**PS 03-04-01** dD3 Harrachov, sdělovací zařízení

### Stavební objekty:

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

**SO 03-10-01** dD3 Harrachov, železniční svršek

**SO 90-10-02** dD3 Harrachov, vystrojení trati

**SO 03-11-01** dD3 Harrachov, železniční spodek

E.1.2 Nástupiště

**SO 03-12-01** dD3 Harrachov, nástupiště

E.1.8 Pozemní komunikace

**SO 03-18-01** dD3 Harrachov, zpevněné plochy

**SO 03-18-02** dD3 Harrachov, zabezpečení veřejných zájmů

**SO 03-51-01** dD3 Harrachov, kácení zeleně

E.2 Pozemní stavební objekty

**SO 03-22-01** dD3 Harrachov, přístřešek pro cestující

**SO 03-23-01** dD3 Harrachov, orientační systém

**SO 03-24-01** dD3 Harrachov, demolice skladiště

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.4 Ohřev výměn (EOV)

**SO 03-34-01** dD3 Harrachov, EOVS

E.3.6 Rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

**SO 03-36-01** dD3 Harrachov, osvětlení nástupišť

**SO 03-36-03** dD3 Harrachov, úprava rozvodů nn ve výpravní budově

**SO 03-36-04** dD3 Harrachov, přípojka

Z důvodu změněného technického řešení byly ve fázi projektu stavby vypuštěny tyto objekty

**SO 03-34-02** dD3 Harrachov, elektrický ohřev předvýhybkových polí

**SO 03-36-02** dD3 Harrachov, úprava rozvodů nn.

**Provozní soubory - popis****PS 03-01-01 DD3 HARRACHOV, STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

Provoz na trati je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 1.kategorie, telefonickým dorozumíváním dle předpisu D3. Sídlo dirigujícího dispečera je v ŽST Tanvald. Pro spojení strojvedoucího s dispečerem se používá služební mobilní telefon strojvedoucího, radiodispečerská vlaková síť ASCOM nebo traťové telefonní spojení. Na pracovišti dirigujícího dispečera je umístěno záznamové zařízení REDAT. Dopravna D3 Harrachov není trvale obsazena a nezajišťuje odbavení cestujících (provádí se ve vlaku). Dopravna je bez staničního zabezpečovacího zařízení. Do hlavní koleje č. 1 je z vnitřní strany oblouku výhybkou č. 2 zapojena manipulační kolej č. 3, která je v současnosti kusá. Výhybka s výkolejkou č. 2 jsou stavěny ručně a jsou opatřeny výměnovým a odtlačným zámkem.

Výhybka č. 1 (nově navrhovaná výhybka na kořenovském zhlaví) a výhybka č. 2 budou osazeny samovratným přestavníkem (dále označované jako 1sv a 2sv). Výhybka č. 1 bude mít základní (přednostní) polohu na kolej č. 1, výhybka č. 2 bude mít základní (přednostní) polohu na kolej č. 3. Mechanismus samovratné výhybky (MSV) umožňuje přestavit výhybku po projetí železničního kolejového vozidla po odlehlem jazyku samočinně zpět do základní polohy. Mechanismus bude vybaven snímačem a zámkem s kontrolou polohy, zajišťující i elektrickou kontrolu zavření výměnového závěru v přednostní poloze výhybky. MSV se musí namontovat na stranu přilehlého jazyka výhybky v přednostní poloze. Mechanismus namontovaný na výhybku zaručuje také možnost ručního přestavování do obou poloh. Kontrola přednostní polohy je odvozena od snímače SV a je využívána k signalizaci návěsti „Jízda zajištěna“ bílým zábleskovým světlem (frekvence 1 Hz, poměr světlo/tma 1:7) na výhybkovém návěstidle, jímž bude výhybka osazena. Výhybky budou rovněž osazeny výměnovými zámkem, které umožní zajištění výhybky v požadovaném směru při poruše samovratného mechanismu.

**PS 03-04-01 DD3 HARRACHOV, SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

Jako sdělovací místnost byla vybrána místnost pro čisticí prostředky v budově zastávky Harrachov. Místnost je uzamykatelná a skříň RACK, která bude nově instalována, bude provedena v antivandalním provedení. Pro kontrolu jazyků výhybek se využije snímač polohy jazyků. Při ztrátě kontroly jazyka výhybky v základní poloze se pomocí GSM zařízení a záznamového zařízení zašle SMS na přednastavené číslo za účelem zrychlení kontroly a případné opravy výhybky. Zařízení rovněž umožňuje zasílat pomocí SIM karty s datovým přenosem dohledovou informaci o stavu samovratných přestavníků. Na SIM kartě bude zakázán roaming, čímž bude dosaženo výhradní využití národních operátorů. V rámci přípravné dokumentace byla prověřena základní dostupnost mobilního signálu. Před realizací stavby je nutné změřit sílu GSM signálu měření. Záznamové zařízení musí umožňovat komunikaci s EOv a dálkovou diagnostiku EOv. Při realizaci stavby se v místě výkopových prací položí nový traťový kabel místo stávajícího nevyhovujícího. Stávající kabel bude přes spojku napojen na nový kabel. Nový kabel a nová ochranná trubka bude položena od začátku úprav koleje až do dopravní v délce 250 metrů. Polohy kabelových spojek a rezerv budou označeny pomocí ball markerů. Přechody kabelové trasy pod koleji (přip. silnicí) budou vyznačeny kabelovými označníky. Pro uložení kabelů a jejich případné křížení s ostatními řády musí být dodržena norma ČSN 73 6005. Před započítáním zemních prací je nutno provést vytyčení stávajících sítí.

**Stavební objekty – popis****SO 03-10-01 DD3 HARRACHOV, ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK**

Navržené technické řešení ponechává traťovou rychlost  $V=V_{130}=50$  km/h s lokálními propady z důvodu nevyhovujících hodnot nedostatků převýšení na  $V=35$  km/h a  $V_{130}=40$  km/h a z důvodu bezpečnosti na úrovňovém přechodu ( $V=V_{130}=10$  km/h). Směrové řešení vychází z požadavku na umístění nástupišť a ze stísněných poměrů stávajícího drážního tělesa (skalní zářez na začátku dopravní a násyp výšky cca 6 m s mostním objektem na konci dopravní). Minimální poloměr směrového oblouku v hlavní koleji je navržen 150 m (v délkách 8,971 m a 31,605 m). Délky dopravních kolejí č. 1 a 3 činí 117 resp. 114 m. Osová vzdálenost dopravních kolejí je z důvodu složených směrových oblouků proměnná v celé délce a dosahuje hodnoty až 7,1 m. Celková délka rekonstruovaných kolejí činí 0,659 km (vč. směrové a výškové úpravy krajních úseků), 1 ks nové výhybky a 1 ks posunuté stávající výhybky.

**SO 90-10-02 DD3 HARRACHOV, VYSTROJENÍ TRATI**

Stavební objekt zahrnuje kompletní úpravu vstrojení trati v obvodu dopravní D3 Harrachov a částečně také v navazujících přilehlých úsecích. Vystrojení trati zahrnuje návěsti, respektive značky pro provozní a stavební technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Tabule s nápisy názvů zastávek a stanic nejsou součástí tohoto objektu, ale součástí samostatného stavebního objektu Orientační systém. Součástí tohoto objektu je odstranění stávající výstroje v řešeném úseku. Staničníky, jejich parametry, způsob instalace a prostorové umístění upravuje předpis SŽDC (ČD) M 21 Předpis pro staničení železničních tratí. Technické parametry těchto staničníků a způsob osazení jsou stanoveny v TNŽ 73 6395 Staničníky a mezníky SŽDC a upraveny předpisem SŽDC (ČD) M 21. Ostatní prvky vstrojení trati jsou navrženy dle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis a příslušných vzorových listů řady ZT.

**SO 03-11-01 DD3 HARRACHOV, ŽELEZNIČNÍ SPODEK**

Výchozím podkladem pro návrh skladby konstrukčních vrstev pražcového podloží a jejich nadimenzování byl geotechnický průzkum pražcového podloží „Zřízení výhybny Harrachov“ z července 2014.- zpracovatel GEOTEC-GS a.s. a hydrogeologický průzkum vsakování vod „Zřízení výhybny Harrachov“ z února 2015 - zpracovatel GEOTEC-GS a.s. Podle průzkumu je zemní pláň v dD3 Harrachov v provedené sondě v hloubce 0,45 m tvořena zcela až silně zvětralými granity, rozpadavými na drobný štěrky a v místě další sondy je zemní pláň v hloubce 0,6 m tvořena středně ulehlym hlinitým pískem s příměsí úlomků žuly. V důsledku nerovnoměrného zvětrávání granitu lze předpokládat, že zemní pláň bude nerovná s prohlubněmi a výstupky, vyrovnanými místním materiálem. Vodní režim lze v obvodu celé dopravní hodnotit jako příznivý. Hladina podzemní vody nebyla kopanými sondami zjištěna. Vsakování srážkových vod z prostoru kolejového lože pomocí podélných žeber, bylo hydrogeologickým průzkumem doporučeno jako místně vhodné řešení. Geotechnický průzkum popisující stávající geotechnické poměry vč. dodatečně prováděných vsakovacích zkoušek je přiložen v dokladové části dokumentace. Návrh konstrukčních vrstev tělesa železničního spodeku byl proveden podle postupu daného předpisem SŽDC S4 – Železniční spodek, příloha č.6 a č.7. Návrhová rychlost v rozsahu stavebního objektu je 40 km/h s lokálními omezeními.

**SO 03-12-01 DD3 HARRACHOV, NÁSTUPIŠTĚ**

Jsou navržena dvě nová nástupiště délky 110 m u obou kolejí se sníženou nástupní hranou výšky 380 mm nad TK. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je  $L = 1,650$  m, podélný sklon přilehlých kolejí je  $+1,00$  ‰ ve směru staničení. Šířka navržených nástupišť je 3000 mm, nástupiště č. 1 a 2 budou mít v západní části šířku 4000 mm, od druhé poloviny nástupiště přecházejí do šířky 3000 mm. Konstrukce nástupiště vychází ze vzorového listu Ž 8.42-N. Nástupiště je typu upraveného profilu H bez konzolových desek. Nástupištní prefabrikáty typu upraveného profilu H je nutno zasypat zhutněnou nenamrzavou zeminou a vrstvou štěrku. Vlastní plocha nástupiště je tvořena zpevněnou plochou z betonové dlažby, tvořené betonovými dlaždicemi bez sražených hran, hmatová vodící linie a barevně odlišený výstražný pás bude zhotoven z prefabrikovaných betonových dlaždic. Dlaždice budou položeny na pískovém podsypu. Betonová dlažba bude ohraničena nástupištními prefabrikáty typu upraveného profilu H nebo monolitickou zídou ze ŽB, popř. obrubníkem.

V určených místech bude nástupiště ohraničené monolitickou zídou, na které bude zeshora přikotvené dřevěné zábradlí výšky 1,1 m. Přístup na nástupiště (nástupiště č. 1 a 2) je zajištěn šikmými přístupovými chodníky a úrovníovou komunikací. Linie podél nástupištních hran, místa nepřístupná a nebezpečná budou vyznačena varovnými a signálními pásy. Podél celé nástupištní hrany ve vzdálenosti 800 mm od hrany nástupiště bude zřízena vodící linie s funkcí varovného pásu šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem šířky 150 mm. U míst veřejnosti nepřístupných bude zřízen varovný pás šířky 400 mm s optickým značením žlutým pruhem šířky 150 mm. Veškerá použitá betonová dlažba bude tl. 80 mm a bude mít protiskluzný povrch.

**SO 03-18-01 DD3 HARRACHOV, ZPEVNĚNÉ PLOCHY**

Stavební objekt zpevněných ploch obsahuje úpravu plochy mezi stávající budovou čekárny a nástupištěm č. 1 sloužící jako přístup na obě nástupiště dále plochy za stávající budovou čekárny sloužící k ostatním funkcím dopravní, plochy vedoucí přes koleje č. 1 a 2 sloužící jako přechod přes koleje a jako přístup na nástupiště č. 2. Plochy, za a mezi stávající budovou čekárny a nástupištěm č. 1, jsou upravovány v celkové délce cca 33,8 m. Na straně od osy koleje jsou v příčné vzdálenosti 3,125 m v celé délce lemovány opěrnou zdí, na které jsou přišroubována ocelová zábradlí výšek 1100 mm a délek 26,0 a 4,0 m se svislou výplní. Povrch je z betonové dlažby se zesílenou konstrukcí. Plocha vedoucí přes koleje č. 1 a 2 v km 38,914 337 je navržena v šířce 3,0 m a délce cca 14 m. Je tvořena dvěma přechodovými pryžovými konstrukcemi délek 2 x 3,60 m bez závěrných zádek a spojovými plochami s povrchem z betonové dlažby se zesílenou konstrukcí. Přechod kříží kolej č. 1 pod úhlem  $90^\circ$  a kolej č. 2 pod úhlem  $86^\circ$ . Plocha u nástupiště č. 2 je ohraničena zapuštěnými ocelovým zábradlím výšky 1100 mm a délkou 6,9 a 1,0 m se svislou výplní. Veškeré navržené a upravované plochy jsou řešeny s ohledem na pohyb osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

**SO 03-18-02 DD3 HARRACHOV, ZABEZPEČENÍ VEŘEJNÝCH ZÁJMŮ**

Stavební objekt vykazuje v současné době odhad délek komunikací a výměr zpevněných ploch, které bude nutno obnovit po skončení výstavby – typicky staveništní dopravou poškozené přístupové cesty apod.

**SO 03-51-01 DD3 HARRACHOV, KÁCENÍ ZELENĚ**

Tento objekt byl redukován oproti přípravné dokumentaci o fyzické vykácení dřevin v rámci předstihových prací, provedených OR Hradec Králové. Nyní čítá objekt pouze likvidaci pařezů.

**SO 03-22-01 DD3 HARRACHOV, PŘÍSTŘEŠEK PRO CESTUJÍCÍ**

Na nástupišti č. 2 je navržený atypický dřevěný přístřešek pro cestující lichoběžníkového tvaru o velikosti 50,7 m<sup>2</sup>, obestavěný prostor cca 190 m<sup>3</sup>. Konstrukci tvoří dřevěné sloupy kotvené přes ocelové trny z trubek do betonových patek a dřevěné trámy. Přístřešek je zavětrován šikmými dřevěnými trámy na severozápadní a jihovýchodní straně a ocelovými pásky probíhajícími pod bedněním v rovině střešní. Proti nepřízní počasí je ze



tří stran chráněn prkenným pobitím a zasklením z bezpečnostního skla. Střešní krytina je navržena z falcovaného poplastovaného plechu položená na dřevěné bednění a pojistnou hydroizolaci. Sklon střechy je směrem od kolejiště, dešťové vody budou vsakovány na terén. Povrchová úprava nástupiště – zámková dlažba bude zabíhat i pod přístřešek.

#### **SO 03-23-01 DD3 HARRACHOV, ORIENTAČNÍ SYSTÉM**

Stavební objekt SO 03-23-01 řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících na nových přístupových komunikacích k novým nástupištím a na nástupištech samotných. Součástí tohoto SO jsou i tabule s názvem zastávky, umístěné před nástupištěm vedle trati. Bezbariérový přístup cestujících na nástupiště bude umožněn pomocí šikmého chodníku z okolní komunikace a úrovnovým přechodem na 2. nástupiště.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ a typizační směrnici ministerstva dopravy „Orientační systém veřejné části výpravních budov“. Grafické symboly – piktogramy budou zhotoveny podle Katalogu orientačních piktogramů pro objekty veřejných doprav ČSSR. Podle tohoto katalogu jsou i očíslovány. Označení železniční zastávky na nových nástupištech bude bez loga „ČD“. Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Text a piktogramy budou bílé na modré podkladové fólii umístěné na tabuli z neděleného hliníkového, popř. pozinkovaného plechu. Provedení tabulí orientačního systému bude neprosvětlené a osvětlené. Jejich osvětlení bude zajištěno osvětlením nástupiště. Prvky orientačního systému budou umístěny (tam, kde je to možné) na sloupy osvětlení. Důvodem je optimalizace počtu pomocných ocelových konstrukcí. V ostatních případech budou umístěny na samostatných ocelových sloupcích. Ocelové konstrukce pro prvky orientačního systému budou pozinkované a opatřeny kombinovaným protikorozním nátěrem. Pro usnadnění orientace osob se zrakovým postižením jsou umístěny u úrovnového přechodu k nástupišti orientační majáčky. Typ navrženého majáčku je orientační hlasový – OHM. Majáček bude umístěn na konzoli připevněné k sloupu osvětlení nástupiště. Napájení majáčku bude z rozvaděče RO samostatným vývodem viz SO 03-36-01 dD3 Harrachov, osvětlení nástupiště.

#### **SO 03-24-01 DD3 HARRACHOV, DEMOLICE SKLADIŠTĚ**

Předmětem stavebního objektu je demolice skladiště s boční rampou umístěného v dopravně D3 Harrachov. Boční rampa je půdorysných rozměrů cca 11 m x 7 m zděné konstrukce, částečně omítnuté s betonovým schodištěm. Na části boční rampy je umístěno skladiště. Jedná se o jednopodlažní dřevěnou konstrukci se sedlovou střechou s hřebenem umístěným rovnoběžně s přílehlou kolejí. Půdorysné rozměry dřevěného skladiště jsou cca 6,5 m x 5,5 m. Konstrukce je podezděna cihlovým zdívem.

#### **SO 03-34-01 DD3 HARRACHOV, EOVS**

V současné době není ohřev výměn nainstalován. Plánovaný bezobslužný provoz s dálkovým ovládním vyžaduje pro zajištění bezpečnosti a plynulosti instalaci systému elektrického ohřevu výměn - EOVS. EOVS se skládá z těchto dílčích zařízení, napájecí části, rozvaděče nn (REOV), svorkovnicových skříní v kolejišti, topných tyčí, propojovacích kabelů, čidel teploty, srážek atd. a automatizačních a řídicích prvků. Hl. přívod pro napájení elektrickou energií rozvaděče REOV bude osazen samostatným elektroměrem s obchodním měřením SŽE. Topné soupravy pak budou napájeny z tohoto rozvaděče. V projektu je uvažováno se systémem OFI (použití proudových chráničů v REOV). Topné soupravy budou obsahovat soupravy pro ohřev opornic, táhel a z důvodu nepříznivých klimatických podmínek i ohřev jazyků. V dD3 Harrachov budou vytápěny obě výhybky č.1 a č.2. Výhybka č.1 je zvolena jako referenční výhybka. Pro tyto vytápěné výhybky bude osazen v technologické místnosti ve stávající výpravní budově nový rozvaděč skříňového typu REOV. Z důvodu nepříznivých klimatických podmínek budou vyměněny standardní topné tyče 250 W za výkonnější tyče 350W a bude provedena v rozvaděči REOV příprava pro dodatečnou možnost osazení ohřevu předvýhybkových polí vč.přípravy kabeláže až k jednotlivým výhybkám. EOVS bude zařazeno do systému DDTS ŽDC.

#### **SO 03-36-01 DD3 HARRACHOV, OSVĚTLENÍ NÁSTUPIŠTĚ**

V rámci tohoto SO bude provedena kompletní rekonstrukce venkovního osvětlení nástupiště. Stávající betonové stožáry vč. svítidel budou demontovány. Bude zřízeno nové osvětlení nástupiště vč. osvětlení kolejového prostoru a připojení stávajících světelných okruhů do nového napájecího, řídicího a ovládacího rozvaděče RH-RO do části RO, kde budou pro toto připojení připraveny příslušné vývody. Napojení stávajících rozvodů pak bude provedeno v rámci SO 03-36-03. Vývody pro osvětlení budou nově zařazeny do systému DDTS ŽDC a bude je možné dálkově ovládat a signalizovat jejich stavy. Osvětlení nástupiště a přechodu je řešeno pomocí sklopných osvětlovacích stožárů vysokých 6m osazených LED diodovými svítidly. Osvětlení přístřešku pro cestující je řešeno pomocí LED diodových svítidel v provedení antivandal. Svítidla na každém nástupišti se budou spínat společně na jeden okruh s výjimkou orientačního svítidla na každém nástupišti (OS5 a OS4), které se bude spínat samostatně. Samostatně je spínáno i svítidlo pro přechod přes kolejiště (OS3). Přístřešek pro cestující u druhého nástupiště se bude spínat společně s orientačním osvětlením (OS4). U orientačních svítidel, na osvětlovacích stožárech OS4 a OS5, budou osazeny majáčky pro nevidomé. Tyto osvětlovací stožáry budou mít pro tuto montáž uzpůsobenou stožárovou rozvodnici. Osvětlení kolejíště a zhlaví je řešeno pomocí sklopných osvětlovacích stožárů vysokých 12m osazených svítidly s LED diodami.

Svítidla pro jednotlivá zhlaví se budou spínat samostatně. Veškerá venkovní svítidla budou v provedení ve třídě izolace II a jejich minimální krytí bude IP 54. Uzemnění jednotlivých osvětlovacích stožárů bude provedeno individuálně, každý osvětlovací stožár se přizemní pomocí pásku FeZn a drátu FeZn a dvou zemnicích tyčí zakopaných ve volném terénu vně kolejíště / nástupiště.

### **SO 03-36-03 DD3 HARRACHOV, ÚPRAVA ROZVODŮ NN VE VÝPRAVNÍ BUDOVĚ**

V rámci tohoto SO dojde k úpravám stávajících silnoproudých rozvodů ve stávajícím objektu výpravní budovy. Z nově osazeného elektroměrového rozvaděče RE, z vývodu s přímým měřením s hlavním jištěním před elektroměrem bude nově napojen nový hlavní rozvaděč objektu RHRO, umístěný v nové technologické místnosti. Rozvaděč RH-RO není součástí dodávky tohoto SO (dodávka SO 03-36-01).

Vzhledem k přání investora o co nejmenší zásah do stávající nedotčené elektroinstalace, budou rovněž provedeny tyto nezbytné nutné úpravy. Z rozvaděče RH-RO bude napojen stávající rozvaděč RE4 umístěný v čekárně VB. V tomto rozvaděči budou provedeny patřičné úpravy a budou demontovány rušené vývody. Nově bude z RE4 napájen přes měřený vývod pomocí elektroměru na DIN lištu stávající rozvaděč RV3 pro bufet. Vedle tohoto stávajícího rozvaděče je umístěn rozvaděč RV4, který sloužil pro napájení stávajícího osvětlení objektu VB a dopravní a zásuvky pro plynový kotel ve sklepě. Tento rozvaděč bude kompletně uvnitř demontován a budou ponechány pouze svorky pro napojení stávajících nerušených vývodů, které však budou nově napájeny z RH-RO ve kterém budou v rámci SO 03-36-01 připraveny patřičné vývody. Nově bude z RH-RO provedeno přes samostatné měření napojení řídicího rozvaděče pro ohřev výhybek REOV a nového zásuvkového stojanu ZS umístěného vně budovy. Zásuvkový stojan ZS bude osazen dvěma samostatně měřenými zásuvkami 16A/230V chráněnými proudovými chrániči 3. Zásuvky budou v provedení s uzamykatelným krytem. Kabelové trasy budou vedeny po povrchu v elektroinstalačních lištách. Pro kabelové trasy bude využito i prostoru půdy, kde bude na podlaze uložen kabelový žlab, do kterého se nové kabelové vedení uloží. Rozvaděč RH-RO bude řešen v rámci SO 03-36-01.

### **SO 03-36-03 DD3 HARRACHOV, PŘÍPOJKA NN**

V současné době je dopravní Harrachov napojena z kabelové smyčky na vedení ČEZ distribuce a.s., ze stávající jističí skříně KS1, přisazené za oplocením k objektu, kde jsou pro výpravní budovu a byt osazeny nožové pojistky. Z tohoto vývodu je pak kabelem napojen stávající elektroměrový rozvaděč RV1, který je zapuštěn do fasády objektu, a kde jsou osazena dvě přímá měření s hlavním jištěním před elektroměrem pro byt a pro veškeré drážní odběry SŽDC. Vzhledem k požadovanému nárůstu spotřeby elektrické energie, zejména díky osazení EOv na výhybkách, bude nutné provést patřičné úpravy jak ve stávající KS1, tak provést výměnu napájecího kabelového vedení, tak i výměnu stávajícího elektroměrového rozvaděče RV1 a provést patřičné navýšení hodnoty hlavního jističe před elektroměrem pro část SŽDC. Ve stávající přípojkové skříně dojde k výměně nožových pojistek na nové. Z takto upraveného vývodu pak povede nový napájecí kabel elektroměrový rozvaděč RE dle standardu ČEZ distribuce a.s. v provedení pro dvě přímá měření do 80A s HDO. Pro stávající byt bude nově osazeno hlavní jištění před elektroměrem a na takto připravený měřený vývod budou napojeny stávající rozvody bytu (RV2), chodby (RV5) a kůlny (RV6). Pro odběry SŽDC bude nově osazeno hlavní jištění před elektroměrem, z kterého se následně v rámci SO 03-36-03 napojí nový hlavní rozvaděč RHRO, který bude umístěn v nové technologické místnosti.

## **V. Organizace výstavby**

Návrh organizace výstavby je zpracován v části F – Zásady organizace výstavby.

Předpokládaná doba stavby: 91 dní

Délka trvání nepřetržité výluky (předpokládaná): 60 dní

### **Stavební postup č. 0 - DÉLKA STAVEBNÍHO POSTUPU: 26 dnů**

- a) demolice boční rampy a skladu
- b) demolice části zpevněné plochy
- c) demolice části nástupiště
- d) zřízení ZS

### **Stavební postup č. 1 - DÉLKA STAVEBNÍHO POSTUPU: 11 dní**

- a) vyjmutí koleje č. 3
- b) úprava žel. spodku
- c) kabelové trasy
- d) pokládka kolejových polí
- e) zahájení prací na nástupišti č. 2
- f) zřízení gabionové zdi
- g) montáž vnitřní části zabezpečovacího a sdělovacího zařízení
- h) montáž vnější části zabezpečovacího a sdělovacího zařízení



**Stavební postup č. 2 DÉLKA STAVEBNÍHO POSTUPU: 24 dní**

- a) vyjmutí kolejí směr Szklarska Poręba Górna
- b) zahájení prací na koleji č. 1 směr Kořenov
- c) úprava žel. spodku
- d) pokládka kolejových polí a výhybky č. 2
- e) zřízení přístřešku na nástupišti č. 2
- f) zřízení úrovňového přechodu k nástupišti č. 2

**Stavební postup č. 3 DÉLKA STAVEBNÍHO POSTUPU: 30 dní**

- a) dokončení prací na koleji č. 1 směr Kořenov
- b) úprava žel. spodku
- c) zřízení kabelových tras
- d) zřízení nástupiště č. 1
- e) pokládka kolejových polí
- f) úprava zpevněných ploch
- g) montáž vnitřní části zabezpečovacího a sdělovacího zařízení
- h) úprava vnitřní části zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v žst. Tanvald
- i) montáž vnější části zabezpečovacího a sdělovacího zařízení

Některé práce bude nutné provádět za trvalého nebo občasného dozoru oprávněných pracovníků OR Hradec Králové a ostatních správců drážních i mimodrážních sítí a zařízení.

## VII. Připomínky

Na základě výsledků projednání projektu stavby a jeho posouzení je nutné při realizaci stavby splnit následující připomínky:

1. Při realizaci stavby musí být respektován schválený projekt, dodrženy základní kapacitní údaje a musí být splněny připomínky posuzovacího a schvalovacího protokolu.
2. Při provádění stavby musí být splněny a dodrženy:
  - Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah, schválené generálním ředitelem SŽDC dne 8. 1. 2010 pod č. j. S501/2010-OKS, třetí aktualizované vydání, změna č. 8 z 1. 5. 2013,
  - Příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb. o drahách a doplňujících vyhlášek: č. 100/95 Sb., kterou se stanoví řád určených technických zařízení, v aktuálním znění, č. 173/95 Sb., kterou se stanoví dopravní řád drah, v aktuálním znění, č. 177/95 Sb., kterou se stanoví stavební a technický řád drah, v aktuálním znění.
3. Zhotovitel stavby zajistí polohové a výškové zaměření skutečného provedení dokončených provozních souborů a stavebních objektů nebo jejich ucelených částí geodetickými metodami ve 3. třídě přesnosti (u předmětů, které zasahují do průjezdného průřezu nebo volného a schůdného manipulačního prostoru ve 2. třídě přesnosti) na vytyčovací síť v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv, způsob měření stanovuje „Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ vydané ČD, DDC pod č. j. 892/1998 - O7 ze dne 18. 5. 1998.
4. Zhotovitel v rámci vypracování dokumentace skutečného provedení stavby zpracuje geodetickou část dokumentace stavby dle „Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“, které tvoří přílohu č. 6 směrnice „Členění a směrný obsah a rozsah přípravné a projektové dokumentace“ č. 1009/94 - O7 z 22. 12. 1994. Příloha byla schválena vrchním ředitelem DDC pod č. j. D3-001-X6 Geodézie s účinností od 1. 9. 2000 a aktualizovaná verzí 2.1 č. j. 164/03-07hg ze dne 27. 1. 2003, platné od 1. 3. 2003. Součástí zpracování geodetické dokumentace bude vybudování a stabilizace geodetického bodového pole a základní geodetické zaměření, které bude tvořit základ pro vypracování geodetické dokumentace.
5. V rámci realizace bude pro jednotlivé provozní soubory a stavební objekty, uvedené jako určená technická zařízení, zajištěno provedení TBZ UTZ. Budou stanoveny podmínky a rozsah zkušebního provozu a případně určeny ucelené provozuschopné části stavby.
6. Při realizaci stavby je nutné respektovat vyjádření všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska (viz čl. III). Zhotovitel stavby zajistí případnou aktualizaci vyjádření všech dotčených orgánů státní správy a správců sítí technického vybavení, která propadnou po vydání stavebního povolení nebo v průběhu stavby a jsou potřebná pro její řádnou realizaci. Je nutné respektovat podmínky uzavřených smluv, územního rozhodnutí, stavebního povolení nebo jiného správního rozhodnutí Drážního úřadu.

7. Připomínky uvedené v tomto posuzovacím protokolu budou tvořit nedílnou součást soutěže na zhotovitele stavby.
8. V rámci realizace stavby je nepřípustné měnit obsahovou náplň stavby stanovenou schváleným projektem.
9. Zhotovitel na základě návrhu vlastních stavebních postupů předloží aktualizovaný harmonogram provádění stavby a požadavek na případné výluky železničního provozu pro uplatnění do plánu výluk. Před zahájením prací je nutno dohodnout rozsah potřebných výluk a postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D 7/2.
10. V místě stavby a v jejím nejbližším okolí se nachází podzemní i nadzemní vedení a zařízení v majetku nebo ve správě drážních i mimodrážních organizací uvedených v části III. (dále jen správců sítí). Zhotovitel na základě vyjádření správců sítí a stanovených požadavků pro zhotovitele stavby, požádá o vytýčení tohoto zařízení a zajištění případného odborného dozoru při provádění těchto prací, prokazatelně seznámí všechny pracovníky, provádějící zemní práce, s polohou těchto vedení. Bude respektovat zákresy všech dotčených sítí do koordinační situace a stanovené podmínky pro práce v místech uložení sítí a v ochranných pásmech sítí, kde nesmí být k výkopovým pracím použito žádných mechanizačních prostředků. Budou respektovány vypracované a odsouhlasené detaily křížení a souběhy v souladu s ČSN 736005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“ (vydané 09/1994), ČSN 33 4050 „Předpisy pro podzemní sdělovací vedení“ a ČSN 34 1050 „Předpisy pro kladení silových elektrických vedení“. Pokud dojde k obnažení kabelových vedení, musí zhotovitel zajistit jejich ochranu před mechanickým poškozením. Po ukončení zemních prací je třeba zhutnit zeminu pod zařízeními a vedeními a obnovit jeho krytí včetně položení výstražné fólie. Před provedením záhozu obnažených kabelů je zhotovitel povinen přizvat zástupce uvedených výkonných jednotek a organizací ke kontrole jejich celistvosti a způsobu uložení. Teprve po provedení této kontroly a prokazatelném odsouhlasení může být realizováno zakrytí, zához a definitivní úprava terénu v místě stavby. Na kabelových trasách nesmí být zřizováno zařízení staveníště, umístěno složiště materiálu a odstavována těžká stavební technika. Zemní práce nesmí měnit výšku krytí stávajících kabelových tras a tyto nesmí být zakryty nerozebíratelným krytem. Prováděné výkopy musí být ohrazeny a za noci osvětleny tak, aby byla zajištěna bezpečnost železničních zaměstnanců a cestující veřejnosti.
11. Zhotovitel musí uvést dotčené nemovitosti do původního stavu, resp. do řádného stavu podle projektu.
12. Zhotovitel musí respektovat návrh nakládání s odpady v průběhu stavby s uvedením jejich množství dle jednotlivých kategorií, jeho projednání s dotčeným orgánem státní správy na úseku nakládání s odpady včetně projednání návrhu konkrétních skládek odpadu dle specifikací jednotlivých kategorií odpadů a protokoly o nakládání s odpady dokladovat při kolaudaci. Budou splněny veškeré podmínky ve vztahu k ochraně životního prostředí, respektována rozhodnutí a vyjádření orgánů ochrany životního prostředí.
13. Stavbu je nutné koordinovat při realizaci s již probíhající řídicí stavbou „Rekonstrukce Harrachovského tunelu trati Liberec – Harrachov“, realizovaná v rámci investic SSZ – ÚI1.
14. Je nezbytné dodržet i podmínky vyjádření z přípravné dokumentace, pokud se vztahují na fázi realizace stavby. Tato vyjádření jsou doložena v dokladové části projektu.

## VII. Závěr

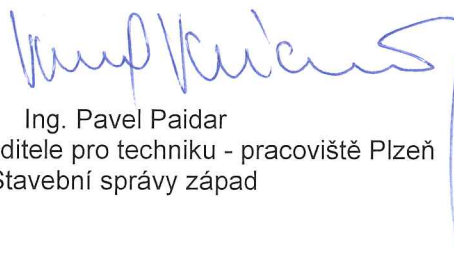
Předložený projekt odpovídá zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC s. o. č. j. 11/2006 zm.č. 1 s platností od 1. 4. 2012 - Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních. Projednání projektu v rámci SŽDC s. o., Českých drah a.s., s dotčenými orgány státní správy a se správci sítí technického vybavení bylo kladné, vydané připomínky nebrání jejímu schválení a pokračování v další přípravě stavby. Oprávněné připomínky vzešlé z projednání byly do projektu zapracovány nebo budou uplatněny v rámci další přípravy a realizace stavby.

Na základě kladného výsledku projednání a posouzení projektu stavby náměstek ředitele pro techniku Stavební správy západ:

- a) **doporučuje schválit**  
projekt stavby „Zřízení výhybny Harrachov“
- b) **doporučuje stanovit**  
tyto závazné ukazatele stavby:   - celkové limitní náklady stavby,  
  - rozhodující kapacitní údaje,
- c) **doporučuje uložit**  
splnění připomínek uvedených v bodě III. a VII. tohoto posuzovacího protokolu

Zpracoval: Ing. Vlastimil Spiegl (972 443 128)

V Plzni dne 12. června 2015



Ing. Pavel Paidar  
náměstek ředitele pro techniku - pracoviště Plzeň  
Stavební správy západ

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
**Stavební správa západ**  
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955  
DIČ: CZ70994234  
(57)