

Ministerstvo dopravy SR
Sekcia železničnej dopravy a dráh
Odbor dráhový stavebný úrad
Námestie slobody 6
810 05 Bratislava

Váš list zn.:
Zo dňa:

Naša značka: O/V/2024/321-
KE/18BR24018

Vybavuje: Ing. Emília Bérešová
Tel.: +421 (0) 908 700 478

Dátum: 31.05.2024
Košice

Vec: „Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy. Časť: A.1 Poprad Tatry(mimo) - Vydrník“

- *žiadosť o vydanie stavebného povolenia v zmysle §55 a §58 Zákona č.50/1976 Zb.o územnom plánovaní a stavebnom poriadku(stavebný zákon) a §8 Vyhlášky 453/2000, ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona*

Spoločnosť Valbek SK, spol. s r.o., Eurovea Central 1, Pribinova 4, 811 09 Bratislava (vyhotovila na základe ZoD pre investora stavby - Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, projektovú dokumentáciu v stupni (dokumentácia pre stavebné povolenie) (DSP/DRS) a zároveň zabezpečuje inžiniersku činnosť a majetkovoprávne vysporiadanie pre stavbu „**Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy Časť: A.1 Poprad Tatry(mimo) – Vydrník.**

Stavba je zaradená do financovania z plánu obnovy ako verejnoprospešná stavba.

Týmto si Vás dovoľujeme požiadať v mene investora stavby Železnice Slovenskej republiky, o vydanie stavebného povolenia na stavbu „**Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, A.1 Poprad Tatry (mimo)- Vydrník** v zmysle §55 a §58 Zákona č.50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) a §8 Vyhlášky 453/2000, ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona na projektovú dokumentáciu v stupni DSP pre objekty nižšie uvedené:

A./ Stavebník

Železnice Slovenskej republiky,
Klemensova 8,
813 61 Bratislava
IČO: 31 364 501

B./ Stavba

Názov stavby:

„**Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy. Časť: A.1 Poprad Tatry (mimo) – Vydrník.**

C./Stupeň dokumentácie:

dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP/DRS)

Valbek SK, spol. s r.o.
Stredisko Košice
Rozvojová 2, 040 11 Košice
IČO: 17 314 569
tel.: +421 (0) 55 32 13 111
www.valbek.sk

D./ Projektant:

Generálny projektant:

Valbek SK, spol. s r. o., Eurovea Central 1, Pribinova 4, 811 09 Bratislava

Objekty pre stavebné povolenie:

SO 09-33-01 Železničný most v žkm 187,500 nad cestou III/018156
--

SO 09-33-12 Zakladanie násypu v žkm 187,570-187,700
--

E./Rozpočtový náklad objektov: 13 810 349,311 € bez DPH 16 572 419,17 € cena s DPH

F./Účel a rozsah stavby:

Pre predmetnú stavbu je vydané Územné rozhodnutie mestom Spišská Nová Ves, Oddelením územného plánovania a stavebného poriadku, pod č. 20-2306/2007-Fe zo dňa 14.11.2007, právoplatnosť nadobudlo dňa 02.01.2008. Rozhodnutím číslo 20-5158-4/2012-JS bola predĺžená platnosť do 2.1.2018 a rozhodnutím číslo 20-3507-4/2017-JS zo dňa 14.02.2018. a s nadobudnutím právoplatnosti 29.3.2018. Na vyššie uvedenú stavbu bolo vydané 1. stavebné povolenie dňa 30.11.2022 právoplatné dňa 30.11.2022 pod č. 37927/2022/SŽDD/121262 zo dňa 30.11.2022. Na stavbu bolo vydané Ministerstvom dopravy SR, Sekcia železničnej dopravy a dráh Schvaľovacie rozhodnutie k projektovej dokumentácii DSP pod č. 06608/2023/SŽDD/49487 zo dňa 01.06.2023, ktorému predchádzalo schválenie Odborného posudku pre stavebné povolenie (DSP) pod č. 16552/2023/O230-14 zo dňa 27.04.2023 vypracovaný Železnicami Slovenskej republiky, generálne riaditeľstvo.

Pre stavbu **Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy** bolo vydané ZÁVEREČNÉ STANOVISKO (Číslo: 1554/07/3.4/ml) Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvu na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

V prílohe tejto žiadosti o vydanie stavebného povolenia Vám predkladáme Súhrnnú technickú správu vypracovanú pre stupeň DÚR, kde na strane 114 v odseku 5.1 *Záverečné stanovisko MŽP SR a jeho zabezpečenie* je písomné vyhodnotenie pripomienok MŽP SR, odbor posudzovania vplyvom na ŽP, uvedených v záverečnom stanovisku č. 1554/07-3.4/ml zo dňa 12.06.2007 ako aj súhrnnú technickú správu (stupeň DSP/DRS), kde na strane 96 v odseku 14.1 je uvedené, že podmienky určené v záverečnom stanovisku MŽP SR sú zapracované do projektu Príloha STS č.2 .

Zároveň Vám týmto v zastúpení stavebníka Železnice Slovenskej republiky, dávame **súhlas na postúpenie projektovej dokumentácie a jej častí Ministerstvu životného prostredia SR, Sekcii posudzovania vplyvov na ŽP, odbor posudzovania vplyvov na ŽP**, za účelom získania vyjadrení v stavebnom konaní, kde sa vyjadrí ako dotknutý orgán záväzným stanoviskom. PD Vám bude zaslaná aj v elektronickej forme na email jan.rusnak@mindop.sk.

Modernizácia železničnej infraštruktúry (vybraných tratí ŽSR) spočíva v prestavbe existujúcej železničnej dopravnej cesty za účelom zlepšenia jej technickej vybavenosti a použiteľnosti a to zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Stavba A.1 sa nachádza na území Košického a Prešovského samosprávneho kraja, v okresoch Spišská Nová Ves a Poprad a vo vyššie uvedených katastrálnych územiach. Rozsah stavby A.1 modernizácie železničnej trate Poprad-Tatry (mimo) – Krompachy v úseku Poprad-Tatry (mimo) – Vydriňák (vrátane) pozostáva z UČS 08, 09, 10, 11, 12, 14, 15 a z určených PS/SO z UČS 05, 06 a 07. Kofajovo je naviazaná na existujúci úsek železničnej trate v línii pred ŽST Vydriňák po ŽST Poprad-Tatry / košické zhlavie (vrátane). Predmetom riešenia je modernizácia traťového úseku ŽST Vydriňák – Poprad-Tatry, od sžkm 184,983 po sžkm 199,200 v celkovej dĺžke 14,217 km. Predmetný úsek je súčasťou trate Košice – Kraľovany (TTP 105A), je dvojkolajný, elektrifikovaný jednosmernou trakčnou sústavou 3 kV. Prevádzka na trati je pravostranná, traťové zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie – jednosmerný automatický blok, pre jazdu v nesprávnom smere je možná aktivácia hlásnic (v bežnej prevádzke bez využitia). Najvyššia traťová rýchlosť je v úseku Vydriňák – Poprad-Tatry - 100 km/h.

Ohraničenie začiatku a konca UČS 09 v rámci stavby A.1 v staničeniach jestvujúcej (sžkm) resp. modernizovanej trate (nžkm) je nasledujúce:

UČS 09, traťový úsek Vydrník – ZAST. Hôrka

- začiatok úpravy sžkm 187,160 000 = nžkm 185,950 000
- koniec úpravy sžkm 189,130 000 = nžkm 188,400 000

SO 09-33-01 Železničný most v žkm 187,500 nad cestou III/018156

Modernizovaná železničná trať križuje cestu III/018156 Spišský Štiavnik – Hôrka v nžkm 187,506. Účelom objektu je výstavba predmetného mosta, ktorým bude zabezpečené premostenie cestnej komunikácie a Gánovského potoka.

Navrhovaný stav:

Charakteristika mosta:

- a) železničný most
 - b1) dĺžka premostenia 326,100 m
 - b2) rozpätie 52,0 + 3x75,0 + 52,0 m
 - c) nad Gánovským potokom a cestou III triedy
 - d) 5ti-poľový
 - e) jednopodlažný
 - f) bez mostovky
 - g) nepohyblivý
 - h) trvalý
 - i) koľaje č. 1 a 2 v priamej
 - j) kolmý
 - k) s normovou zaťažiteľnosťou:
zaťažovací model LM-71, súčiniteľ $\alpha = 1,21$
podľa STN EN 1991-2, čl. 6.3.2;
zaťažovací model SW/2, bez súčiniteľa α
podľa STN EN 1991-2, čl. 6.3.3
 - n) trémový komorový
 - o) otvorene usporiadaný
 - p) s neobmedzenou voľnou výškou
- Dĺžka mosta:** 346,100 m
Šikmost' mosta: 90,00°
Šírka medzi zábradliami: 11,95 m
Celková šírka mosta: 12,70 m
Voľná výška pod mostom:
nad vodným tokom: 13,50 m
nad cestou 13,90 ,
Výška nosnej konštrukcie: premenná 3,0 m – 6,5 m
Stavebná výška mosta: 7,35 m
Zaťažovacia trieda: zaťažovací model LM-71, súčiniteľ $\alpha = 1,21$;
zaťažovací model SW/2, bez súčiniteľa α

Železničný most v nžkm 187,500 trate Košice - Žilina leží v širej trati. Mostným objektom sú prevádzané 2 hlavné traťové koľaje (č.1, č.2), ich vzájomná osová vzdialenosť je 4,20 m. Smerovo sú koľaje vedené v priamej a od konca poľa P4-P5 v prechodnici, trať stúpa v smere staničenia v premennom sklone 5,96 – 11,00 ‰. Železničná trať je elektrifikovaná s jednosmerným trakčným vedením 3 kV. Most je vedený ponad Gánovský potok. Podľa spracovaného hydrotechnického prepočtu je úroveň hladiny Q100 na výške 570,42 m n.m. u piliera P2, 571,54 m n.m. u piliera P3 a 572,48 m n.m. u piliera P4. To predstavuje rezervu k spodnej hrane nosnej konštrukcie min. 10850 mm. Min. voľná výška nad hladinou Q100 podľa STN 73 6201 je dodržaná. Železničný most je 5ti-opoľový, trémový, s priebežným koľajovým lôžkom a veľkým dilatčným zariadením pri opore O1. Most je kolmý, Rozpätie mosta je 52,0 + 3 x 75,0 + 52,0 m. Mostné opory sú masívne betónové. Opora O1 je s rovnobežnými krídlami, opora O6 s kolmými krídlami tvorenými lícovými prefabrikátmi s geomrežami. Nosná konštrukcia je tvorená jedným dilatčným celkom. Celková šírka mosta je premenná 12,70 m – 12,783 m. Pri rímсах je v štrkovom lôžku vynechaný priestor pre osadenie kábelových žlabov. Priestor pri ľavej rímse má rozmer 480/265 mm, pri pravej rímse 280/265 mm (šírka / výška).

Odvodnenie mosta

Odvodnenie mosta bude zabezpečené priečnym sklonom mostovky do dvoch miest odvodnenia so sklonom min. 3,0 ‰. Odvodnenie sa realizuje cez odvodňovače vzdialené po 4,3 – 6,0 m do zberných potrubí v komore mosta priemeru 200 mm.

Zábradlia

Na ľavej rímse mosta bude trojmadlové zábradlie. Stĺpiky sú navrhnuté z ocelových valcovaných otvorených Lprofilov – 80x80x8, madlá sú navrhnuté z ocelových valcovaných otvorených L-profilov – 70x70x6.

Protihluková stena

Na pravej rímse mosta bude protihluková stena výšky 4,0 m. Hlavným nosným prvkom štandardných stĺpov PHS umiestnených na mostných objektoch je ocelový profil HEB 220. Samotné osadenie stĺpov a príslušný materiál sú súčasťou objektu SO 09-34-09.

Trakčné vedenie

Na moste budú ďalej umiestnené stožiare trakčného vedenia. Nosnými prvkami trakčného vedenia sú ocelové stĺpy umiestnené na konzolách mosta. Samotné osadenie stĺpov a príslušný materiál sú súčasťou objektu SO 09-35-01.

Kábelovody

Pri rímсах je v štrkovom lôžku vynechaný priestor pre osadenie kábelových žlabov. Priestor pri ľavej rímse má rozmer 480/265 mm, pri pravej rímse 280/265 mm (šírka / výška). Samotné osadenie stĺpov a príslušný materiál sú súčasťou objektu SO 09-32-08.

Ochrana proti bludným prúdom

Na základe vykonaného korózneho prieskumu je podľa predpisu TS 15 stanovený stupeň ochranných opatrení pre železničný most - č.4. Navrhnuté opatrenia proti účinkom bludných prúdov pozostávajú z primárnej a sekundárnej ochrany a konštrukčných úprav.

Zaťažovacia skúška

Pred vykonaním hlavnej prehliadky mostného objektu sa uskutoční statická zaťažovacia skúška mosta podľa STN 73 6209. Skúšku môže vykonať len oprávnená organizácia, ktorá vopred vypracuje projekt zaťažovacej skúšky. Tento projekt podlieha odsúhlaseniu príslušným útvarom ŽSR.

Návrh stavebných postupov

Realizácia tohto objektu bude prebiehať v súlade s návrhom PD DSP A.1 časť F. Projekt organizácie výstavby. Pri návrhu DRS boli aktualizované stavebné postupy a tvoria samostatné prílohy PD, časť C.

Dopravná a prevádzková technológia:

Podrobné stavebné postupy a koordináciu všetkých stavebných prác s prácami na súvisiacich stavebných a prevádzkových súboroch si spracuje vybraný zhotoviteľ prác. Presný harmonogram prác a konkrétne technologické možnosti zhotoviteľa stavby budú výrazne ovplyvňovať namáhanie konštrukcie, čo bude mať vplyv na jej namáhanie a predovšetkým na nadvýšenie konštrukcie pre jednotlivé fázy výstavby, ktoré je u tohto typu výstavby konštrukcie neoddeliteľnou súčasťou dokumentácie. Vzhľadom na to, že je všetko závislé na konkrétnych možnostiach zhotoviteľa, tak je potrebné zaistiť dielenskú dokumentáciu zhotoviteľa na jednotlivé časti konštrukcie, kde bude upresnené nadvýšenie nosnej konštrukcie v závislosti od presného harmonogramu zhotoviteľa a ďalej budú doplnené výkresy tvarov, výstuží a predpätia pre jednotlivé časti nosnej konštrukcie. Objekt bude stavaný na zelenej lúke, s výlukami sa nepočíta.

Predmetný PS / SO podlieha posúdeniu parametrov TSI vid'. samostatná príloha TS

Nakladanie s odpadmi:

Pri realizácii tejto časti stavby odpady nevznikajú

Projekt dopravnej a prevádzkovej technológie:

Obsahuje koncepciu výstavby a podmienky realizácie.

SO 09-33-12 Zakladanie násypu v žkm 187,570-187,700

Predmetný SO rieši založenie vysokého násypu železničného telesa v novej trase, na súdržných zeminách nevhodných, resp. podmiennečne vhodných do podložia násypov. Tiež rieši opatrenia na obmedzenie rozdielného sadania a zaistenie gradovania tuhosti zemného telesa v smere od stavby železničného spodku po oporu mostného objektu (SO 09-33-01) v podloží násypu. Navrhnutý spôsob založenia násypu zvýši celkovú stabilitu násypov.

Geotechnické opatrenia sú znázornené v prílohe č.2 Situácia, a č. 3 Priečne rezy. Geotechnické priečne rezy uvedené v prílohe č.3 sú iba schematické a znázornené sanačné opatrenia je potrebné realizovať

v súlade so skutočným navrhnutým tvarom zemného telesa a odvodňovacích priekop tak, aby bola zabezpečená ich funkčnosť a účinnosť. Navrhovaná úprava podložie násypu bude použitá iba v prípade, ak požiadavky požadované v normách a predpisoch pre podložie násypov nebudú dosiahnuté bez úpravy.

Hladina podzemnej vody bola narazená v hĺbke 3,5 m p.t.

Na svahu je po odhumusovaní potrebné podložie zazubiť podľa predpisu ŽSR TS4 a , nakoľko priečny sklon terénu po odhumusovaní je väčší ako 1:6. Jedná sa o podložie v rozsahu žkm 187,570-187,640, kde je navrhnutých 8 priečných rebier. Výplň plošného drénu / horná hrana plošného drénu, ako aj výstužná geosyntetika bude v rovnakom rozsahu na základe požiadavky zložiek ŽSR upravená do schodovitého tvaru tak, aby nevznikla žiadna predurčená plocha s väčším sklonom ako 1:6, na rozhraní materiálov plošného drénu (SO 09-33-12) a materiálu výplne násypu (SO 09-32-05). plocha s väčším sklonom ako 1:6, na rozhraní materiálov plošného drénu (SO 09-33-12) a materiálu výplne násypu (SO 09-32-05).

Násyp v rozsahu SO 09-33-12 v km 187,570-187,700 je v dôsledku subtilnejšej vrstvy neskonsolidovaných jemnozrnných zemín v podloží a blízkosti únosnejších vrstiev (G5-GC) navrhnuté budovať na priečných štrkových rebrách, celkového počtu 16 ks. Hĺbka rebra je navrhovaná 1,4m pod terén pred odhumusovaním a odstránení neúnosných zemín nevhodných do podložie násypu. Šírka rebra v dne výkopu je uvažovaná 1,0m (šírka lyžice). Výplň rebier tvorí stavebné kamenivo vyrobené drvením, frakcia 8/125 mm. Výplňový materiál je zo všetkých strán obalený filtračno-separačnou netkanou geotextíliou. Materiál, ktorý je na geosyntetike (výplň rebier) je klasifikovaný ako M5, namáhanie, ktoré pôsobí na geosyntetiku počas zhotovovania vrstvy na jej povrchu je klasifikované ako Z5. Trieda robustnosti geotextílie na separáciu výplne rebier je stanovená ako TRG 5.

Návrh stavebných postupov

Realizácia tohto objektu bude prebiehať v súlade PD DSP A.1 časť **F. Projekt organizácie výstavby**. Pri návrhu DRS boli aktualizované stavebné postupy a tvoria samostatné prílohy PD, časť C. Dopravná a prevádzková technológia. Podrobné stavebné postupy a koordináciu všetkých stavebných prác s prácami na súvisiacich stavebných a prevádzkových súboroch si spracuje vybraný zhotoviteľ prác.

Realizácia tohto objektu by mohla prebiehať nasledovne:

- Odstránenie ornice hr. 0,2m a vrstvy ílovitých zemín nevhodných do podložie násypu hr. 0,2m - 2 dni
- Budovanie priečných konsolidačných rebier - 5 dní
- Budovanie konštrukčnej vrstvy pre pojazdv. mechanizmov – 3 dni
- Dobudovanie plošného drénu pod násypom na celkovú hrúbku 0,5 m, vrátane uloženia tkanej PET/PES výstužnej geosyntetiky – 3 dni

Miesto stavby:

G./ Stavebný pozemok

Zoznam parciel dotknutých stavbou:

Príloha č.1

Časť: A.1 Poprad Tatry (mimo) – Vydričník

Číslo stavby: A06099

Traťový úsek: Poprad Tatry (mimo) – Vydričník (vrátane)

Ucelená časť stavby: UČS 09 traťový úsek Vydričník – ZAST HÔRKA

Kraj: Prešovský

Okres: Poprad

Obec: Hôrka

Katastrálne územie: Hôrka

H./ Meno priezvisko projektant objektov

Hlavný inžinier projektu: Ing. Pavol Beňo č.4972*Z*A2

Mosty, tunely, geotechnika, statika: Doc Ing. Lukáš Vráblik, Ph.D., FENg. – č.ev. osv. 0010963 – hosťujúci projektant (CZ)

Mosty, tunely, geotechnika, statika : Ing. Ján Vanko ev. č. osvedčenia: 6405*12, 6405*13

I./ Zhotoviteľ stavby: - výber na základe verejného obstarávania

J./Predpokladaný termín výstavby: od 09/2024 – 09/2027

K./ Zoznam účastníkov konania, ktorí sú stavebníkovi známi:

Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava

Valbek SK spol. s r.o., Eurovea Central 1, Pribinova 4, 811 09 Bratislava

Obec Hôrka, Hôrka 141, 059 12 Hôrka

Vlastníci na LV 1443, 1441, 545,1467 ,935, 545, 577, 393, 310,

S pozdravom

Valbek



Valbek SK spol. s r.o. 13

DIČ 2020382166
IČ DPH SK/2020382166

Ing. Jaroslav Luterán
riaditeľ strediska Košice
Valbek SK, spol. s r.o.

Prílohy:

1. Zoznam parciel dotknutých stavbou
2. Súhrnné časti PD 1x : A. Sprievodná správa, B.1 Súhrnná technická správa, B.2 Celková situácia stavby, B.3 Koordinačná situácia stavby na podklade katastrálnej mapy časť 5-2/3, B.4 Nakladanie s odpadmi, C. Projekt Dopravnej technológie a Projekt prevádzkovej technológie, F. POV
3. splnomocnenie ŽSR č.2021/O130/67 zo dňa 19.07.2021 – kópia - doložené
4. Schvaľovací rozhodnutie ŽSR č. 06608/2023/SŽDD/49487 a odborný posudok 16552/2023/O230-14
5. Územné rozhodnutie č.20-2306/2007-Fe zo dňa 14.11.2007 a 2x predĺženie ÚR
6. Záverečné stanovisko MŽP SR č.1554/07/3.4/ml zo dňa 05.06.2007
7. STS zo stupňa DUR
8. Stavebné povolenie na SO 12-35-12, .1 – k stavbe MOPPKR -právoplatné + oprava chyby
9. Správny poplatok podľa zákona 145/1995 Z.z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov bude uhradený po zaslaní platobného príkazu
10. Vyjadrenia k IS
11. Vyjadrenia k PD
12. 2x PD objektov súprava č.1 a 6 súpravy (súpravu č. 1 prosíme opečiatkovať) – doručená osobne na pracovisko Východ, Hlavá 6/6, 040 01 Košice
13. MPV – Uzavreté zmluvy na dotknuté parcely + GP (50-07/2021 – stav CKN + stav právny)
14. Doc Ing. Lukáš Vráblik, Ph.D., FENg. – č.ev. osv. 0010963 – hosťujúci projektant (CZ)

