



|                                |               |
|--------------------------------|---------------|
| SUDOP KOŠICE a.s., Žriedlová 1 |               |
| Došlo dňa: 18 -12- 2023        |               |
| Stredisko:                     | 3A            |
| Ev. číslo: 222                 | Vydavateľ: TA |

SUDOP Košice a.s.  
Žriedlová 1  
040 01 Košice

Váš list/zo dňa

1542/1917/31

Náše číslo

SVP 8202/2023/2

Vybavuje/linka

Ing. Guba/-7982556

Košice

06.12.2023

**Vec: Nižná Myšľa - Ruskov, komplexná rekonštrukcia železničnej trate – stanovisko**

Dňa 21.08.2023 nám bola doručená Vaša žiadosť o vydanie stanoviska k stavbe „Nižná Myšľa – Ruskov, komplexná rekonštrukcia k.č.2, dĺžka 6,596 km, so sanáciou železničného spodku, KR mostov a priepustov a nástupíšť Bohdanovce, Vyšná Myšľa“ pre účely stavebného povolenia.

Spoločnosť SUDOP Košice, a.s., so sídlom Žriedlová 1, 040 01 Košice, zabezpečuje pre investora stavby Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, projektovú a inžiniersku činnosť v súvislosti s realizáciou stavby „Nižná Myšľa – Ruskov, komplexná rekonštrukcia k.č.2, dĺžka 6,596 km, so sanáciou železničného spodku, KR mostov a priepustov a nástupíšť Bohdanovce, Vyšná Myšľa“.

Navrhovaná stavba sa nachádza v širšej trati, na pozemkoch vo vlastníctve SR v správe ŽSR. Projektová dokumentácia bude riešiť sanáciu podvalového podlažia vrátane odvodnenia, rekonštrukcie mostov, priepustov, obnovu nástupíšť a objekty s tým súvisiace (úpravu trakčného vedenia, preložku kábla zab-zar, obnovu izolovaných stykov, osvetlenie).

V rámci sanácie podvalového podlažia projekt rieši:

- smerovú a výškovú úpravu časti koľaje č.2 trate v km 77,415 – 84,011
- sanáciu železničného spodku v tomto úseku
- stavebné úpravy na mostoch a priepustoch v rozsahu revízných správ
- rekonštrukcia nástupíšť pri koľaji č.2 v zastávkach Bohdanovce a Vyšná Myšľa
- vybudovanie nového trakčného vedenia pri koľaji č.2
- zriadenie nového ukoľajnenia, nových izolovaných stykov
- úprava zab-zar zariadení
- vybudovanie nového osvetlenia a rozhlasu na nových nástupištiach pri koľaji č.2 v zastávke Bohdanovce a Vyšná Myšľa
- obnovenie oplotenia v zastávke Bohdanovce medzi NRT a ŠRT

Projekt stavby je rozdelený do jednotlivých prevádzkových súborov (PS) a stavebných objektov (SO).

**STAVEBNÉ OBJEKTY:**

SO 01 Železničný spodok

SO 02 Železničný zvršok

SO 03 Zastávka Bohdanovce

SO 03.1 Nástupište v zast. Bohdanovce

SO 03.2 Prístrešok pre cestujúcich v zast. Bohdanovce

SO 03.3 Prístupové komunikácie v zast. Bohdanovce

SO 03.4 Vonkajšie osvetlenie v zast. Bohdanovce

SO 03.5 Oplotenie v zast. Bohdanovce

SO 04 Zastávka Vyšná Myšľa

SO 04.1 Nástupište v zast. Vyšná Myšľa

SO 04.2 Prístrešok pre cestujúcich v zast. Vyšná Myšľa

- SO 04.3 Prístupové komunikácie v zast. Vyšná Myšľa
- SO 04.4 Vonkajšie osvetlenie v zast. Vyšná Myšľa
- SO 05 Mosty
  - SO 05.1 Most v km 77,631
  - SO 05.2 Most v km 78,157
  - SO 05.2.1 NRT Most č.18 v km 78,157
  - SO 05.2.2 ŠRT priepust č.73 škm 71,370
  - SO 05.3 Most v km 78,820
  - SO 05.3.1 NRT most č. 19 km 78,820
  - SO 05.3.2 ŠRT most č.75 škm 72,033
  - SO 05.4 Most v km 79,245
  - SO 05.5 Most v km 79,580
  - SO 05.5.1 NRT most č.21 km 79,580
  - SO 05.5.2 ŠRT priepust č.76 škm 72,789
  - SO 05.6 Most v km 79,687 - podchod
  - SO 05.7 Most v km 80,473
  - SO 05.8 Most v km 82,058
  - SO 05.9 Most v km 83,019
  - SO 05.10 Most v km 83,445
  - SO 05.11 Most v km 83,780
- SO 06 Priepusty
  - SO 06.1 Priepust v km 78,566
  - SO 06.1.1 NRT priepust č.39 km 78,566
  - SO 06.1.2 ŠRT priepust č.74 škm 71,783
  - SO 06.2 Priepust v km 81,080
  - SO 06.3 Priepust v km 81,614
  - SO 06.4 Priepust v km 82,600
  - SO 06.5 Priepust v km 82,807
- SO 07 Ukoľajnenie
- SO 08 Úprava trakčného vedenia
  - SO 08.1 Cestný nadjazd M3812 v km 79,475 - protidotyková ochrana
  - SO 08.2 Cestný nadjazd v km 78,912 - protidotyková ochrana
- SO 09 Preložka a ochrana inžinierskych sietí
  - SO 09.1 Preložka DOK ŽSR
  - SO 09.2 Preložka a ochrana káblov 6kV

#### PREVÁDZKOVÉ SÚBORY:

- PS 01 Úprava zabezpečovacieho zariadenia
- PS 02 Rozhlasové zariadenie v zastávke Bohdanovce
- PS 03 Rozhlasové zariadenie v zastávke Vyšná Myšľa

#### SO 05 Mosty

##### SO 05.1 Most v km 77,631

Existujúci mostný objekt pod koľajou č.1 bol postavený v roku 1890 a jedná sa o kamenný jednoložový objekt ponad bezmenný drobný vodný tok (ID 4-32-05-67). V roku 1951 došlo ku zdvojkoložajneniu daného objektu, ktorý bol pristavený ako železobetónová klenba. Spodná stavba je masívna gravitačná, tvorená dvoma gravitačnými kamennými a betónovými oporami. V rokoch 1965-1966 došlo k vybudovaniu širokorozchodnej trate a tým aj k predĺženiu predmetného objektu. Predĺženie objektu bolo vybudované v smerovom zakrivení cca 164° a bolo vykonané pomocou železobetónových prefabrikovaných prvkov. Jedná sa o železobetónovú prefabrikovanú podperu zloženú z prefabrikátov v tvare obráteného T-prierezu, na ktorom je uložený prefabrikovaný úložný prah. Na úložný prah sú položené prefabrikované železobetónové nosníky, s premennou hornou hranou. Šírka jednotlivých prefabrikátov je 1,0m. Medzi jednotlivými prefabrikátmi je

vytvorená dilatačná škára šírky 40-80mm vyplnená cementotriskovými doskami. Prefabrikované nosníky sú ukončené železobetónovou prefabrikovanou rímsou a kolmými/rovnobežnými krídlami murované z prefabrikovaných bet. blokov. Kamenná klenba na vtoku je ukončená masívnymi kolmými kamennými krídlami. Uhol križovania so železničnou traťou v klenbovej časti je 90°. Vzhľadom na súčasný stav existujúcej konštrukcie a veľkú výšku nadnásypu bola na stavebnom objekte SO 05.1 (ev. km 77,631) navrhnutá úprava nosnej konštrukcie vložením ocelového profilu do existujúceho otvoru na novo vybudované základové pásy zo železobetónu. Navrhované riešenie zabezpečí dostatočnú prietoknú schopnosť pre vodný tok, v rozsahu 2,4 m medzi stropom priepustu a vypočítanou hladinou  $Q_{100}$ , ako aj zabezpečí požadovanú statickú únosnosť a predĺži celkovú životnosť nosnej konštrukcie ako celku. Na existujúcej konštrukcii bude prevedená lokálna sanácia odkrytej výstuže ako aj lokálne preinjektovanie trhlín. Súčasťou rekonštrukcie mostného objektu bude aj zriadenie rubového odvodnenia za ocelovou konštrukciou. Vyplnenie voľného priestoru medzi ocelovou konštrukciou a existujúcou klenbou je navrhnuté cemento-popolčekovou zmesou, ktorú definuje dodávateľ OK. Súčasťou rekonštrukcie predmetného SO bude úprava dna koryta na vtoku a výtoku a pod mostom.

Dno koryta má tvar dvojitého lichobežníka, počiatočný a konečný betónový prah celoprofilovo naväzuje na čelo priepustu. Nové dno zachováva sklon toku, dno bude vyprofilované z betónu C20/25, vystužené karisietou. Na vtoku a výtoku sú nad železo-betónovou rímsou betónové žľabovky na odvádzanie dažďových vôd zvedené do voľného terénu. Celý priečny profil priepustu je zmenšený montovanou plechovou konštrukciou a vyplnený zhutneným vhodným materiálom, kde voľná výška medzi stropom a vypočítanou hladinou pri  $Q_{100}$  je 1,43 m.

#### SO 05.2.1 Most v km 78,157

Existujúci mostný objekt je jednoplošný, dvojkoľajný klenbový most. Mostný otvor premoštuje bezmenný kanál (ID 4-32-05-66). Pod koľajou č.1 je klenba kamenná postavená v roku 1890. Nosná konštrukcia je tvorená kamennou klenbou o svetlosti 2,950m a voľnou výškou nad občasným vodným tokom 2,320m. Spodná stavba je masívna gravitačná, tvorená dvoma gravitačnými oporami, na ktoré nadväzujú svahové mostné krídla. Uhol križenia so železničnou traťou je 90°. Pod koľajou č.2 je ŽB klenba postavená v roku 1591. Nosná konštrukcia je tvorená ŽB klenbou o svetlosti 2,950m a voľnou výškou nad občasným vodným tokom 2,385m. Spodná stavba je masívna gravitačná, tvorená dvoma gravitačnými oporami. Uhol križenia so železničnou traťou je 90°. Rekonštrukcia koľaje č.2 v katastrálnom území Bohdanovce si vyžiadala opravu (nestatického charakteru) existujúceho mostného objektu v km 78,157. Existujúci železničný most v súčasnosti vykazuje poruchy spôsobené nefunkčným (alebo chýbajúcim) odvodnením a porušenou, alebo nefunkčnou izoláciou. Vzhľadom na nevyhovujúci existujúci MPP 2,0 nad koľajou č.1 čo je v súčasnosti nepostačujúce pre súčasné prevádzkovanie železničnej trate, je navrhnuté pribetónovanie železobetónovej klenby s novou rímsou a zábradlím. Navrhované riešenie zabezpečí požadovaný prechodový prierez. Súčasťou rekonštrukcie mostného objektu pod koľajou č.1 a č.2 bude aj výmena poškodennej alebo nefunkčnej izolácie, zriadenie rubového odvodnenia a oprava a sanácia porušeného povrchu. Dno pod mostom a 5m pred mostom bude vydláždené kamennou dlažbou.

#### SO 05.2.2 Priepust v km 71,370

Existujúci objekt pod ŠRT je priepust tvorený dvoma prefabrikovanými ŽB rúrami dĺžky 16,740m, ktorý nadväzuje na existujúci klenbový most SO 05.2.1. Vonkajší priemer rúr je 1,130m so stenami 0,085m. Vnútorný priemer rúr je 0,960m. Osová vzdialenosť rúr je 1,430m. Na výtok priepustu sa nachádza ŽB čelo s rímsou bez zábradlia. Vzhľadom na podmyvanie prefabrikovaných betónových rúr a ich poodskakovanie a zvetrale výtokové čelo s vypadaným betónom v mieste uloženia rúr priepustu pod ŠRT je navrhnuté pribetónovanie železobetónového čela s novou rímsou a zábradlím. V mieste rúr je navrhnuté vloženie nových HDPE rúr, ktoré sa výškovo napoja na kamennú dlažbu pod mostným objektom a priestor medzi HDPE rúrami a existujúcimi prefabrikovanými rúrami sa vyplní cement popolčekovou zmesou.

#### SO 05.4 Most v km 79,245

Existujúci mostný objekt pod koľajou č.1 bol postavený v roku 1890 a jedná sa o kamenný jednoplošný objekt premošťujúci premošťujúci drobný vodný tok Bohdanovský potok (ID 4-32-05-62). V roku 1951 došlo ku zdvojkolajneniu daného objektu, ktorý bol pristavený ako železobetónová klenba. Spodná stavba je

masívna gravitačná, tvorená dvoma gravitačnými kamennými a betónovými oporami. V rokoch 1965-1966 došlo k vybudovaniu širokorozchodnej trate a tým aj k predĺženiu predmetného objektu. Predĺženie objektu bolo vykonané pomocou železobetónových prvkov. Jedná sa o železobetónové podperu v tvare obráteného T-prierezu, na ktorom je uložený prefabrikovaný úložný prah. Na úložný prah sú položené prefabrikované železobetónové nosníky, s premennou hornou hranou. Šírka jednotlivých prefabrikátov je 1,0m. Medzi jednotlivými prefabrikátmi je vytvorená dilatačná škára šírky 10-50mm. Prefabrikované nosníky sú ukončené železobetónovou prefabrikovanou rímsou a monolitickými kolmými krídlami. Uhol križovania so železničnou traťou je 90°. Vzhľadom na stav súčasný existujúcej konštrukcie a veľkú výšku nadnásypu bola na stavebnom objekte SO 05.4 (ev. km 79,245) navrhnutá úprava nosnej konštrukcie vložím oceleového profilu do existujúceho otvoru. Navrhované riešenie zabezpečí dostatočnú prietoknú schopnosť pre vodný tok ako aj zabezpečí požadovanú statickú únosnosť a predĺži celkovú životnosť nosnej konštrukcie ako celku. Na existujúcej konštrukcii bude prevedená lokálna sanácia odkrytej výstuže ako aj lokálne preinjektovanie trhlín. Súčasťou rekonštrukcie mostného objektu bude aj zriadenie rubového odvodnenia za oceleovou konštrukciou.

Dno koryta má navrhnutý tvar dvojitého lichobežníka, kde je navrhnutý počiatočný a konečný betónový prah. Nové dno bude v skladbe kamenná rovinanina do betónového lôžka hr.150 mm, podkladový betón (16/20) hr. 200 mm, upravený povrch výkopu. Na vtoku a výtoku sú nad železo-betónovou rímsou betónové žľabovky na odvádzanie dažďových vôd zvedené do voľného terénu. Celý priečny profil priepustu je zmenšený montovanou plechovou konštrukciou a vyplnený zhutneným vhodným materiálom, kde voľná výška medzi stropom a vypočítanou hladinou pri  $Q_{100}$  je 1,68 m.

#### SO 05.7 Most v km 80,473

Existujúci mostný objekt pod koľajou č.1 bol postavený v roku 1890 a jedná sa o kamenný jednoplošový objekt vedený ponad drobný vodný tok Garbovský potok (ID 4-32-05-51). V roku 1951 došlo ku zdvojkolajneniu daného objektu. Spodná stavba je masívna gravitačná, tvorená dvoma gravitačnými kamennými oporami. V rokoch 1965-1966 došlo k vybudovaniu širokorozchodnej trate a tým aj k predĺženiu predmetného objektu. Predĺženie objektu bolo vykonané pomocou železobetónových prvkov. Jedná sa o železobetónové podperu v tvare obráteného T-prierezu, na ktorom je uložený prefabrikovaný úložný prah. Na úložný prah sú položené prefabrikované železobetónové nosníky, s premennou hornou hranou. Šírka jednotlivých prefabrikátov je 1,0m. Medzi jednotlivými prefabrikátmi je vytvorená dilatačná škára šírky 20-60mm. Prefabrikované nosníky sú ukončené železobetónovou prefabrikovanou rímsou a monolitickými kolmými krídlami. Uhol križovania so železničnou traťou je 90°. Vzhľadom na stav súčasný existujúcej konštrukcie a veľkú výšku nadnásypu bola na stavebnom objekte SO 05.7 (ev. km 80,473) navrhnutá úprava nosnej konštrukcie vložím oceleového profilu do existujúceho otvoru. Navrhované riešenie zabezpečí dostatočnú prietoknú schopnosť pre vodný tok ako aj zabezpečí požadovanú statickú únosnosť a predĺži celkovú životnosť nosnej konštrukcie ako celku. Na existujúcej konštrukcii bude prevedená lokálna sanácia odkrytej výstuže ako aj lokálne preinjektovanie trhlín. Súčasťou rekonštrukcie mostného objektu bude aj zriadenie rubového odvodnenia za oceleovou konštrukciou a vydláždenie koryta pod mostom a v koncových oblastiach.

Dno koryta má navrhnutý tvar dvojitého lichobežníka, kde je navrhnutý celoprofilový počiatočný a konečný prah. Nové dno bude v skladbe kamenná rovinanina do betónového lôžka hr.100 mm, zálievka škár cementovou maltou, podkladový betón (20/25) hr. 100 mm, upravený povrch výkopu. Na vtoku a výtoku sú nad železo-betónovou rímsou betónové žľabovky na odvádzanie dažďových vôd zvedené do koryta. Celý priečny profil priepustu je zmenšený montovanou plechovou konštrukciou a vyplnený zhutneným vhodným materiálom, kde voľná výška medzi stropom a vypočítanou hladinou pri  $Q_{100}$  je 1,30 m.

#### SO 05.8 Most v km 82,058

Rekonštrukcia koľaje č.2 v katastrálnom území Vyšná Myšľa si vyžiadala opravu (nestatického charakteru) existujúceho mostného objektu v km 82,058. Existujúci mostný objekt je jednoplošový, dvojkolajný doskový most. Mostný otvor premostuje cestu III/3370. Železobetónová konštrukcia mosta je medzi koľajami rozdelená pozdĺžnou dilatačnou škárou hrúbky 20 mm. Svetlá výška pod mostom je 4,0 m a svetlá dĺžka je 7,45 m. Rok výstavby bol 1953. Doska nosnej konštrukcie je uložená na masívnych oporách, na ktoré nadväzujú šikmé krídla. Existujúci železničný most v súčasnosti vykazuje poruchy spôsobené nefunkčným (alebo chýbajúcim) odvodnením a porušenou, alebo nefunkčnou izoláciou. Na existujúcom mostnom objekte sa nachádza MPP 2,5 čo je v súčasnosti dostatočné pre súčasné prevádzkovanie železničnej

trate. Rekonštrukcia mostného objektu bude zahŕňať obnovenie hydroizolačného systému, systému odvodnenia a sanačné práce na povrchu nosnej konštrukcie a spodnej stavby. Existujúce zábradlie sa odstráni a nahradí novým zábradlím. Rovnako sa v rámci stavebného objektu zrealizuje nová prechodová oblasť pred a za mostom.

Popod cestné teleso preteká drobný bezmenný vodný tok, správcovský názov Myšlanský (ID 4-32-05-48). Samotná rekonštrukcia sa nijak nedotkne vodného toku.

#### SO 05.9 Most v km 83,019

Existujúci mostný objekt je jednopoložný, jednokoľajný doskový most. Mostný otvor premost'uje bezmenný drobný vodný tok, správcovský názov Perník (ID 4-32-05-47). Svetlá výška pod mostom je 0,85 m a svetlá dĺžka je 2,8 m. Rok výstavby bol 1933. Doska nosnej konštrukcie je uložená na masívnych oporách, na ktoré nadväzujú rovnobežné krídla. Existujúci železničný most v súčasnosti vykazuje poruchy spôsobené poveternostnými vplyvmi. Na existujúcom mostnom objekte sa nachádza MPP 2,0 čo je v súčasnosti nedostatočné pre súčasné prevádzkovanie železničnej trate a preto je potrebné rozšírenie mosta na oboch stranách, vybetónovanie nových čiel, ríms a osadenie zábradlí. Rekonštrukcia mostného objektu bude zahŕňať aj obnovenie hydroizolačného systému, systému odvodnenia a sanačné práce na povrchu nosnej konštrukcie a spodnej stavby. Rovnako sa v rámci stavebného objektu zrealizuje nová prechodová oblasť pred a za mostom. Rovnako sa v rámci stavebného objektu zrealizuje prečistenie terénu v okolí mosta a vydláždenie koryta pod mostom a pred a za mostom v dĺžke 3,0 m. Zrekonštruujú sa nábehové a výtokové krídla.

#### SO 05.10 Most v km 83,445

Na uvedenom moste v rámci stavebných prác bude vzhľadom na zlý technický stav mostníc realizovaná komplexná výmena mostníc vrátane vystrojenia. Na moste sa nachádzajú mostnice v celkovom počte 64 ks z toho 2 ks mostnice závernej strienky. Mostnice sú uložené na pozdĺžnikových pásoch, pričom v rámci výmeny budú každá jedna mostnica upravovaná v časti kontaktnej plochy tesaním z dôvodu prevýšenia koľajnicových pásov.

Most premost'uje vodohospodársky významný vodný tok Olšava (ID 4-32-05-46) a samotná mostná klenba nie je predmetom rekonštrukcie a nijak nezasiahne do koryta toku.

#### SO 06 Prieputy

##### SO 06.3

##### Priepust v km 81,614

Existujúca konštrukcia je jednopoložný, dvojkoľajný klenbový presypaný priepust bezmenného kanála (ID 4-32-05-49). Otvor priepustu premost'uje občasný bezmenný vodný tok. Svetlá výška pod klenbou je 1,72 m a svetlá šírka je 2,0 m. Rok výstavby bol 1890. Klenba nosnej konštrukcie je uložená na plošný základoch. Existujúca klenba na vtokovej časti je kamenná, na ktorú sa napája železobetónová klenba rovnakých svetlých rozmerov. Existujúca konštrukcia v súčasnosti vykazuje poruchy spôsobené nefunkčným (alebo chýbajúcim) odvodnením a porušenou, alebo nefunkčnou izoláciou. Na existujúcom priepuste sa nachádza MPP 2,0 čo je v súčasnosti nedostatočné pre súčasné prevádzkovanie železničnej trate a preto je potrebné rozšírenie priepustu na oboch stranách. Rovnako sa v rámci stavebného objektu zrealizuje prečistenie terénu a vydláždenie pod priepustom a v okolí priepustu.

Z hľadiska technicko – prevádzkových záujmov správcu vodných tokov a protipovodňovej ochrany Vám k predmetnej žiadosti vydávame nasledovné

#### **s t a n o v i s k o :**

Na základe vyššie uvedeného s predmetnou stavbou budeme súhlasiť, za podmienok:

SO 05.1 –odviesť dažďovú vodu pokračovaním uloženia betónových žľaboviek do koryta

SO 05.4 – požadujeme vybudovanie celoprofilového prahu a odvedenia dažďovej vody pokračovaním uloženia betónových žľaboviek do koryta

SO 05.9 – požadujeme zrealizovať celoprofilové stabilizačné prahy

Taktiež počas rekonštrukčných prác požadujeme neukladať stavebný materiál do korýt dotknutých vodných tokov.

Stavebné objekty SO 05.2 ( upozorňujeme že podľa predloženej dokumentácie SO 05.2.2. je mimo záujmového územia – 71,370 km ) a SO 06.3 preklenujú kanále, ktoré sú pod správou Hydromeliorácie, š.p. Bratislava. O stanovisko je potrebné osloviť tento subjekt.

Týmto Vás zároveň upozorňujeme na § 49 odst. 5 vodného zákona č. 364/2004 Z. v znení neskorších predpisov - správca vodných tokov nezodpovedá za škody spôsobené mimoriadnou udalosťou a škody vzniknuté užívaním vodných tokov.

Toto stanovisko má platnosť 2 roky a nenahrádza vyjadrenie orgánu štátnej vodnej správy.

S pozdravom

Na vedomie:  
PS KE (Ing. Guba)  
39864/2023

SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK,  
statný podnik  
Povodie Hornádu, odštepný závod  
Dumberska 14  
041 59 Košice

(46)

Ing. Monika Bamhorová  
vedúca Prevádzkového strediska Košice