

Železnice Slovenskej republiky  
Generálne riaditeľstvo  
Odbor investorský (O220)  
Klemensova 8  
813 61 Bratislava

Váš list zn.:  
Zo dňa:

Naša značka: O/Z/2020/212-KE  
19KE11009  
VALBEK&PRODEX, spol. s r.o.

Vybavuje: Ing. Marek Popik  
Tel.: +421 (0) 55 32 13 103

Dátum: 09.06.2020  
Košice

**Vec:**

**Margecany – Červená Skala, KRŽŽ km 87,437 – 92,272, dl. 4,835 km, KRDS materiál užitý**

- pozvánka na záverečnú poradu stavby

Spoločnosť VALBEK&PRODEX, spol. s r.o. je spracovateľom PD DSPRS pre vyššie uvedenú stavbu pre objednávateľa (investora stavby), ktorým sú Železnice Slovenskej republiky, odbor investorský.

Týmto si Vás dovoľujeme pozvať na záverečnú poradu, ktorá sa po dohode s objednávateľom uskutoční

- **v utorok 30.06.2020 o 9:00 hod.**
- **v zasadacej miestnosti spoločnosti VALBEK&PRODEX, spol. s r.o.**  
**ul. Rozvojová 2, 040 11 Košice**

Predmetom porady bude prerokovanie návrhu technického riešenia jednotlivých PS a SO.

Pre odborné zložky GR ŽSR je možnosť účasti aj v zasadacej miestnosti 104, spoločnosti VALBEK&PRODEX, spol. s r.o., Rusovská cesta 16, 851 01 Bratislava.

Pre zástupcov pozvaných zložiek bude porada dostupná aj prostredníctvom video konferencie (link je priložený v e-maily)

Vzhľadom k predmetu rokovania Vás žiadame o zabezpečenie účasti kompetentných zástupcov  
Predpokladaná dĺžka trvania porady: 2 – 2,5 h.

Pozvánka je zasielaná len elektronickou poštou.

Tešíme sa na našu ďalšiu spoluprácu.

S pozdravom

Ing. Jaroslav Luterán  
riaditeľ strediska Košice  
VALBEK&PRODEX, spol. s r.o.

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

**Ďalej sa pozývajú:**

- Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, Odbor expertízy (O230), Klemensova 8, 813 61 Bratislava, [gro230@zsr.sk](mailto:gro230@zsr.sk)
- Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, Odbor dopravy (O410), Klemensova 8, 813 61 Bratislava, [gro410@zsr.sk](mailto:gro410@zsr.sk)
- Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, Odbor železničných tratí a stavieb (O430), Klemensova 8, 813 61 Bratislava, [gro430@zsr.sk](mailto:gro430@zsr.sk)
- Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, Odbor bezpečnosti a inšpekcie (O440), Klemensova 8, 813 61 Bratislava, [gro440@zsr.sk](mailto:gro440@zsr.sk)
- Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, Odbor oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky (O460), Klemensova 8, 813 61 Bratislava, [gro460@zsr.sk](mailto:gro460@zsr.sk)
- Železnice Slovenskej republiky, Oblastné riaditeľstvo Košice, Sekcia železničných tratí a stavieb, Kasárenské nám. č. 5, 040 01 Košice, [orke\\_szts@zsr.sk](mailto:orke_szts@zsr.sk)
- Železnice Slovenskej republiky, Oblastné riaditeľstvo Košice, Sekcia oznamovacej a zabezpečovacej techniky, Tomášikova č. 27, 041 50 Košice, [orke\\_sozt@zsr.sk](mailto:orke_sozt@zsr.sk)
- Železnice Slovenskej republiky, Oblastné riaditeľstvo Košice, Sekcia riadenia dopravy, odd. technologické, Kasárenské nám. č. 11, 040 50 Košice, [orke\\_srd@zsr.sk](mailto:orke_srd@zsr.sk)
- Železnice Slovenskej republiky, Oblastné riaditeľstvo Zvolen, Sekcia oznamovacej a zabezpečovacej techniky, M. R. Štefánika 295/2, 960 01 Zvolen, [orzv\\_sozt@zsr.sk](mailto:orzv_sozt@zsr.sk)
- Železnice Slovenskej republiky, Oblastné riaditeľstvo Zvolen, Sekcia riadenia dopravy, odd. technologické, M. R. Štefánika 295/2, 960 01 Zvolen, [orzv\\_srd@zsr.sk](mailto:orzv_srd@zsr.sk)
- Železnice Slovenskej republiky, Železničné telekomunikácie Bratislava o.z., Kováčska 3, 832 03 Bratislava, [zt@zsr.sk](mailto:zt@zsr.sk)
- Železnice Slovenskej republiky, Mostný obvod Košice, Pri plynárni č.1 , 041 50 Košice, [moke@zsr.sk](mailto:moke@zsr.sk)

## Zápis zo záverečnej porady

Stavba:	„Margecany – Červená skala, KRŽZ 87,437 – 92,272, dl. 4,835 km“		
Stupeň PD:	DSPRS		
Účel rokovania:	Záverečné prerokovanie – GPK, žel. spodok, žel. zvršok, žel. priecestie, dopravná technológia, mosty, zabezpečovacie zariadenie a oznamovacie zariadenia		
Zákazkové číslo:	19KE11003		
Miesto rokovania:	VALBEK&PRODEX, spol. s r.o. Stredisko Košice videohovor – zas. miestnosť OZT OR Zvolen videohovor – VALBEK&PRODEX, spol. s r.o. Stredisko Bratislava videohovor – VALBEK&PRODEX, spol. s r.o. Stredisko Žilina videohovor – Ing. Juraj Grič GR ŽSR O230	Dátum:	30.06.2020

### 1. Zúčastnení

podľa priložených prezenčných listín, ktorej originál je uložený u projektanta - VALBEK&PRODEX, spol. s r.o., v spise stavby na úseku koľají a ciest – KE11.

### 2. Náplň stretnutia

bolo oboznámenie zložiek objednávateľa s postupom projekčných prác na projekte, odprezentovanie technických riešení GPK, žel. zvršku, žel. spodku, žel. priecestia, mostov, zabezpečovacej a oznamovacej techniky, resp. návrh dopravnej technológie. V rámci tejto porady došlo tiež k upresneniu požiadaviek na dendrológiu.

Poradu viedol: Ing. Marek Popik

### 3. Diskusná časť:

P. č.	Predmet	Diskutujúci
1.	<p>Ing. Popik na úvod privítal prítomných zástupcov odborných zložiek ŽSR a v krátkosti informoval o náplni a zámere záverečnej porady. Neplnenie časových termínov, resp. časový posun odovzdania PD zapríčinilo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- samotná stavba je situovaná v chránenom území (Alúvium Hrona resp. PR Meandre Hrona, NP Muránska Planina, NP Nízke Tatry,</li> <li>- rozsah stavby, na ktorej evidujeme pôsobnosť dvoch oblastných riaditeľstiev (KE a ZV),</li> <li>- dodanie zakreslených sietí v správe OR KE zo dňa 3.10.2019, objednávka na vytýčenie sietí zo dňa 15.10.2019, vytýčené siete dňa 6.11.2019,</li> <li>- dodanie zakreslených sietí v správe OR ZV zo dňa 14.10.2019, objednávka na vytýčenie sietí zo dňa 15.10.2019, vytýčené siete dňa 24.10.2019,</li> <li>- realizácia kontrolných vrtov MO KE zo dňa 24.10.2019, podľa objednávky zo dňa 25.10.2019,</li> <li>- dodanie výsledkov kopaných sônd (požiadavka vid' zápis zo vstupnej porady zo dňa 27.09.2019) zo dňa 22.11.2019 (realizoval MO KE), z výsledkov ktorých bola určená hrúbka koľajového lôžka na mostných objektoch, informácia nevyhnutná pre návrh nivelety novej koľaje,</li> <li>- konanie miestneho šetrenia zo dňa 26.11.2019, ktoré mohlo byť zvolané až v čase po dodaní výsledkov kopaných sond a vytýčenia sietí, nakoľko predmetom šetrenia bolo vytipovanie mostných objektov pre rozšírenie zábradlí na MPP 2,2 a vytipovanie trasy káblových vedení v súčinnosti so správcami (OR KE a OR ZV),</li> </ul>	Ing. Popik VALBEK&PRODEX

	Vzhľadom k tomu, že informácie popísané v odrážkach boli pre projektanta okrajovými podmienkami mohlo začať plnohodnotné vypracovanie PD až po ich získaní.	
2.	<p><b>SO 01 Železničný zvršok</b></p> <p>- existujúce koľajové rošty - prebehne kategorizačná prehliadka, v rámci projektu bude po dohode so správcom infraštruktúry uvažované s nakladaním koľajových roštov nasledovne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) demontovať 1000 m na betónových podvalov formou koľajových polí, zostatok do súčasti,</li> <li>b) predbežná kategorizácia sa vykoná v termíne do 31.8.2020, <ul style="list-style-type: none"> <li>- Predpoklad 80 % drevených podvalov odpad,</li> <li>- Predpoklad 100 % betónových podvalov (SB 5- drevené hmoždinky) odpad, (mimo 1000 m koľajových polí vyzískaných na betóne na ďalšie použitie), viď bod 1.</li> </ul> </li> <li>c) nedemontované koľajové polia v dĺžke 1000 m ponechať na určenej skládke v ŽST Telgárt. Časť drobného zvrškového a spojovacieho materiálu po pred kategoriz. zápise sa uloží v sklade SMSÚ ŽTS TO Margecany ŽST Telgárt.</li> </ul> <p>- nový návrh GPK koľaje č.1 v najväčšej možnej miere kopíruje koľaj č.1 v existujúcom stave,</p> <p>- návrh GPK zahŕňa návrh 9 smerových oblúkov (7 pôvodných a 2 nové) kde min. polomer je min. <math>r=375m</math>; max. prevýšenie v oblúku je <math>p=122mm</math>;</p> <p>- v miestach existujúcej trate (ktorá je na styku zo zárubnými múrmi) od žkm 90,200 do žkm 90,283, kde nie je v súčasnosti dodržaný voľný schodný a manipulačný priestor 3,0 m + rozšírenie z oblúka a prevýšenia (v súčasnosti 2,72m) došlo z dôvodu potreby odsunu koľaje k návrhu dvoch smerových kružnicových oblúkov <math>r=3000m</math> bez prevýšenia s medzi priamou dĺžky 30m- výškový návrh rešpektuje sklony príľahlých úsekov na začiatku a konci stav. úprav,</p> <p>- je navrhnutých 14 výškových lomov (pôvodne bolo 11 lomov) kde max. klesanie je 17.476‰, zvýšenie počtu lomov je dané rešpektovaním požiadavky IZ na zväčšenie hr. KL o 50 mm na mostoch,</p> <p>- nový návrh GPK si vyžaduje v oblúkoch s prevýšením podľa prepisu TS3-2 tab. č1 na základe predpokladaného použitia žel. zvršku tv.49 E1 (S49) na bet. podvaloch SB8 rozdelenie podvalov „u“ zmenu profilu koľajového lôžka na profil „A“ a „C“ ,</p> <p>- nový návrh GPK si vyžaduje výškovú úpravu jestv. výhybky č.8 J T 1:9-300 L, I v NŽST Telgárt,</p> <p>- začiatok stavebných úprav ZV8 v NŽST Telgárt, koniec stavebných úprav ZV1 v ŽST Červená Skala,</p> <p>- rekonštrukcia žel. zvršku prebehne na dĺžke 4829,8m a je uvažovaná zo zregenerovaných koľajových (tvorených z koľajníc tv.49 E1 (S49) polí na bet. podvaloch SB8, roz. „u“, rebrové podkľanice a zvierky ŽS4 resp. Skl 24),</p> <p>- zriadenie BK v celom úseku v zmysle TS 3-2, pred prvou výhybkou v ŽST Červená Skala, bude zriadené jedno ochranné koľajové pole dl.25m tv.49E1 (S49) na drevených podvaloch, roz. „u“, rebrové podkľadnice a zvierky ŽS4,</p> <p>- koľajové lôžko bude prečistené strojovou čističkou (mimo mostných objektov, nakladanie na základe výsledkov z EHK) a to nasledovne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) koľajové lôžko zo vzoriek č.1, 2, 3, 5 sa pretriedi na fr.0-22mm (O) –bude za poplatok odovzdaná organizácii zaoberajúcej recykláciou týchto materiálov; fr. 22-63mm ostane v koľaji v pasívnej zóne KL., časť fr.0-22mm sa využije na zásyp odvodňovací žlabov a L-prefabrikátov,</li> <li>b) koľajové lôžko zo vzorky č.4 pretriedi na fr.0-22mm (NO) a za poplatok sa odovzdaná organizácii zaoberajúcej sa likvidáciou NO; fr. 22-63mm ostane v koľaji v pasívnej zóne KL,</li> </ul>	Ing. Vašíček VALBEK&PRODEX

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- doplnenie koľ. lôžka (do požadovaného profilu) bude realizovaná z nového drveného kameniva fr. 32-63mm kvalitatívnej triedy BI, v hrúbke 0,35m, v zmysle TS 3, na mostoch a priepustoch bude zväčšená o 50mm,</li> <li>- zapustené koľajové lôžko spadajúce do obvodu NŽST Telgárt bude po označník v km 87,571 a v ŽST Červená Skala po km 91,100,</li> <li>- výmena a doplnenie výstroje trate v zmysle predpisu ŽSR Z10.</li> </ul>	
3.	<p><b>SO 02 Železničný spodok</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- po zameraní existujúceho telesa a vykreslení priečných rezov projektant zistil skutočnosť (v IZ nebola uvedená táto zásadná informácia), že existujúca plán telesa žel. spodku bola budovaná v šírke max. 5,40m. (pravdepodobne ešte podľa starých noriem a vzorových rezov). Z tohto dôvodu je potrebné riešiť aj šírkové usporiadanie novej pláne čo bude mať za následok oveľa väčší rozsah zemných prác a tým aj IN ako bolo uvažované v investičnom zadaní stavby, nakoľko je potrebné rozšírenie telesa násypu ako aj vybudovanie nových odvodňovacích zariadení (priekop) v celom úseku žel. zárezov, tak aby nebolo nutné rozširovať samotné telesa nakoľko sa predmetná trať nachádza v dotyku s chránenými územiami (NP Muránska planina, OP NP Nízke Tatry, PR Meandre Hrona).</li> <li>- upozornenie projektanta: realizácia stavby ako KRŽŽ (podľa IZ – bez úpravy telesa dráhy) nie je realizovateľná. V určitých oblastiach je preto nevyhnutné čo najekonomickejším spôsobom úprava telesa dráhy. Realizácia zväčšenia zemného telesa formou prísypu telesa do zazubeného existujúceho telesa nie je možná (teleso dráhy v dotyku s chránenými územiami a bez prístupu cestných vozidiel v mieste päty svahu, prístup z koľaj vzhľadom na strmé sklony svahov tiež bude značne obmedzený),</li> <li>- exist. železničný spodok je bez sanácie podvalového podlažia, bankety v prevažnej miery chýbajú, resp. sú zarastené, odvodňovacie priekopy sú zanesené a nefunkčné, nie je dodržaná normová šírka pláne žel. spodku podľa predpisu ŽSR Z10 = 3m; resp. 3m+ „a“</li> <li>- nový návrh GPK si vyžaduje v oblúkoch s prevýšením podľa predpisu ŽSR Z10 rozšírenie pláne žel. spodku na rekonštruovaných tratiach o hodnotu „a“: 0,1m pre p=30mm až 79mm; 0,2m pre p=80mm až 150mm</li> <li>- v miestach kde je sťažené dodržať min. šírku pláne žel. spodku „3,0m + a“ projektant navrhuje pre minimalizovanie terénnych uprav použitie prefabrikovaného L-profilu ako oporného múrika</li> <li>- vzhľadom nato, že je obtiažne dodržať min. šírku pláne žel. spodku „3,0m + a“ (na mnohých miestach je skalné podlažie) projektant navrhuje pre minimalizovanie terénnych uprav v zárezoch dve možnosti odvodnenia: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) odvodnenie pomocou drenážnej rúry DN 250 obalenej v geotextílii a zasypanej jednotnou trativodnou výplňou. Voda bude zo zárezu vyvedené na terén pomocou výustných objektov,</li> <li>b) odvodnenie pomocou bet. prefabrikátov tvaru „J“ a „U“ s následným vyvedením vody na terén, použitie zákrytovej dosky prefabrikátov J a U bude iba v nevyhnutných prípadoch v miestach kde šírkové usporiadanie zárezov si vyžiada aby boli súčasťou voľného schodného priestoru.</li> </ul> </li> <li>- žel. spodok v oblasti priecestia žkm 92,006 sa navrhuje (v zmysle TNŽ 73 6312) nasledovne: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) v oblasti pod železničným priecestím (resp. v smere na Telgárt – na vzdialenosť 3,9m od okraja priecestia po rub opory mostného objektu, resp. v smere na Červenú skalu – na vzdialenosť 2,4m za okrajom priecestia) sa navrhuje zosilnená KV v dĺžke celkom 13,5m, ktorá musí mať na pláni železničného spodku modul pretvorenia min. 80,0MPa.</li> <li>b) v oblasti od konca KV v smere na Červenú Skalu (tnz. 2,4m od okraja priecestnej konštrukcie, v smere na Telgárt je situovaný mostný objekt) v dĺžke 10m sa navrhuje</li> </ul> </li> </ul>	<p>Ing. Vašíček, Ing. Tomko VALBEK&amp;PRODEX</p>

	<p>prechodová oblasť, ktorá zabezpečí plynulý prechod z modulu pretvorenia 80MPa - na modul pretvorenia existujúcej pláne železničného spodku.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vyvedenie vody zo sklonenej zemnej pláne KV a prechodovej oblasti, resp. povrchovej vody zo samotného priecestia a príľahlej účelovej komunikácie bude zabezpečené za pomoci bet. prefabrikovaného priekopového žlabu tv „U“, šachty a zvodného potrubia, cez výustný objekt na svah telesa.</li> <li>- zárubný múr od km 90,070 po km 90,190 vykazuje lokálne poruchy, v rámci VV tohto SO bude uvažované s položkami týkajúcimi sa sanácie týchto porúch,</li> <li>- k zárubnému múru je pridružená bet. priekopa tvaru „U“ – monolit obložená kameňom – projektant navrhuje čelo priekopy bližšie ku koľaji opraviť a vybetónovať nanovo a zároveň priekopy prečistiť.</li> </ul> <p><b>Dendrológia</b></p> <p>pri pochôdzke trate projektant zistil, že je náletová zeleň (kroviny a stromy) v tesnej blízkosti trate. Ak nebude náletová zeleň odstránená pred samotnou stavbou (na základe toho, že v obvode dráhy sa podľa ods. 7) §47 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov súhlas na výrub drevín nevyžaduje, ak oprávnenie alebo povinnosť výrubu vyplýva z osobitných predpisov napr. zákon č. 513/2009 Z.z. - zákona o dráhach, ale bude realizovaný výrub v rámci stavby dôjde k navýšeniu ceny stavby.</p> <p>Projektant navrhuje, aby boli výruby krovín a stromov realizované v rámci údržby ŽSR. V rámci PD (v mieste stavebných úprav železničného telesa, resp. v mieste novo navrhovanej KChT) budú vytipované presné lokality krovín a stromov.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- upozornenie projektanta: pri realizovateľnosti KRŽŽ nie sú potrebné výruby (podľa IZ – bez úpravy telesa dráhy), realizácia odvodňovacích zariadení, resp. úprava telesa dráhy vyvoláva výruby.</li> </ul>	
	<p>Návrh PD musí rešpektovať platné normy a predpisy, teleso dráhy je potrebné upraviť do požadovaného tvaru aj s vybudovaním odvodňovacích zariadení.</p>	<p>Ing. Mažgutová O220 GR ŽSR</p>
	<p>Správcovia súhlasia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- s použitím prefabrikovaného L- profilu ako oporného múrika pre minimalizovanie stavebných úprav a dosiahnutie min. šírky zemnej pláne 3,0m + „a“.</li> <li>- z dôvodu budúcej údržby odvodňovacích priekop s použitím priekopových bet. prefabrikátov J“ a „U“ s/bez použitia zákrytovej dosky a následným vyvedením vody na terén.</li> </ul>	<p>Ing. Vašíčková SŽTaS OR KE Zástupcovia SMSÚ ŽTS TO Margecany</p>
<p><b>4.</b></p>	<p><b>SO 03 Železničné priecestie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- exist. žel priecestie s účelovou komunikáciou IV triedy je v oblúku o polomere 399m, s prevýšením koľaje 108mm, konštrukcia exist. priecestia je tvorená výdrevou z drevených podvalov šírky 5,0m, priecestie je zabezpečené svetelnou signalizáciou bez závor.- novo navrhované žel. priecestie je jednokoľajné a križuje účelovú jednopruhovú (s existujúcimi výhybňami pred mostným objektom (v priestore spevnenej plochy kameňolomu), resp. vo vzdialenosti 50m za priecestím) obojsmernú komunikáciu kategórie UK 5,5/30 so šírkou jazdného pruhu 4,5m a ľavostranným chodníkom pre peších šírky 1,5m</li> <li>- šírka priecestia je 4,5+1,5+2x 0,5m=7,0m a šírka priec. konštr. je 7,2m (t.j 6x1,2m),</li> <li>- novo navrhovaná priecestná konštrukcia bude pontiSTRAIL (pre ťažkú dopravu) tj. celogumová priecestná konštrukcia podopretá hliníkovým zvarom modulu 1200mm, šírka vonkajších panelov je 910mm,</li> <li>- na priecestí projektant navrhol zníženie rýchlosti a teda následne aj prevýšenia, z pôvodnej rýchlosti V=80km/h a prevýšenia p=108mm na rýchlosť V=60km/h a prevýšenie p=20mm a to z dôvodu nepriaznivých sklonových pomerov cesty v blízkosti priecestia a nedostatočného miesta na úpravu pozdĺžneho sklonu cestnej komunikácie v blízkosti v súlade s predpisom ŽSR Z12 (blízka opora mosta – ktorý je v správe kameňolomu), pri zachovaní rýchlosti V=80km/h a p=108mm by dochádzalo</li> </ul>	<p>Ing. Vašíček, Ing. Tomko VALBEK&amp;PRODEX</p>

	aj pri znížení vonkajších panelov priecestia o 50mm k nadmerným dynamickým účinkom od prejazdu nákladných vozidiel a následne k nadmernému opotrebeniu vonkajších panelov a závernej stienky,	
5.	<p><b>Dopravno - technologické posúdenie</b> zníženia rýchlosti na priecestí v žkm 92,006: Súčasný rozsah dopravy v medzistaničnom úseku Červená Skala – Telgárt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 páry RR za deň</li> </ul> <p>Projektant odsimuloval návrh zníženia rýchlosti na priecestí v žkm 92,006 v simulačnom nástroji OPENTRACK</p> <p>Návrh zníženia rýchlosti v celom smerovom oblúku od žkm 91,622 – 92,272 zo súčasných 80 km/h na 60 km/h</p> <p><i>Graf dynamického priebehu rýchlosti vlakov osobnej dopravy smer Červená Skala – Telgárt:</i></p> <p>Jazdný čas Červená Skala - Telgárt :</p> <p>Súčasný stav – 5 min a 7 s</p> <p>Navrhovaný stav - 5 min a 10 s</p> <p><u>Predĺženie jazdného času o 3 s</u></p> <p><i>Graf dynamického priebehu rýchlosti vlakov osobnej dopravy smer Telgárt – Červená Skala:</i></p> <p>Jazdný čas Telgárt - Červená Skala:</p> <p>Súčasný stav – 5 min a 32 s</p> <p>Navrhovaný stav - 5 min a 40 s</p> <p><u>Predĺženie jazdného času o 8 s</u></p>	Ing. Majláth VALBEK&PRODEX
	Prítomní zástupcovia GR ŽSR O410, ŽSR OR KE SRD- súhlasili s navrhovaným znížením traťovej rýchlosti od žkm 91,622 – žkm 92,272 na 60 km/h	Ing. Zeleňák, GR ŽSR O410 Mgr. Hleba, OR KE SRD
	Správcovia súhlasia so znížením rýchlosti v oblúku $r_{1/9}=397,5$ m od žkm 91,622 do žkm 92,234 a znížením prevýšenia na 20 mm, kvôli plynulosti cestnej dopravy na priecestí v žkm 92,006 .	Ing. Vašíčková SŽTaS OR KE Zástupcovia SMSÚ ŽTS TO Margecany
6.	V rámci tejto stavby bude riešených osem mostov. Z toho polovica je doskových so zabetónovanými I profilmi a polovica mostov je klenbových. Na troch klenbových mostoch je presypávka od 2,5 m do 6 m. Tu bude izolovanie objektov urobené	Ing. Král VALBEK&PRODEX

	<p>chemickou injektážou zdola. Troj poľový klenbový most bude izolovaný tak, že sa vymení plášťová izolácia. Bude odťažené koľajové lôžko a ostatný materiál. Opravi sa povrch a následne sa zhotoví plášťová izolácia. Pre vylúčenie mokrého procesu pri izolovaní bude plášťová izolácia chránená geotextíliou 1000 g/m<sup>2</sup> a vrstvou štrkopiesku hr. 100 mm frakcie 0 až 4 mm. Nakoľko pri trojpoľovej klenbe nebude izolácia priamo pod koľajovým lôžkom, tak projektant navrhuje vrstvu štrkopiesku hrúbky 100 mm v tomto prípade nerealizovať. Doskové mosty mimo mosta v km 88,422, kde už je nová izolácia zhotovená, budú izolované plášťovou izoláciou s ochranou. Na mostoch kde nie je dodržaný MPP 2,2 bude posunuté zábradlie. Pri moste v km 88,422 a pri moste v km 91,517 bude zábradlie posunuté jednostranne a osadené na samostatný oceľový nosník. Nosník bude kotvený do kolmých krídiel, tieto sa v hornej časti odbúrajú a dobetónujú. Prepadávaniu koľajového kameniva pod most, bude zabránené pomocou kompozitného materiálu. Na moste v km 91,208 nakoľko je to most nad štátnou cestou budú na moste odstránené jestvujúce rímasy, tieto sa nahradia prefabrikovanými rímsami kotvenými do dosky a krídiel. Do ríms bude kotvené zábradlie. Na ľavej strane do káps v rímse a na pravej strane bude zábradlie kotvené z boku do rímasy. Nové zábradlie bude vyhovovať pre MPP 2,2 m + rozšírenia z oblúka bez rezervy 125 mm. Prechod z mosta na rozšírenú zemnú pláň bude vytvorený pomocou L prefabrikátov. Pri mostoch s kolmými a šikmým krídlom bude do L prefabrikátov osadené troj madlové zábradlie. Na L prefabrikáty, ktoré budú osadené za rovnobežnými krídlami sa zábradlie neosadí. Pri moste v km 91,987 bude prechod z mosta zo strany od priecestia riešený v objektoch SO 02 a SO 03. Projektant mostných objektov uvádza, že na všetkých mostoch budú zabudované koľajové polia na bet. podvaloch okrem mosta v km 91,987, kde budú zabudované koľajové polia na drevených podvaloch z dôvodu konštrukcie mosta a nového návrhu GPK. Hrúbka koľajového lôžka by bola v najužšom mieste 0,378m pod podvalom. Vzhľadom na životnosť drevených podvalov bolo projektantom koľají pri tomto moste navrhnuté riešenie s možnosťou použitia betónových podvalov s podpodvalovými podložkami. Či je možné tento spôsob použiť rozhodne O 430 vid' kapitolu 4. Úlohy závery.</p>	
	<p>Vzhľadom na kvalitu drevených podvalov (životnosť max 20rokov), resp. vzhľadom k tomu, že v rozsahu celej rekonštruovanej trate sa uvažuje so zabudovaním koľajových roštov na betónových podvaloch (s výnimkou ochranných polí pred existujúcimi výhybkami) projektant ŽŽ navrhuje použiť na moste žkm 91,987 (vrátane príľahlých prechodových oblastí pred a za mostom) betónové podvaly so zabudovanými podpodvalovými podložkami (imitácia drevených podvalov), ktoré zabráni drveniu koľajového lôžka pod podvalom. Kritická hrúbka koľajového lôžka je na dĺžke cca 4m (pozdĺžne s osou koľaje) a bude mať hrúbku 323mm pri použití bet. podvalu s podpodvalovou podložkou</p>	<p>Ing. Tomko, Ing. Popik VALBEK&amp;PRODEX</p>
	<p>Zástupcovia SMSÚ ŽTS TO Margecany súhlasia so zabudovaním betónových podvalov so zabudovanými podpodvalovými podložkami.</p>	<p>Zástupcovia SMSÚ ŽTS TO Margecany</p>
	<p>Zástupca O230 poukázal nato, že použitie podpodvalových podložiek na bet. podvaloch ŽSR nemá povolený list a o zabudovaní betónových podvalov s podpodvalovými podložkami má rozhodnúť O430 GR ŽSR.</p>	<p>Ing. Grič O230 GR ŽSR</p>
7.	<p><b>PS01 Úprava priecestného zabezpečovacieho zariadenia v km 92,006:</b> Na železničnom priecestí v km 92,006 je v prevádzke priecestné zabezpečovacie zariadenie typu AŽD 71 bez závor a bez aktívnej signalizácie. Predmetom prevádzkového súboru je náhrada anulačného súboru ASE, ktorý vyhodnocuje prejazd železničného vozidla, za dvojicu indukčných slučiek. Budú vykonané úpravy v zapojení PZS. Vzhľadom na nezrovnalosti v existujúcej dokumentácii zapojenia PZS bude zvolané miestne šetrenie za účasti správcu zariadenia, kde budú tieto body doriešené podľa skutočného zapojenia v reléovej skrini PZS.</p>	<p>Ing. Caltik VALBEK&amp;PRODEX</p>

	V rámci PS bude tiež riešená nová kabelizácia k výstražníkom a koľajovým slučkám. Nová kabelizácia je nutná z dôvodu výstavby nových odvodňovacích žľabov, ktorých uvažovaná hĺbka je taká, že dôjde ku kolízii s existujúcimi káblami. Poloha výstražníkov a reléovej skrine zostáva nezmenená.	
8.	<b>PS 02 Náhrada nadzemného vedenia (NNV)</b> - exist. nadzemné vedenie bude nahradené novým zemným káblom TCEPKPFLEY 10XN 0.8, v rámci náhrady budú položené aj 2x HDPE 40/33 rúrky, - rozsah náhrady NV a položená HDPE rúr je od miestnosti zab. zar. v ŽST Telgárt po miestnosť zab. zar. v ŽST Červená Skala, - optorúrky budú modrej farby s nápisom ŽSR s jedným a dvoma bielymi pruhmi so vzájomným pootočením po obvode o 90°. - v rámci náhrady NV bude v jednotlivých staniách v rozsahu od miestností zab. zar. po VTO pri vchodových návěstidlách položený nový zemný kábel TCEPKPFLEY 3XN 0.8, - v ŽST Červená Skala dôjde k výmene VTO pri vchodovom návěstidle a pri priecestí, - kľúče pre VTO budú typového vyhotovenia „typ 97“ - kabelizácia v miestnostiach zab. zar. bude ukončená v nástenných rozvádzačoch MIS 600 (MIS 2), - nový zemný kábel 10XN bude v plnom profile vyvedený na St. 2 v ŽST Telgárt a rovnako bude v plnom profile vyvedený na PZS a St. 1 v ŽST Červená Skala, - v ŽST Telgárt dôjde k výmene VTO „typ 97“ pri vchodovom návěstidle, - v stavadiach bude kábel vyvedený do skriniek MIS 1b umiestnených na stene - situovanie novej trasy je navrhnuté v zmysle zápisu z miestneho šetrenia, ale s rozdielom v hĺbke uloženia káblov, resp. káblových žľabov, a tiež s výnimkou pri mostnom objekte v žkm 91.2, kde projektant mostných objektov navrhol umiestniť žľab do telesa mostného objektu, - v rámci tohto PS je riešená aj demontáž nadzemného vedenia (vzdušné vedenie, drevené stĺpy a betónové pätky) s výnimkou stĺpu v ŽST Červená Skala po ktorom je vedený kábel do areálu kameňolomu.	Ing. Bencko VALBEK&PRODEX

#### 4. Úlohy, závery:

P. č.	Predmet	Zodpovedá / termín
1.	O430 rozhodne či budú na moste žkm 91,987 použité drevené, resp. betónové podvaly s podpodvalovými podložkami.	O430 GR ŽSR termín 17.07.2020 (vrátane)
	Použitie podvalov s podpodvalovými podložkami sa riadi Metodickým usmernením RO430 GR ŽSR – Zásady pre projektovanie pružných prvkov – podvalov s podpodvalovými podložkami do konštrukcie koľají a do výhybiek. V prípade zníženej hrúbky koľajového lôžka a ak výsledkom posúdenia navrhovaného riešenia bude predĺžená životnosť železničného zvršku je možné v tomto prípade na moste v km 91,987 navrhnuť aj betónové podvaly s podpodvalovými podložkami s platnými TDP/ PL.	Ing. Vittek O430 GR ŽSR

#### 5. Zápis vyhotovil:

Meno:	Ing. Marek Popik a kolektív	Telefón:	0917 633 468
Funkcia:	Hlavný inžinier projektu	Dátum:	08.07.2020

**6. Schválil:**

Meno:	Ing. Jaroslav Luterán
Funkcia:	riaditeľ strediska Košice
Dátum:	10.07.2020
Podpis:	

**Prílohy:**

- 1) prezenčná listina stredisko Košice
- 2) prezenčná listina stredisko Bratislava
- 3) prezenčná listina OR Zvolen