

Názov stavby	Zákazkové číslo 0608/5 Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa
Stupeň dokumentácie	Aktualizovaná Dokumentácia pre realizáciu stavby (DRS)
Predmet rokovania	Pracovná porada
Termín konania	09.07.2024, 13:00 hod
Miesto konania	REMING CONSULT, a.s., Hollého 6, 010 01 Žilina
Prílohy	0608-05 DRS 2024-07-09 Podklady k porade SSC.zip 0608-05 DRS 2024-07-09 Prezenčna listina SSC.pdf

Pracovná porada bola zvolaná v priebehu projekčných prác na aktualizácii Dokumentácie pre realizáciu stavby z roku 2012.

Predmetom stavby „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa“ je modernizácia železničnej trate.

Navrhovaná modernizovaná železničná trať bude vedená v novej polohe, za Paludzou sa odkloní os jestvujúcej trate, južne od Liptovského Mikuláša, kde vznikne nová železničná stanica. Železničná trať tu vytvorí spoločný koridor s diaľnicou D1. V tomto úseku budú vybudované dve zastávky; Liptovský Ján a Závažná Poruba. Pred ŽST Liptovský Hrádok sa napojí do jestvujúcej trate. ŽST Liptovský Hrádok je súčasťou modernizácie.

V rámci aktualizácie DRS projektant zapracuje zmeny legislatívy, noriem a predpisov. Zároveň upraví návrhy zastaralých, už neexistujúcich technológií. Po zakreslení a následnom vytýčení polôh inžinierskych sietí budú podľa potreby upravené návrhy ich trasovania. To samozrejme môže mať za následok úpravy GP na vecné bremená.

Zásadným dopadom na spracovanú DRS sú podmienky zo Záverečného stanoviska procesu EIA. Je nevyhnutné preveriť aktuálny stav v danom území, zapracovať zistené nové skutočnosti do DRS. V podmienkach sú určené nutné úpravy ako napríklad prestavby priepustov na mosty pre zabezpečenie migračnej priechodnosti zvery, zároveň je uložená podmienka vybudovať pozdĺž trate navádzacie oplotenie pre zver a množstvo iných podmienok s dopadom na navrhnuté stavebné objekty.

1. Úvod	Zodpovedný / Termín
Ing. Kušnír, manažér projektu, privítal zúčastnených, predstavil plánovaný program porady a zhrnul hlavné kľúčové momenty vo vývoji a príprave predmetnej modernizácie železničného koridoru.	Ing. Kušnír

<p>Ing. Javurek, zástupca projektanta, technicky opísal a postupne predstavil jednotlivé ucelené časti stavby (UČS-ky):</p> <ul style="list-style-type: none"> - UČS 408 ŽST Liptovský Hrádok, - UČS 409 Traťový úsek Liptovský Hrádok - Liptovský Mikuláš, - UČS 410 ŽST Liptovský Mikuláš, - UČS 411 Traťový úsek Liptovský Mikuláš – vých. Paludza. <p>Následne boli prezentované jednotlivé stavebné objekty ktoré sú v priamom styku s cestami v správe SSC alebo budú po výstavbe odovzdané priamo do správy a majetku SSC.</p> <p>Súčasťou záznamu sú digitálne podklady k porade ktoré boli zároveň prezentované na porade.</p> <p>Neoficiálne, ale pre projektanta dôležité, smerodajné pripomienky pošle Ing. Rudincová do času uzatvorenia tohto záznamu na základe prezentovaných a digitálne zaslaných podkladov.</p>	Ing. Javurek
<p>2. UČS 408 ŽST Liptovský Hrádok</p>	Zodpovedný / Termín
<p>Lokalita: východná časť Liptovského Hrádku</p> <p>SO 408-38-02 Žst. Liptovský Hrádok, úprava cesty I/18 v mieste napojenia preložky cesty III/018140</p> <p>Ing. Balko, zástupca projektanta, prezentoval napojenie preložky cesty III/2341 na cestu I/18, a preloženie autobusovej zastávky.</p> <p>Ing. Rudincová, zástupkyňa SSC, upozornila na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nutnosť aktualizovať kapacitný prepočet križovatky, - vzhľadom na zjednodušenie zimnej údržby sa prítomný zhodli na zrušení ostrovčeka na novej autobusovej zastávke, - každý správca (SSC, SCŽSK, mesto Liptovský Hrádok) má mať samostatný podobjekt s výkazom výmer, požaduje sa rozlíšenie farebnou grafikou, - zo skúsenosti je možné realizovať ložnú vrstvu vozovky až od hrúbky 60 mm, hrúbka musí byť konštantná na celej ploche úpravy vozovky. 	<p>Ing. Balko</p> <p>Ing. Rudincová</p>
<p>Lokalita: most nad železničnou traťou v Liptovského Hrádku</p> <p>SO 408-33-05 Žst. Liptovský Hrádok, rekonštrukcia cestného nadjazdu na ceste I/18 v nžkm 243,161 (sžkm 246,240)</p> <p>SO 408-33-05.1 Žst. Liptovský Hrádok, rekonštrukcia cestného nadjazdu na ceste I/18 v nžkm 243,161 (sžkm 246,240) – asanácia</p> <p>Stavebné objekty už majú vydané platné stavebné povolenia.</p> <p>Ing. Novák a Ing. Harabín, zástupcovia projektanta, prezentovali kompletnú rekonštrukciu mosta nad železničnou traťou z hľadiska konštrukčného systému a plánu výstavby. Aktualizovaná PD bude samostatne zaslaná na SSC na vyjadrenie, prípadné pripomienky budú prerokované individuálne.</p>	Ing. Novák, Ing. Harabín

<p>Ing. Rudincová, upozornila na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nevhodnosť hrebeňových mostných záverov z dôvodu náročnej údržby. Lamelový mostný záver je prijateľná voľba. 	<p>Ing. Rudincová</p>
<p>Lokalita: západná križovatka v centre Liptovského Hrádku</p> <p>SO 408-38-04 Žst. Liptovský Hrádok, komunikácia podjazdu v nžkm 243,830 (sžkm 246,912)</p> <p>Ing. Balko, prezentoval napojenie komunikácie podjazdu na cestu I/18. Nedávno bola realizovaná prestavba predmetnej križovatky tretím subjektom a z tohto dôvodu projekt prihliada na túto skutočnosť. Pri samotnom projektovaní aktuálnej križovatky Investor prihliadal na náš návrh. Cestná signalizácie bude v správe mesta Liptovský Hrádok.</p> <p>Ing. Rudincová, upozornila na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nutnosť aktualizovať kapacitný prepočet križovatky, - každý správca (SSC, a mesto Liptovský Hrádok) má mať samostatný podobjekt s výkazom výmer, požaduje sa rozlíšenie farebnou grafikou, - inteligentné semafore realizovať formou optického snímania dopravy, bez nutnosti stavebne zasiahnuť existujúcej vozovky, - spôsob pretlaku (opis je nižšie v kapitole 7. Všeobecné zásady). 	<p>Ing. Balko</p> <p>Ing. Rudincová</p>
<p>3. UČS 409 Traťový úsek Liptovský Hrádok - Liptovský Mikuláš</p>	<p>Zodpovedný / Termín</p>
<p>Lokalita: západná výjazd z Liptovského Hrádku</p> <p>SO 409-33-01 Liptovský Hrádok - Liptovský Mikuláš, železničný most nad cestou I/18 v nžkm 244,475</p> <p>SO 409-33-01.1 Liptovský Hrádok - Liptovský Mikuláš, železničný most nad cestou I/18 v nžkm 244,475, úprava cesty I/18</p> <p>SO 409-33-02 Liptovský Hrádok - Liptovský Mikuláš, železničný most nad účelovou komunikáciou a bezmenným potokom v nžkm 244,572</p> <p>Ing. Novák, prezentoval nový železničný most nad cestou I/18. Most bude zmontovaný na východnej strane a následne vysunutý nad cestu.</p> <p>Ing. Rudincová, upozornila na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nutnosť preveriť či sa nejedná o úsek cesty určený pre vozidlá ADR a následne posúdiť vhodnosť návrhu, - úroveň zachytenia zvodidiel opraviť podľa aktuálnych predpisov, - urobiť kolmý rez cestou I/18 v čase výstavby s osadenými betónovými zvodidlami pri podperných s posúdením prejazdného gabaritu pre vozidlá zimnej údržby – uvažovaná radlica 4,0 – 4,2 m, - k návrhu vsaku požadujeme výpočtové overenie vsakovacích pomerov, - z dôvodu neštandardného vyústenia drenáže žiadame o vykreslenie detailu vyústenia do priekopy cesty. 	<p>Ing. Novák</p> <p>Ing. Rudincová</p>

4. UČS 411 Traťový úsek Liptovský Mikuláš – výh. Paludza	Zodpovedný / Termín
<p>Lokalita: západný výjazd z Liptovského Mikuláša v smere na Ružomberok po ceste I/18</p> <p>SO 411-33-05 Liptovský Mikuláš - Paludza, železničný most nad cestou I/18 v nžkm 254,732</p> <p>Stavebné objekty už majú vydané platné stavebné povolenia.</p> <p>Ing. Cipka a Ing. Keračiková, zástupcovia projektanta, prezentovali nový železničný most nad cestou I/18.</p> <p>Ing. Rudincová, upozornila na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - úroveň zachytenia zvodidiel opraviť podľa aktuálnych predpisov. 	<p>Ing. Cipka, Ing. Keračiková</p> <p>Ing. Rudincová</p>
5. Plán organizácie výstavby	
<p>Ing. Harabín, prezentoval plán organizácie výstavby s nasledovnými bodmi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pred samotnou realizáciou je Zhotoviteľ stavby povinný zvolať rokovanie ohľadom obchádzkových trás, na ktoré budú prizvaný zástupcovia MD SR, NDS a.s., ODP PPZ MV SR, ODI Liptovský Mikuláš, KDI Žilina, SSC, SC ŽSK a ostatnými dotknutými účastníkmi, - obchádzkové trasy budú preverené z pohľadu únosnosti mostov, prejazdnych gabaritov a možnosti prejazdu nadrozmerných preprav, - návrh prejednávanej PD je v súlade s TP 019 <i>Dokumentácia stavieb ciest</i>, - NDS nám na poslednom rokovaní potvrdila, že v krajnom prípade, kedy sa vyčerpajú všetky iné možnosti, diaľnica bude slúžiť ako obchádzková trasa s osobitnou úpravou poplatkov a mýta. 	<p>Ing. Harabín, Ing. Javurek</p>
6. Všeobecné zásady	
<p>Ing. Rudincová, objasnila nasledovné požiadavky:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Úroveň zachytenia zvodidiel opraviť podľa aktuálnych predpisov. - Pretlak inžinierskych sietí popod cestu I/18: <ul style="list-style-type: none"> o horná hrana chráničky je 1,5 m v intraviláne a 1,8 m v extraviláne pod vrchnou hranou obrusnej vrstvy => nie je potrebná trojdohoda medzi Investorom, SSC a majiteľom siete, o V prípade nemožnosti dodržať tieto hĺbky je nutná dohoda pre účely vyjadrenia k stavebnému povoleniu, o v oboch prípadoch je potrebné k žiadosti doložiť pozdĺžny rez pretlaku s okótovanými minimálnymi hĺbkami. - Ložné vrstvy vozovky realizovať v minimálnej hrúbke 60 mm, a nikdy nie do stratena, (viď. v11_2019.pdf (ssc.sk); Technické predpisy rezortu Slovenská správa ciest - ssc.sk). - Každý správca (napr. SSC, SCŽSK, mesto Liptovský Hrádok) má mať samostatný podobjekt s výkazom výmer, požaduje sa rozlíšenie farebnou grafikou. - K návrhu vsaku požadujeme výpočtové overenie vsakovacích pomerov. 	<p>Ing. Rudincová</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Všeobecne pre celú stavbu upozorňujeme, že sú cesty I. triedy počas zimného obdobia ošetrované chemickým posypom, preto je potrebné pre stavebné materiály uvažovať s adekvátnymi stupňami vplyvu prostredia. - Celá stavba: Pre všetky prvky uvažované z lomového kameňa je potrebné uvažovať parameter: magmatická / vyvretá hornina I. trieda, nezvetraná. - Pre všetky mostné objekty nad cestami I. triedy je potrebné uvažovať s úpravou odvodňovacieho systému tak, aby voda nevytekala na cestné teleso. - Uvádzané staničenie cesty I/18 v projektovej dokumentácii nie je správne, nakoľko došlo k jeho úprave. Je potrebné vykonať zmenu v súlade s aktuálnym stavom, <u>Mapy CDB</u>. - Pre ochranu stability cestného telesa je pri výkopových prácach potrebné uvažovať s ochranou pomocou štetovnicovej steny. Po zvážaní konkrétneho zásahu a dopadu stavby žiadame uvažovať aj s trvalým ponechaním štetovnicovej steny ako súčasť zemného telesa. - Pri obnove krytu vozovky cesty I/18 je potrebné uvažovať aj s obnovou vodorovného dopravného značenia (VDZ). Pred vykonaním prác je potrebné spracovať pasport existujúceho VDZ. Nanesený materiál vodorovného dopravného značenia musí byť odolný voči poveternostným vplyvom a proti pôsobeniu chemickým rozmrazovacích prostriedkov, ktoré nesmú spôsobiť zhoršenie kvality a trvanlivosti značenia. VDZ žiadame realizovať v plaste. - Nová konštrukcia vozovky cesty I/18 musí byť pre obrusnú vrstvu v hrúbke min. 50 mm AC11 O, I; pre ložnú vrstvu uvažovať hrúbku min. 60 mm AC16 L, I; pre hornú podkladovú vrstvu uvažovať hrúbku min. 80 mm AC 22 P, I. Prosíme o úpravu vo všetkých súvisiacich stavebných objektoch. - V prípade, že je to pre investora stavby ŽSR prijateľné, prosíme o zmenu konštrukcie vozovky autobusového zálivu na cementobetónový kryt. 	
---	--

Spracovali: Ing. Maroš Javurek a kolektív

V Bratislave dňa 9. 7. 2024