

**MINISTERSTVO DOPRAVY A VÝSTAVBY  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY  
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH**

---

Číslo: 10667//2021/SŽDD/130517

Výtl. č.

**Schvaľovacie rozhodnutie**

Dokumentácie pre stavebné povolenie  
stavby

**„Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice  
úsek trate Poprad Tatry (mimo) Krompachy“  
6. Etapa / UČS 14,15,16**

## 1. Základné identifikačné údaje stavby

**Predkladateľ:** ŽSR Generálne riaditeľstvo  
Odbor investorský  
Klemensova 8, 813 61 Bratislava

**Druh dokumentácie:** Dokumentácia pre stavebné povolenie

**Názov stavby:** „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice úsek trate Poprad Tatry (mimo) Krompachy“ 6. Etapa / UČS 14,15,16

**Odvetvie:** dopravná infraštruktúra, železničná doprava

**Investor:** Železnice Slovenskej republiky, Bratislava,  
Generálne riaditeľstvo, Odbor investorský,  
Klemensova 8, 813 61 Bratislava

**Ústredný orgán investora:** Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky ,  
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava

**Generálny projektant:** VALBEK&PRODEX, spol. s r. o.,  
Rusovská cesta 16,  
851 01 Bratislava

**Organizácia splnomocnená konať a zastupovať stavebníka - investora vo veciach prípravy stavby:**  
VALBEK&PRODEX, spol. s.r.o.  
Rusovská cesta 16  
851 01 Bratislava 5

**IČO:** 17 314 569

## 2. Základné údaje stavby

**Charakter stavby:** Líniová stavba dopravnej infraštruktúry vo verejnom záujme

**Počet ucelených častí stavby:** 3

**Kraj:** Košický, Prešovský

**Okres:** Spišská Nová Ves, Poprad

**Obec:** Spišská Nová Ves (UČS 15 - TM Spišská Nová Ves)  
Vydrník, Spišský Štiavnik (UČS 15 - KTM Vydrník)  
Poprad (UČS 15 - TM Poprad, UČS 16 - CRD Poprad)  
UČS 14 - Markušovce, Teplička, Lieskovany, Spišská Nová Ves,  
Harichovce, Smižany, Spišské Tomášovce, Letanovce, Hrabušice,  
Vydrník, Spišský Štiavnik, Hôrka, Švábovce, Hozelec, Gánovce,  
Filice, Poprad, Spišská Sobota, Stráže pod Tatrami

Katastrálne územie: Markušovce, Teplička, Lieskovany, Spišská Nová Ves, Harichovce, Smižany, Spišské Tomášovce, Letanovce, Hrabušice, Vydrník, Spišský Štiavnik, Hôrka, Švábovce, Hozelec, Gánovce, Filice, Poprad, Spišská Sobota, Stráže pod Tatrami

**Investičné náklady stavby:** 9 562 268.27 EUR bez DPH

**Predpokladané obdobie výstavby:** 62 mesiacov

**Financovanie realizácie stavby:**

zabezpečené z Plánu obnovy a odolnosti Slovenskej republiky 2024-2026

### **Členenie stavby:**

Stavba modernizácie traťového úseku Poprad-Tatry – Krompachy je členená na 16 UČS tak, aby sa tieto mohli samostatne realizovať a pri prepájaní existujúcich úsekov s novými (i po ich čiastočnom zrealizovaní a predčasnom uvedení do prevádzky) sa z hľadiska prevádzky dopravy na dráhe zachovala plynulosť železničnej prevádzky.

Stavba (pôvodný rozsah spracovaný v DÚR vrátane doplnenia rozsahu) je rozdelená na sedem etáp výstavby a na Ucelené časti stavby (UČS) nasledovne:

- 1. etapa (riešené samostatnou stavbou - termín nie je známy)  
UČS 01 ŽST KROMPACHY  
UČS 02 traťový úsek Krompachy – Vítkovce, vrátane ŽST SPIŠSKÉ VLACHY
- 2. etapa (riešené samostatnou stavbou - termín nie je známy)  
UČS 03 traťový úsek VÝH VÍTKOVCE – Markušovce  
UČS 04 ŽST MARKUŠOVCE
- 3. etapa (aktuálna stavba)  
UČS 05 traťový úsek Markušovce – ŽST SPIŠSKÁ NOVÁ VES  
UČS 06 traťový úsek Spišská Nová Ves – VÝH SPIŠSKÉ TOMÁŠOVCE
- 4. etapa (aktuálna stavba)  
UČS 07 traťový úsek Spišské Tomášovce – Vydrník  
UČS 08 ŽST VYDRNÍK  
UČS 09 traťový úsek Vydrník – ZAST HÔRKA
- 5. etapa (aktuálna stavba)  
UČS 10 traťový úsek Hôrka – VÝH HOZELEC  
UČS 11 traťový úsek Hozelec – Poprad  
UČS 12 ŽST POPRAD-TATRY
- 6. etapa (aktuálna stavba)  
UČS14 ŽST KROMPACHY – ŽST POPRAD-TATRY – ETCS L2 (v úseku UČS 05-12)  
UČS 15 Rekonštrukcia trakčných meniarí (v úseku UČS 05-12)  
UČS 16 CRD Poprad
- 7. etapa (riešené samostatnou stavbou - termín nie je určený)  
UČS 13 ŽST KROMPACHY – ŽST POPRAD-TATRY – zmena trakčnej sústavy  
UČS14 ŽST KROMPACHY – ŽST POPRAD-TATRY – ETCS L2 (v úseku UČS 01-04)  
UČS 15 Rekonštrukcia trakčných meniarí (v úseku UČS 01-04)

Základné členenie stavby bolo v predchádzajúcom stupni DÚR rozdelené na UČS:

- na ktoré budú môcť byť podávané samostatné návrhy na stavebné povolenie
- ktoré budú môcť byť v rámci stavby samostatne v realizácii
- ktoré budú môcť byť samostatne uvádzané do prevádzky (dočasnej aj trvalej) a budú môcť byť samostatne kolaudované.

V DSP došlo ku zmene koncepcie členenia stavby a základným členením je etapa výstavby.

Predmet stavby - nasledovné ucelené časti stavby v etape:

Etapa: 6.  
 UČS 14 ŽST KROMPACHY – ŽST POPRAD-TATRY – ETCS L2 (v úseku UČS 05-12)  
 UČS 15 Rekonštrukcia trakčných meniarňí (v úseku UČS 05-12)  
 UČS 16 CRD Poprad

**Zoznam PS a SO UČS 15 a UČS 16 – objekty sú zmenou oproti DÚR zmeny oproti pôvodnému návrhu DSP sú uvedené vyčiarknutím PS a SO zo zoznamu**  
 Posledný stĺpec uvádza budúceho správcu.

**UČS 14 ŽST KROMPACHY – ŽST POPRAD-TATRY – ETCS L2 (v úseku UČS 05 - 12)**

<b>Odbor 21 - Železničné zabezpečovacie zariadenie</b>	
PS 14-21-02 ETCS L2 - Rozmiestnenie balíz	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 14-21-03 ETCS L2 - Projektovanie informačného obsahu balíz	ŽSR, OR KE, SOZT

**UČS 15 Rekonštrukcia trakčných meniarňí (v úseku UČS 05-12)**

<b>Odbor 22 - Železničné oznamovacie zariadenie</b>	
PS 15-22-01 TM Spišská Nová Ves, metalická a optická kabelizácia	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-22-02 TM Spišská Nová Ves, prenosový systém	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-22-03 TM Spišská Nová Ves, dispozičný zapojovač	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-22-04 KTM Vydrník, metalická a optická kabelizácia	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-22-05 KTM Vydrník, prenosový systém	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-22-06 KTM Vydrník, dispozičný zapojovač	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-22-07 TM Poprad, metalická a optická kabelizácia	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-22-08 TM Poprad, prenosový systém	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-22-09 TM Poprad, dispozičný zapojovač	ŽSR, OR KE, SOZT
<b>Odbor 24 - Silnoprádová technológia</b>	
PS 15-24-01 TM Spišská Nová Ves, technológia rozvodne 22 kV	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-02 TM Spišská Nová Ves, výmena transformátorov usmerňovacích skupín	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-03 TM Spišská Nová Ves, výmena transformátorov rozvodu 6 kV	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-04 TM Spišská Nová Ves, výmena transformátorov vlastnej spotreby	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-05 TM Spišská Nová Ves, rozvádzač a usmerňovač 3 kV	ŽSR, OR KE, SEE
<del>PS 15-24-06 TM Spišská Nová Ves, dočasná kiosková transformátorová stanica 6kV</del>	-
PS 15-24-07 TM Spišská Nová Ves, rozvádzač 6 kV	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-08 TM Spišská Nová Ves, rozvádzač vlastnej spotreby	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-09 TM Spišská Nová Ves, výpočet ochrán	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-10 TM Spišská Nová Ves, ovládacie obvody 110V DC	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-11 TM Spišská Nová Ves, uzemňovacia sieť	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-12 KTM Vydrník, technologická časť	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-13 TM Spišská Nová Ves, meranie spotreby elektrickej energie	ŽSR, ŽE, RSŽE KE
PS 15-24-14 KTM Vydrník, meranie spotreby elektrickej energie	ŽSR, ŽE, RSŽE KE

PS 15-24-15 TM Poprad, meranie spotreby elektrickej energie	ŽSR, ŽE, RSŽE KE
PS 15-24-16 KTM Vydrník, uzemňovacia sieť	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-17 TM Poprad, technológia rozvodne 22 kV	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-18 TM Poprad, výmena transformátorov usmerňovacích skupín	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-19 TM Poprad, výmena transformátorov rozvodu 6 kV	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-20 TM Poprad, výmena transformátorov vlastnej spotreby	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-21 TM Poprad, rozvádzač a usmerňovač 3 kV	ŽSR, OR KE, SEE
<del>PS 15-24-22 TM Poprad, dočasná kiosková transformátorová stanica 6kV</del>	-
PS 15-24-23 TM Poprad, rozvádzač 6 kV	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-24 TM Poprad, rozvádzač vlastnej spotreby	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-25 TM Poprad, výpočet ochrán	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-26 TM Poprad, ovládacie obvody 110V DC	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-24-27 TM Poprad, uzemňovacia sieť	ŽSR, OR KE, SEE
<b>Odbor 25 - Radiofikácia</b>	
PS 15-25-01 TM Spišská Nová Ves, elektrodispečerský rádiový systém	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-25-02 KTM Vydrník, elektrodispečerský rádiový systém	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-25-03 TM Poprad, elektrodispečerský rádiový systém	ŽSR, OR KE, SOZT
<b>Odbor 26 - Elektrická požiarňa signalizácia (EPS)</b>	
<del>PS 15-26-01 TM Spišská Nová Ves, elektrická požiarňa signalizácia</del>	-
<del>PS 15-26-02 KTM Vydrník, elektrická požiarňa signalizácia</del>	-
<del>PS 15-26-03 TM Poprad, elektrická požiarňa signalizácia</del>	-
<b>Odbor 27 - Elektrická zabezpečovacia signalizácia (EZS)</b>	
PS 15-27-01 TM Spišská Nová Ves, poplachový systém narušenia	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-27-02 TM Spišská Nová Ves, kamerový systém	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-27-03 KTM Vydrník, poplachový systém narušenia	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-27-04 KTM Vydrník, kamerový systém	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-27-05 TM Poprad, poplachový systém narušenia	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 15-27-06 TM Poprad, kamerový systém	ŽSR, OR KE, SOZT
<b>Odbor 29 - Kontrola a riadenie TP NET – technologický proces napájania elektrifikovaných tratí</b>	
PS 15-29-01 TM Spišská Nová Ves, riadiaci systém stanice a DLR	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-29-02 TM Spišská Nová Ves, úprava riadiaceho systému na RSE Poprad	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-29-03 KTM Vydrník, riadiaci systém stanice a DLR	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-29-04 KTM Vydrník, úprava riadiaceho systému na RSE Poprad	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-29-05 TM Poprad, riadiaci systém stanice a DLR	ŽSR, OR KE, SEE
PS 15-29-06 TM Poprad, úprava riadiaceho systému na RSE Poprad	ŽSR, OR KE, SEE
<b>Odbor 31 - Príprava územia</b>	
SO 15-31-01 TM Spišská Nová Ves, búracie práce	-

SO 15-31-02 TM Spišská Nová Ves, úprava terénu	ŽSR, OR KE
SO 15-31-03 KTM Vydrník, búracie práce	ŽSR, OSM KE
SO 15-31-04 KTM Vydrník, úprava terénu	ŽSR, OR KE
SO 15-31-05 TM Poprad, búracie práce	ŽSR, OSM KE
SO 15-31-06 TM Poprad, úprava terénu	ŽSR, OR KE
<b>Odbor 32 - Železničný spodok, železničný zvršok, železničné nástupištia, kábllová chráničková trasa a priepusty</b>	
SO 15-32-01 TM Spišská Nová Ves, rekonštrukcia účelovej (vlečkovej) koľaje - železničný spodok	ŽSR, OR KE, SŽTS
SO 15-32-02 TM Spišská Nová Ves, rekonštrukcia účelovej (vlečkovej) koľaje - železničný zvršok	ŽSR, OR KE, SŽTS
SO 15-32-03 TM Poprad, rekonštrukcia účelovej (vlečkovej) koľaje - železničný spodok	ŽSR, OR KE, SŽTS
SO 15-32-04 TM Poprad, rekonštrukcia účelovej (vlečkovej) koľaje - železničný zvršok	ŽSR, OR KE, SŽTS
<b>Odbor 34 - Pozemné stavby</b>	
SO 15-34-01 TM Spišská Nová Ves, rekonštrukcia budovy	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-01.1 Architektonicko stavebné riešenie	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-01.2 Statika	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-01.3 Zdravotechnika	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-01.4 Vykurovanie	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-01.5 Vzduchotechnika a klimatizácia	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-01.6 Elektroinštalácia a bleskozvod	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-02 TM Spišská Nová Ves, stanovištia transformátorov	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-03 TM Spišská Nová Ves, oplatenie	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-04 TM Spišská Nová Ves, kábllové trasy	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-05 KTM Vydrník, základová konštrukcia	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-06 KTM Vydrník, oplatenie	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-07 TM Poprad, rekonštrukcia budovy	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-07.1 Architektonicko stavebné riešenie	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-07.2 Statika	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-07.3 Zdravotechnika	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-07.4 Vykurovanie	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-07.5 Vzduchotechnika a klimatizácia	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-07.6 Elektroinštalácia a bleskozvod	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-08 TM Poprad, stanovištia transformátorov	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-09 TM Poprad, oplatenie	ŽSR, OSM KE
SO 15-34-10 TM Poprad, kábllové trasy	ŽSR, OSM KE
<b>Odbor 35 - Trakčné vedenie a energetika</b>	
SO 15-35-01 TM Spišská Nová Ves, pripojenie na trakčné vedenie	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-02 TM Spišská Nová Ves, rekonštrukcia prípojky 22 kV	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-03 TM Spišská Nová Ves, rozvody DOO a SNZ	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-04 TM Spišská Nová Ves, vonkajšie osvetlenie	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-05 TM Spišská Nová Ves, úprava stanovišťa pre prevoznú trakčnú napájaciu stanicu	ŽSR, OR KE
SO 15-35-05.1 TM Spišská Nová Ves, úprava stanovišťa pre	ŽSR, OR KE, SEE

PTNS. Časť napojenie vn	
SO 15-35-05.2 TM Spišská Nová Ves, úprava stanovišť'a pre PTNS. Časť napojenie nn	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-05.3 TM Spišská Nová Ves, úprava stanovišť'a pre PTNS. Časť napojenie na TV	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-05.4 TM Spišská Nová Ves, úprava stanovišť'a pre PTNS. Časť napojenie OZ	ŽSR, OR KE, SOZT
SO 15-35-05.5 TM Spišská Nová Ves, úprava stanovišť'a pre PTNS. Časť uzemňovacia sieť a pomocný zemnič	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-06 KTM Vydrník, pripojenie na trakčné vedenie	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-07 KTM Vydrník, úprava prípojky 22 kV	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-08 KTM Vydrník, prípojka nn	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-09 KTM Vydrník, rozvody DOO a SNZ	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-10 KTM Vydrník, vonkajšie osvetlenie	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-11 TM Poprad, pripojenie na trakčné vedenie	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-12 TM Poprad, rekonštrukcia prípojky 22 kV	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-13 TM Poprad, rozvody DOO a SNZ	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-14 TM Poprad, vonkajšie osvetlenie	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-15 TM Poprad, úprava stanovišť'a pre prevoznú trakčnú napájaciu stanicu	ŽSR, OR KE
SO 15-35-15.1 TM Poprad, úprava stanovišť'a pre PTNS. Časť napojenie vn	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-15.2 TM Poprad, úprava stanovišť'a pre PTNS. Časť napojenie nn	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-15.3 TM Poprad, úprava stanovišť'a pre PTNS. Časť napojenie na TV	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-15.4 TM Poprad, úprava stanovišť'a pre PTNS. Časť napojenie OZ	ŽSR, OR KE, SOZT
SO 15-35-15.5 TM Poprad, úprava stanovišť'a pre PTNS. Časť uzemňovacia sieť a pomocný zemnič	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-16 TM Spišská Nová Ves, úprava rozvodu 6kV	ŽSR, OR KE, SEE
SO 15-35-17 TM Poprad-Tatry, úprava rozvodu 6kV	ŽSR, OR KE, SEE
<b>Odbor 37 - Inžinierske siete</b>	
SO 15-37-01 TM Spišská Nová Ves, vodovod	ŽSR, OSM KE
SO 15-37-02 TM Spišská Nová Ves, kanalizácia	ŽSR, OSM KE
SO 15-37-03 TM Poprad, vodovod	ŽSR, OSM KE
SO 15-37-01 TM Spišská Nová Ves, vodovod	ŽSR, OSM KE
<b>Odbor 38 - Cesty a prístupové komunikácie</b>	
SO 15-38-01 TM Spišská Nová Ves, prístupová komunikácia a spevnené plochy	ŽSR, OR KE
SO 15-38-02 KTM Vydrník, prístupová komunikácia a spevnená plocha	ŽSR, OR KE
SO 15-38-03 TM Poprad, prístupová komunikácia a spevnené plochy	ŽSR, OR KE
<b>Odbor 39 - Ostatné</b>	
SO 15-39-01 KTM Vydrník, vegetačné úpravy	ŽSR, OR KE

## UČS 16 CRD Poprad

<b>Odbor 21 - Železničné zabezpečovacie zariadenie</b>	
PS 16-21-01 Centrum riadenia dopravy	ŽSR, OR KE, SOZT
<b>Odbor 22 - Železničné oznamovacie zariadenie</b>	
PS 16-22-01 CRD Poprad, prenosový systém T1 MPLS“	ŽSR, ŽT
PS 16-22-02 CRD Poprad, dispozičný zapojovač	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 16-22-03 CRD Poprad, informačné zaradenie	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 16-22-04 CRD Poprad, oznamovacie zaradenie	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 16-22-05 CRD Poprad, štruktúrovaná kabeláž	ŽSR, ŽT
PS 16-22-06 CRD Poprad, miestna kabelizácia	ŽSR, ŽT
PS 16-22-07 CRD Poprad, prenosový systém T2 SDH	ŽSR, OR KE, SOZT
<b>Odbor 23 - Dielenská technológia</b>	
PS 16-23-01 ŽST POPRAD-TATRY, NZE	ŽSR, OR KE, SEE
<b>Odbor 25 - Radiofikácia</b>	
PS 16-25-01 CRD Poprad, rádiový systém	-
<b>Odbor 26 - Elektrická požiarňa signalizácia (EPS)</b>	
PS 16-26-01 CRD Poprad, EPS	-
<b>Odbor 27 - Elektrická zabezpečovacia signalizácia (EZS)</b>	
PS 16-27-01 CRD Poprad, kamerový systém	ŽSR, OR KE, SOZT
PS 16-27-02 CRD Poprad, poplachový systém narušenia	ŽSR, OR KE, SOZT
<b>Odbor 34 - Pozemné stavby</b>	
SO 16-34-01 CRD Poprad	ŽSR, OSM KE
01. Stavebná časť a statika	ŽSR, OSM KE
03. Elektroinštalácia	ŽSR, OSM KE
04. Zdravotechnická inštalácia	ŽSR, OSM KE
05. Ústredné vykurovanie	ŽSR, OSM KE
06. Klimatizácia a vetranie	ŽSR, OSM KE
SO 16-34-02 ŽST POPRAD-TATRY, NZE, stavebná časť	ŽSR, OSM KE
01. Stavebná časť	ŽSR, OSM KE
02. Elektroinštalácia	ŽSR, OSM KE
<b>Odbor 35 - Trakčné vedenie a energetika</b>	
SO 16-35-01 ŽST POPRAD-TATRY, úprava rozvodov nn	ŽSR, OR KE, SEE

### - Záber PPF, LPF

6. etapa stavby nemá nároky na záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov.

### - Chránené územia

Hodnotená 6. etapa stavby priamo nezasahuje do žiadneho veľkoplošného ani maloplošného chráneného územia zákonom NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

### - Kapacitné údaje

Rekonštrukcia trakčnej meniarne	2 objekty
Rekonštrukcia podpornej trakčnej meniarne	1 objekt
Vybudovanie CRD	1 objekt



### **- Bilancia elektrickej energie**

#### **Celkový inštalovaný výkon**

TM Spišská Nová Ves 3x 5300 kVA (3x DC 1500 A)

KTM Vydrník 2x 5300 kVA (2x DC 1500 A)

TM Poprad 3x 5300 kVA (3x DC 1500 A)

#### **Bilancia elektrických príkonov**

- výkon TM Spišská Nová Ves  $P_i = 10,4$  MW  $P_p = 8,0$  MW
- záložné napájanie vlastnej spotreby TM  $P_i = 30,0$  kVA  $P_p = 20,0$  kW
- vonkajšie osvetlenie TM  $P_i = P_p = 0,96$  kW
- výkon KTM  $P_i = 10,4$  MW  $P_p = 8,0$  MW
- Záložné napájanie vlastnej spotreby KTM  $P_i = 30,0$  kVA  $P_p = 20,0$  kW
- Vonkajšie osvetlenie KTM  $P_i = P_p = 0,16$  kW
- CRD Poprad (bilancia elektrických príkonov)

Inštalovaný výkon 1. stupeň:

Inštalovaný výkon 1. stupeň – spolu:  $P_i = 98,6$  kW

Maximálny súčasný výkon 1. stupeň:  $P_p = 0,7 \times P_i = 69,1$  kW

Inštalovaný výkon 2. stupeň:

Inštalovaný výkon 2. stupeň – spolu:  $P_i = 67,8$  kW

Maximálny súčasný výkon 2. stupeň:  $P_p = 0,7 \times P_i = 48,5$  kW

Inštalovaný výkon 1+2. stupeň:  $P_i = 166,4$  kW

Maximálny súčasný výkon 1+2. stupeň:  $P_p = 0,7 \times P_i = 116,5$  kW

### **3. Účel stavby**

Stavba je modernizáciou železničnej infraštruktúry za účelom zlepšenia jej technickej vybavenosti a použiteľnosti, zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov.

#### **Cieľ projektu**

V rámci DSP riešený úsek železničnej trate Poprad-Tatry – Krompachy je súčasťou dvojkoľajnej železničnej trate Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – štátna hranica SR/Ukrajina, ktorá je súčasťou vetvy Va. koridoru č. V., súčasťou trasy E 40 podľa dohody AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) z r. 1985 a súčasťou trasy C-E 40 podľa dohody AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy) z r. 1993.

Úsek modernizácie 2. stavby v rozsahu etáp 1, 2 a 7 bude riešený samostatne a zatiaľ nie je určený časový rámec.

Hlavnými kritériami modernizácie železničnej infraštruktúry predmetného úseku trate sú:

- dosiahnutie parametrov vyplývajúcich z dohôd AGC a AGTC a predpisu ŽSR Z 10:
  - zvýšenie traťovej rýchlosti,
  - zvýšenie priestorovej priechodnosti,
  - zvýšenie únosnosti železničného spodku,
  - zvýšenie bezpečnosti prevádzky,
  - zvýšenie bezpečnosti cestujúcich,
- zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania,
- zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo,
- zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia.

Riešený úsek železničnej trate je v súčasnosti dvojkoľajný, elektrifikovaný jednosmernou prúdovou sústavou s napätím 3 kV. Traťové zabezpečovacie zariadenie

predstavuje jednosmerný trojznakový automatický blok vybudovaný v sedemdesiatych rokoch 20. storočia. Ako zabezpečovacie zariadenia v staniciach sú používané staničné zabezpečovacie zariadenia 3. kategórie (reléové) a zabezpečovacie zariadenia 2. kategórie (elektromechanické). Najvyššia traťová rýchlosť dosahuje na veľmi krátkych úsekoch  $120\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ , väčšinou  $90 - 110\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$  a na niektorých úsekoch nie je vyššia ako  $70\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ .

Modernizáciou je nevyhnutné zvýšiť najvyššiu traťovú rýchlosť na  $160\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$  v dlhých, súvislých úsekoch, vybudovať nové trakčné vedenie, nové zabezpečovacie a oznamovacie zariadenia a s tým súvisiace prevádzkové zariadenia, ktoré budú spĺňať vysoké technické nároky. Na základe týchto požiadaviek je potrebné opustiť železničné teleso existujúcej železničnej trate najviac na 60% jeho dĺžky.

Pre niektoré stavebné objekty, prevádzkové súbory, nové alebo zmodernizované úseky trate sa predpokladá sprevádzkovať a povoliť ich predčasné užívanie počas výstavby vtedy, keď to bude nevyhnutné pre zachovanie železničnej prevádzky, ako aj na splnenie určenej doby výstavby.

Pri modernizácii úseku trate Poprad-Tatry – Markušovce (mimo) sa uvažuje aj s objektmi, ktoré sa vybudujú mimo existujúcej železničnej trate v trase preložiek (tzn. nových osí koľají) a nebudú mať vplyv na súčasnú prevádzku. Vzhľadom na obmedzený čas realizácie celej stavby je nevyhnutné niektoré tzv. veľké stavby realizovať v predstihu pred samotnou modernizáciou koľají (napr. výstavba tunelov, železničných estakád a mostov).

Predmetom riešenia UČS 14 je vybudovanie vlakového zabezpečovacieho zariadenia ETCS 2. úrovne (Level 2), ktoré je súčasťou systému ERTMS - rozmiestnenie pevných (neprepínateľných) balíz v koľajisku.

V rámci stavby sa vybuduje nový interoperabilný systém riadenia a kontroly jazdy vlakov v celom úseku – systém ETCS L2. ETCS L2 je systém určený pre aplikácie na tratiach s klasickým staničným a traťovým zabezpečovacím zariadením. ETCS L2 predstavuje vlakové zabezpečovacie zariadenie s líniovým prenosom dát. Jedná sa o systém s rádiovým prenosom informácií/dát medzi traťovou časťou a mobilnou časťou ETCS cez komunikačnú sieť GSM-R. Informácie o polohe vlaku, voľnosti koľajových a výhybkových úsekov a pod., ktoré sú potrebné pre činnosť systému ETCS L2 sa získavajú prostredníctvom výstroja klasických staničných a traťových zabezpečovacích zariadení. ETCS musí spĺňať požiadavky platnej národnej a európskej legislatívy a platných TSI CCS.

Základom systému ETCS L2 bude rádiobloková centrála (RBC). Na základe informácií zo zabezpečovacích zariadení a z mobilnej časti ETCS RBC cez eurorádio a komunikačnú sieť GSM-R prenáša na vozidlá vybavené mobilnou časťou ETCS L2 povolenie na jazdu (MA) spolu s ďalšími informáciami. RBC musí byť schopné vydávať povolenie pre jazdu (MA) pre všetky vlaky vybavené mobilnou časťou ETCS L2 v danom ovládanom úseku RBC s možnosťou ďalšieho rozširovania kapacity. RBC musí byť vybudované tak, aby ho bolo možné v prípade potreby rozšíriť o ďalšie budované úseky s ETCS. Výstavba RBC nie je predmetom týchto prevádzkových súborov

V projektovej dokumentácii (PD) pre územné rozhodnutie (DÚR) nebola rekonštrukcia TM v úseku Markušovce – Poprad riešená. V rámci modernizácie trate sa riešili len nevyhnuté pripojenia napájacích bodov na trať po stavbe. Do technologických častí meniarní sa v projekte v uvedenom stupni nezasahovalo.

V dokumentácii pre územné rozhodnutie v UČS 13, ktorá riešila zmenu trakčnej sústavy, bola navrhnutá výstavba nových trakčných napájacích staníc (TNS) Poprad, Spišská Nová Ves a spínacích staníc (SpS) Spišské Vlaky a Vydrník. V rámci tejto UČS boli existujúce trakčné meniarene (TM) a podporná trakčná meniareň (PdM) v celom rozsahu zdemontované.

Vzhľadom na **nezaradenie UČS 13** do riešeného rozsahu stavby (prvej časti úseku Markušovce (mimo – Poprad—tetry (mimo) ) v **stupni DSP** a na časovo neznámy termín zmeny trakčnej sústavy po ukončení modernizácie (stavebných prác) je na riešenej časti trate potrebné zaistiť aj energetické napájanie zodpovedajúcej kvality, čo zastaraná technológia existujúcich napájacích bodov neumožňuje.

Do projektovej dokumentácie bola na základe záverov z roku 2016 doplnená nová **UČS 15**, ktorá rieši rekonštrukciu existujúcich TM Poprad, Spišská Nová Ves a PdM Vydrník. Technický stav zariadení meniarňí je pre značnú zastaranosť v havarijnom stave a zariadenia nespĺňajú kritériá bezpečnej prevádzky na elektrifikovaných tratiach ŽSR. Z hľadiska prevádzkovania je kritický nedostatok náhradných dielov, ktoré sa už nevyrábajú. Tento fakt má výrazný vplyv na plynulosť a bezpečnosť železničnej dopravy. V prípade poruchy, výpadku alebo inej mimoriadnosti uvedených napájacích bodov trakčnej siete ŽSR dôjde k obmedzeniu výkonnosti železničnej dopravy v úseku Spišské Vlchy - Spišská Nová Ves – Vydrník – Poprad - Štrba.

Trakčná meniareň (TM) Spišská Nová Ves bola uvedená do prevádzky v roku 1956. Napája 3 kV jednosmernú trakčnú prúdovú sústavu normálneho rozchodu (NR) a 6 kV rozvod, slúžiaci pre napájanie zabezpečovacieho zariadenia. Meniareň je situovaná v obvode dráhy ŽSR v žkm 174,650.

Podporná meniareň (PdM) Vydrník bola uvedená do prevádzky v roku 1976. Napája 3 kV jednosmernú trakčnú prúdovú sústavu NR a je situovaná v úseku trate Košice – Žilina v žkm 186,900. PdM je napájaná z TM Spišská Nová Ves vzdušnou linkou 22 kV v kombinácii podzemným káblovým vedením 22 kV na oboch koncoch.

TM Poprad bola uvedená do prevádzky v roku 1955. Napája jednosmernú trakčnú prúdovú sústavu 3 kV NR železničnej trate Košice – Žilina a 6 kV rozvod, slúžiaci pre napájanie zabezpečovacieho zariadenia. Je situovaná v obvode dráhy ŽSR v žkm 198,018.

Rekonštrukciou uvedených napájacích bodov sa zmodernizuje technológia, zvýši sa spoľahlivosť prevádzky, znížia sa náklady na opravy, údržbu a prevádzku. TM Spišská Nová Ves a TM Poprad budú zrekonštruované v existujúcich priestoroch a areáloch. S prihliadnutím na modernizáciu koridoru (za ŽST Vydrník dôjde k zmene polohy trate) bude pôvodná PdM Vydrník nahradená novovybudovanou kontajnerovou trakčnou meniarňou (KTM).

V rámci prípravy a pre zabezpečenie napájania trakčného vedenia (TV) sa počas realizácie predmetnej stavby, no min. pred začatím rekonštrukcie objektov stabilných TM v areáloch osadí dočasná prevozná trakčná meniareň (PTM), ktorá bude zabezpečovať napájanie TV prilahlých traťových úsekov počas prestavby stavebnej a technologickej časti stabilnej TM. Privezenie PTM do areálu TM a jej uvedenie do prevádzky je súčasťou prác ŽSR.

V DÚR bolo Centrum riadenia dopravy (CRD) navrhované v ŽST Spišská Nová Ves. V riešenom stupni DSP bolo presunuté do ŽST Poprad-Tatry. Riešenie je spracované v doplnenej novej **UČS 16**, ktorá rieši zriadenia CRD Poprad v existujúcich priestoroch ŽST Poprad-Tatry. V navrhovaných priestoroch sa v súčasnosti nachádzajú priestory veľkokapacitnej prevádzky kuchyne v reštauračnej časti výpravnej budovy. Časť budovy prešla rozsiahlou rekonštrukciou v roku 2013, ktorá sa dotkla riešenej časti len zľahka. Zmena sa týkala uzatvorenia šacht výtáhov na prepravu jedla, riešenie nových dažďových zvodov zo strechy a rozvodu plynu a vody.

Vstup do priestorov CRD je možný zo strany schodiska v reštauračnej časti, výtahom priamo zo suterénu alebo dverami smerom od prestupovej haly. Hlavný vstup je zo strany reštauračnej časti – zo schodiska. V rámci chodby je ešte pred vstupom do samotného CRD umiestnená kancelária a sklad kancelárskych potrieb. Využívanie výtahu je umožnené

všetkým zamestnancom pracujúcim v tejto časti budovy. Priestory CRD pozostávajú z miestnosti dispečingu, technologických miestnosti OZT a ZZ, rozvodne NN, kancelárií, šatní pre zamestnancov, požadovaných skladov a sociálneho zázemia s dennou miestnosťou. Z dôvodu blízkosti rôznych požiarных úsekov bude z miestnosti ZZ ponechaný prístup na ochodzu pri hale TEŽ. Existujúce dvere budú vymenené za protipožiarne v zmysle časti PBS.

Priestory boli navrhnuté na základe poskytnutého lokálneho programu a následne bola odsúhlasená dispozícia.

Napájanie rozvádzača R1 bude z jestvujúceho vývodu rozvádzača RHM, tento vývod je meraný v rozvádzači RHM, pôvodne bol plánovaný pre objekt reštaurácie a je ukončený v priestore reštaurácie - kde bude realizované CRD

Centrum riadenia dopravy v ŽST Poprad-Tatry bude diaľkovo riadiť premávku v úseku od ŽST MALÁ LODINA po ŽST ŠTRBA. Riadiace centrum bude umiestnené v terajšej prijímacej budove na poschodí. Bude v ňom 5 pracovísk:

- 3 pracoviská - výpravca-dispečer pre riadenie dopravy:
  - Štrba – Vydriák,
  - Vydriák (mimo) – Krompachy,
  - Krompachy (mimo) – Malá Lodina.
- 1 pracovisko pre zber dát grafikonu a informačných systémov,
- 1 pracovisko je určené pre operátora, ktorý zaisťuje osvetlenie staníc, ohrev výmen, EPZ, monitoruje zariadenia EPS a PSN.

Na pracoviskách je predpoklad ôsmich monitorov, v dvoch radoch po 4ks a s príslušným oznamovacím zariadením.

V technologickej miestnosti sa budú nachádzať:

- 4 ks skriň pre technológiu CRD,
- 1 ks skrine pre metalických a optických záverov,
- 2 ks skriň pre napájacie zariadenie a batérie,
- 6 ks skriň pre RBC – výhľadová rezerva.

#### **4. Rozpočet a ekonomické hodnotenie**

Cena etapy 6 (UČS 14, 15, 16):

9 562 268.27 € bez DPH v CÚ 2020

Predmetom hodnotenia je modernizácia železničnej infraštruktúry v úseku Poprad-Tatry – Markušovce (mimo) doplnená o realizáciu centra riadenia dopravy Poprad. Realizácia uvedenej investície je ďalej nazývaná projektový variant. Ako porovnávací variant slúži tzv. variant „bez projektu“ t.j. prirodzený vývoj technického stavu železničnej infraštruktúry v riešenej oblasti v prípade že nebude realizovaný projektový variant.

#### ***Metóda hodnotenia***

Metóda hodnotenia :

- analýza nákladov a výnosov (CBA),
- pre zostavu cash flow nákladov a výnosov je použitá prírastková metóda (zmeny nákladov a výnosov projektového variantu sú porovnávané s variantom „bez projektu“).

Analýza nákladov a výnosov bola spracovaná v zmysle metodických príručiek pre projekty spolufinancované z fondov EÚ v programovom období 2014 - 2020 :

- „Metodická príručka k tvorbe analýz nákladov a prínosov (CBA)“, Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (MDV SR, verzia 2.1, r. 2018),

- „Príručka k analýze nákladov a výnosov investičných projektov“ (Európska komisia, r. 2014), príručka platná pre programové obdobie 2014 – 2020.

Posudzovaný projektový variant je vyhodnotený z hľadiska:

- miery vnútornej ekonomickej návratnosti (ERR) a čistej súčasnej hodnoty (ENPV),
- indexu ekonomickej výnosnosti – pomer prínosov a nákladov (B/C),
- sociálno-ekonomickej návratnosti.

Hodnotiace obdobie – 30 rokov je stanovené v zmysle metodických príručiek a s ohľadom na charakter investície, ktorou je železničná infraštruktúra.

*Variant „bez projektu“*

Variant bez projektu predstavuje prirodzený vývoj technického stavu železničnej infraštruktúry v riešenej oblasti v prípade že nebude realizovaný projektový variant t.j. zachovanie súčasnej technickej úrovne železničnej infraštruktúry vrátane traťovej rýchlosti. Počas hodnotiaceho obdobia budú v rámci tohto variantu realizované :

- prostá obnova a výmena dožitých zariadení za zariadenia rovnakej technickej úrovne resp. za zariadenia dostupné v tom čase na trhu (zabezpečovacia a telekomunikačná technika),
- rekonštrukcie, ktoré sú nevyhnutné pre zachovanie prevádzkyschopnosti železničných zariadení v riešenej oblasti.

Investície nevyhnutné pre zachovanie prevádzkyschopnosti predstavujú :

- nové zariadenia dostupné v tom čase na trhu :
  - staničné zabezpečovacie zariadenie v železničných staniách Vydrník a Spišská Nová Ves,
  - traťové zabezpečovacie zariadenia medzi uvedenými železničnými stanicami,
- prostá reprodukcia ekonomicky a technicky dožitých zariadení, rekonštrukcia, oprava resp. úpravy zariadení vychádzajúce zo splnenia požiadaviek legislatívy pri zachovaní súčasných technických parametrov,
- rekonštrukcia mostov a umelých stavieb v rozsahu zabezpečenia prevádzkyschopnosti,
- rekonštrukciu železničného zvršku a nevyhnutné úpravy železničného spodku, trakčného vedenia v železničných staniách a medzistaničných úsekoch,
- rekonštrukcia ostatných prvkov železničnej infraštruktúry po ekonomickej a technickej životnosti.

Prevažná časť investícií nevyhnutných pre zachovanie prevádzky bude realizovaná v prvých desiatich rokoch hodnotiaceho obdobia.

*Projektový variant*

Projektový variant predstavuje modernizáciu riešeného úseku v rozsahu :

- úprava geometrickej polohy koľají pre rýchlosť do 160 km<sup>-1</sup>,
- priechodnosť vozidiel pre kinematický obrys vozidla UIC C a priechodný prierez IUC GC,
- únosnosť železničného zvršku a zodpovedajúca únosnosť železničného podvalového podložia pre triedu zaťažiteľnosti D4 UIC (hmotnosť na nápravu 22,5t),
- priechodnosť železničných mostných stavieb pre zaťažovací vlak IUC-71 a priestorovú úpravu podľa STN 73 6201. Nové mosty navrhovať na zaťažovací vlak triedy T,
- prestavba železničných staníc pre dosiahnutie užitočných dĺžok v hlavných a koľajach pre predchádzanie minimálne 750m, v ostatných dopravných koľajach 700m (výnimočne 650m),
- nástupištia s hranami 550mm nad temenom koľajnice (TK) dĺžky 200m vo všetkých zastávkach a staniách, v staniách s pravidelným zastavením vlakov EC, IC, Ex alebo R dĺžky 400m,

- peronizácia železničných staníc s mimoúrovňovým prístupom cestujúcich a s úpravou všetkých komunikácií pre chodcov v priestoroch staníc a zastávok pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu,
- prispôbenie verejných priestorov prijímacej budovy zvýšenému štandardu služieb, informačných systémov a kultúry cestovania v závislosti na existujúcich a predpokladaných výhľadových frekvenciách cestujúcich,
- realizácia dvoch nových výhybní Spišské Tomášovce a Hozelec pre zabezpečenie požadovanej výkonnosti trate,
- vybudovanie nových konštrukcií nadjazdov, podjazdov a podchodov so súvisiacimi cestnými komunikáciami, prípadne zrušenie bez náhrady,
- komplexná prestavba trakčných vedení pre prevádzkovú rýchlosť  $160\text{km}\cdot\text{h}^{-1} + 30\%$ . Trakčné vedenie bude priečne aj pozdĺžne delené do samostatných celkov s možnosťou miestneho i diaľkového ovládania odpojovačov,
- pokiaľ to prestavba železničných zastávok a staníc vyžaduje, rekonštruujú sa aj dotknuté silnoprúdové rozvody a elektrické osvetlenie, vybuduje sa elektrický ohrev výhybiiek,
- riadenie technologických procesov napájania pevných trakčných zariadení a vybraných elektrických odberov sa uskutoční miestnymi riadiacimi systémami ako aj diaľkovo riadenými systémami z dispečerských centier,
- staničné zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie na princípe elektronických stavadiel s väzbami na systémy automatického riadenia rýchlosti vlakov,
- nové traťové zabezpečovacie zariadenie, ktoré sa vybuduje systémom automatických hradiel,
- nové centrum riadenia dopravy situované v železničnej stanici Poprad-Tatry.

### ***Výsledky finančnej analýzy***

Kumulované diskontované náklady	C = 156 136 417 €
Kumulované diskontované výnosy	B = 261 908 €
Finančná čistá súčasná hodnota	FNPV = - 155 874 509 €
Finančné vnútorné výnosové percento	FRR = 0,24 %
Pomer výnosov a nákladov	B/C = 0,0017
Finančná návratnosť investície	<b>počas hodnotiaceho obdobia nenávratné</b>

Z uvedených hodnôt základných parametrov finančnej analýzy je zrejmé že projektový variant nie je finančne návratný (schopný z čistých finančných výnosov uhradiť investičné náklady) a vyžaduje si dotáciu (nenávratný finančný príspevok).

### ***Ekonomická analýza***

#### *Výsledky ekonomickej analýzy*

Kumulované diskontované náklady	C = 158 335 731 €
Kumulované diskontované prínosy	B = 160 820 130 €
Ekonomická čistá súčasná hodnota	ENPV = 2 484 399 €
Ekonomické vnútorné výnosové percento	ERR = 5,06 %
Pomer výnosov a nákladov	B/C = 1,02
Ekonomická návratnosť investície	30 rokov

Na základe výsledkov ekonomickej analýzy je možné konštatovať, že navrhnuté technické riešenie (projektový variant) dosahuje požadované ekonomické parametre efektívnosti investície.

Pre objektívne posúdenie je potrebné uviesť aj výsledky zo štúdie realizovateľnosti riešiacej úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou.

Dosiahnuté ukazovatele za úsek Žilina – Košice (variant 3.1 „Štúdia realizovateľnosti – aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr.“, Star EU – CDV združenie, r. 2015) :

Investičné náklady (CÚ 2015)	IN = 3 389,7 mil. €
Ekonomická čistá súčasná hodnota	ENPV = 234,3 mil. €
Ekonomické vnútorné výnosové percento	EIRR = 5,79 %
Pomer výnosov a nákladov	B/C = 1,173
Ekonomická návratnosť investície	PB = 27,5 rokov

### **Záver ekonomického hodnotenia**

Na základe spracovaných analýz a výpočtov je možné urobiť tieto závery:

- posudzovaná stavba aj samostatne zabezpečuje ekonomickú návratnosť investície počas hodnotiaceho obdobia,
- hodnotená stavba je súčasťou ekonomicky efektívneho projektu modernizácie časti medzinárodného koridoru vedúceho cez územie Slovenskej republiky (úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou),
- prínosy stavby sú vyjadrené :
  - finančnými prínosmi, čo je úspora nákladov na prevádzku a údržbu železničnej infraštruktúry v posudzovanom úseku a úspora nákladov na prevádzku vozidiel zabezpečujúcich požadovanú hybnosť obyvateľov a prepravu tovaru,
  - sociálno-ekonomickými prínosmi, čo je úsporou času cestujúcich, znížením nehodovosti a zlepšením kvality životného prostredia.

### **5. Záver**

Na základe prerokovania predloženého projektu pre stavebné povolenie, jeho posúdenia odborom expertízy GR ŽSR a odporúčania generálneho riaditeľa ŽSR

#### **a/ s c h v a ľ u j e m :**

1. dokumentáciu pre stavebné povolenie stavby  
**„Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice úsek trate Poprad Tatry (mimo Krompachy“ 6. Etapa / UČS 14,15,16**
2. celkové rozpočtové náklady stavby ( Stavebné objekty+ Technologická časť +Zariadenie staveniska+ Predpokladané vyvolané investície ) v CÚ 2020:

9 562 268.27 EUR bez DPH.

**b/ u k l a d á m :**

investorovi stavby odboru investorskému GR ŽSR Bratislava splniť pripomienky uvedené v bode 4 odborného posudku č. 35238/2021/O230-1 zo dňa 18.11. 2021, a aby koordinoval jednotlivé etapy stavby so stavbami:

**„Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice úsek trate Poprad Tatry (mimo) Krompachy“**

**3. etapa (aktuálna stavba)**

UČS 05 traťový úsek Markušovce – ŽST SPIŠSKÁ NOVÁ VES

UČS 06 traťový úsek Spišská Nová Ves – VÝH SPIŠSKÉ TOMÁŠOVCE

**4. etapa (aktuálna stavba)**

UČS 07 traťový úsek Spišské Tomášovce – Vydrník

UČS 08 ŽST VYDRNÍK

UČS 09 traťový úsek Vydrník – ZAST HÔRKA

**5. etapa (aktuálna stavba)**

UČS 10 traťový úsek Hôrka – VÝH HOZELEC

UČS 11 traťový úsek Hozelec – Poprad

UČS 12 ŽST POPRAD-TATRY

**„ŽST Poprad – Tatry, adaptácia priestorov a vybudovanie technológie ŽT v priestoroch ŽST“**

**„Implementácia rádiového systému GSM-R na úseku Varín /mimo/ - Košice – Čierna nad Tisou“.**

**c/ s ú h l a s í m :**

aby investor stavby v čase dojednanej doby realizácie spresnil postup realizácie a časové kroky podľa technológie prevádzky železničnej dopravy - výlukového harmonogramu , pridelených financií a stavieb cudzích investorov a podľa možnosti koordinoval, prípadne aj a zlúčil jednotlivé etapy stavby.

V Bratislave, dňa 26. 11. 2021

.....  
Ing. Ján Farkaš  
generálny riaditeľ  
sekcie železničnej dopravy a dráh