





Spolufinancované Európskou úniou

Nástroj na prepájanie Európy

Výhradnú zodpovednosť za túto publikáciu nesie autor. Európska únia nenesie žiadnu zodpovednosť za akékoľvek použitie informácií, ktoré sa v nej nachádzajú.

Investor		Generálny projektant			
 ŽSR Železnice Slovenskej republiky 813 61 BRATISLAVA, KLEMENSOVA 8		 Valbek Prodex VALBEK&PRODEX, spol. s r.o., Rusovská cesta 16, 851 01 Bratislava			
Číslo stavby	A 19158	Číslo zákazky	19BR11001	Archívne číslo	19BR11001-DÚR

Stavba			 Valbek Prodex VALBEK&PRODEX, spol. s r.o. Rusovská cesta 16, 851 01 Bratislava	
ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo) - Kúty				
Hlavný inžinier projektu Ing. Peter Poláček 	Zodpovedný projektant PS/SO -	Navrhol, vypracoval Ing. Peter Poláček 	Kontroloval Dr. Ing. Ján Bušovský 	
Počet listov A4	Mierka -	Stupeň PD DSZ/DÚR	Dátum 04.2021	
Objekt / súbor			19BR11001	
Projekt organizácie výstavby			Arch. číslo 19BR11001-DÚR	
			Časť dokumentácie F.1	
Názov prílohy Technická správa POV			Číslo prílohy -	

Obsah

1	Identifikačné údaje	3
1.1	Stavba	3
1.2	Stavebník - investor	3
1.3	Projektant	3
2	Predmet riešenia	4
2.1	Umiestnenie stavby	4
3	Členenie stavby na ucelené časti stavby	4
4	Vymedzenie priestoru staveniska	5
5	Plochy, prístupové trasy, prívod vody a el. energie k objektom zariadenia staveniska	6
5.1	Kapacita a využitie existujúcich objektov na účely zariadenia staveniska	6
5.2	Situovanie plôch potrebných na zariadenie staveniska a prípravné prác	6
5.3	Spôsob zabezpečenia prívodu vody, elektrickej energie	6
5.3.1	Voda	6
5.3.2	Elektrická energia	7
5.3.3	Kanalizácia	7
5.3.4	Telefón	7
5.4	Predpokladaný maximálny počet pracovníkov zúčastnených na výstavbe a vytvorenie vyhovujúcich sociálnych podmienok pre ich činnosť	7
5.5	Údaje o dopravných trasách pre presun rozhodujúcich dodávok a materiálov	7
5.6	Obchádzkové trasy pozemných komunikácií	8
6	Osobitné a bezpečnostné opatrenia pri realizácii stavby	8
7	Vplyv uskutočnenia stavby na životné prostredie a spôsob obmedzenia alebo vylúčenia nežiaducich vplyvov	8
8	Druhy a kategórie odpadov a podmienky pre manipuláciu a skladovanie týchto odpadov.	10
9	Podmienky a zásady organizácie výstavby	11
9.1	Súvisiace stavby	12
9.2	Doba výstavby, termíny stavby, etapy výstavby	12
9.3	Postup počas realizácie stavby	12
9.4	Návrh etapizácie stavebných prác	13
10	Predčasné užívanie stavebných objektov, etapizácia prác	15

1 Identifikačné údaje

1.1 Stavba

Názov stavby: **ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo) – Kúty**

Číslo stavby: **A 19158**

Charakter stavby: Líniová stavba vo verejnom záujme

Miesto stavby:

- Kraj: Bratislavský, Trnavský
- Okres: Malacky, Senica
- Katastrálne územie: Malacky, Veľké Leváre, Závod, Moravský Svätý Ján, Sekule, Borský Svätý Jur, Kuklov, Kúty

Druh stavby: Modernizácia hlavnej dvojkolajnej železničnej trate

Odvetvie: Železničná doprava

1.2 Stavebník - investor

Stavebník:

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

Organizácia splnomocnená konať a zastupovať objednávateľa vo veciach prípravy stavby:

VALBEK&PRODEX, spol. s.r.o.
Rusovská cesta 16
851 01 Bratislava 5
IČO: 17 314 569

Nadriadený orgán objednávateľa:

Ministerstvo dopravy a výstavby SR
Námestie slobody 6
810 15 Bratislava

1.3 Projektant

Generálny projektant: **VALBEK&PRODEX, spol. s.r.o.**
Rusovská cesta 16
851 01 Bratislava 5

Hlavný inžinier projektu: Ing. Peter Poláček

2 Predmet riešenia

Časť dokumentácie „Organizácia výstavby“ je spracovaná na základe technického riešenia a priestorového umiestnenia prevádzkových súborov a stavebných objektov a na základe miestnych podmienok v obvode a v okolí staveniska. Cieľom riešenia je navrhnuť postup výstavby s maximálnou efektívnosťou stavebných činností.

V tejto časti dokumentácie je popísaný postup výstavby iba v hlavných zásadách, čo zodpovedá stupňu spracováanej dokumentácie (DSZ/DÚR). Nedá sa vylúčiť, že v rámci ďalšej prípravy stavby na základe zmien či spresnení stanovísk účastníkov územného či stavebného konania nedôjde ku zmenám v koncepcii organizácie výstavby. Z tohto dôvodu je v tejto prílohe organizácia výstavby navrhnutá len v hlavných rysoch.

Cieľom POV je:

- vymedziť priestor staveniska,
- navrhnuť plochy zariadenia staveniska (ďalej len ZS),
- navrhnuť prístupové trasy k stavenisku a plochám ZS,
- navrhnuť postup realizácie výstavby,
- navrhnuť dĺžku výstavby.

2.1 Umiestnenie stavby

Modernizácia železničnej trate v úseku Malacky (mimo) – Kúty je súčasťou železničnej trate č.126 A (Bratislava - Kúty - Lanžhot (CZ)). Stavba sa nachádza na území dvoch samosprávnych krajov, dvoch okresov a 9 katastrálnych území.

kraj: **Bratislavský kraj, Trnavský kraj**
okres: **Malacky, Senica**
katastrálne územia: Malacky, Veľké Leváre, Závod, Moravský Svätý Ján, Sekule, Borský Svätý Jur, Kuklov, Kúty

Modernizácia rieši zvýšenie traťovej rýchlosti na traťovom úseku Malacky (mimo) - Kúty na traťovú rýchlosť do 200km.hod⁻¹ tak, aby rýchlosť 200km.hod⁻¹ bola dosahovaná v čo najdlhších úsekoch bez obmedzujúcich skokov, pričom za obmedzujúci skok je považovaný rozdiel rýchlosti medzi susednými úsekmi väčší ako 20km.hod⁻¹.

Modernizácia železničnej trate predstavuje zabudovanie moderných a progresívnych prvkov za účelom zlepšenia nie len jej parametrov, ale hlavne zvýšenie efektívnosti železničnej prevádzky.

Železničnej dopravná cesta zahŕňa mimo samotnej železničnej trate aj pozemky, objekty a zariadenia železničných tratí a stavieb, telekomunikačnú a zabezpečovaciu techniku, zariadenia energetiky a elektrotechniky ako aj riadenie dopravy.

Začiatok modernizácie železničného spodku a zvršku bude za ŽST Malacky v nžkm 25,360 /sžkm 25,360/. Koniec modernizácie traťového úseku bude za ŽST Kúty v nžkm 68,961 /sžkm 68,964/. Dĺžka riešeného úseku (objekty železničného zvršku) je 27,045 km. V súčasnej dobe predmetný úsek nespĺňa požadované kritéria a požiadavky pre modernizované trate (traťová rýchlosť je max. 140km.hod⁻¹ s obmedzeniami na 120km.hod⁻¹, v ŽST Kúty na 100km.hod⁻¹).

3 Členenie stavby na ucelené časti stavby

Hlavnou zásadou, z ktorej sa pri príprave dokumentácie uvažuje z hľadiska postupu výstavby je, že sa modernizácia uskutoční počas zachovania prevádzky železničnej dopravy a to postupným vylučovaním koľají v železničných staniciach a zachovaním aspoň jednej prevádzkovej koľaje v medzistaničných úsekoch. Táto skutočnosť výrazne ovplyvní dobu výstavby modernizovaných traťových úsekov ako aj železničných staníc.

Z tejto zásady ako aj zo skúseností a poznatkov z prípravy iných stavieb (realizovaných alebo stavieb v realizácii) v úseku Bratislava Rača – Žilina, vychádza základné členenie stavby na ucelené časti stavby (UČS).

na ktoré budú 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.

Stavba je členená na šesť 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 modernizácie je rozdelená na UČS nasledovne:

- UČS 00 ETCS L2
- UČS 05 Traťový úsek Malacky - Veľké Leváre
- UČS 06 ŽST Veľké Leváre
- UČS 07 Traťový úsek Veľké Leváre - Ciglát
- UČS 08 Traťový úsek Ciglát (mimo) – Kúty
- UČS 09 ŽST Kúty

Návrh na vydanie územného rozhodnutia sa podáva na celú stavbu ako celok, nie na samostatné UČS.

4 Vymedzenie priestoru staveniska

Stavenisko je situované pozdĺž jestvujúcej trate. Modernizovaná stavba je takmer v celom úseku v mieste existujúcej trate. Vzhľadom na dodržanie technických kritérií sú riešené tri preložky trate v smerových oblúkoch. Z tohto dôvodu dôjde k záberom pozemkov vo vlastníctve iných fyzických a právnických osôb.

Obvod staveniska vymedzuje plochu, na ktorej bude prebiehať stavebná činnosť a výstavba stavebných objektov a prevádzkových súborov (ďalej len SO a PS). Stavenisko je navrhnuté na základe technického riešenia jednotlivých SO a PS.

Zábery pozemkov počas výstavby a po ukončení stavby sú vyznačené v situácii POV. Pozemky, na ktorých bude prebiehať výstavba sú prevažne vo vlastníctve ŽSR.

Postupnosť zaberania územia a opúšťania dočasných záberov na výstavbu bude závisieť od postupu rozpracovanosti jednotlivých ucelených častí stavby a sledu jednotlivých stavebných postupov.

Z hľadiska potreby výstavby a budúcej stavby sa zábery územia (pozemkov) rozdeľujú na:

- **dočasné zábery** pre výstavbu do 1 roka,
- **dočasné zábery** pre výstavbu nad 1 rok,
- **trvalé zábery**, na ktorých bude umiestnená celá líniová stavba vrátane príslušných stavieb a zariadení.

Dočasné zábery pre výstavbu do 1 roka predstavujú územia na výstavbu objektov a zariadení menšieho rozsahu (napr. prístupové komunikácie, zariadenia staveniska mostov a p.), ktorých výstavba spolu s vypratáním staveniska a zrušením prístupovej komunikácie k stavanému objektu nepresiahne 1 rok.

Dočasné zábery pre výstavbu nad 1 rok predstavujú územia pre výstavbu objektov a zariadení väčšieho rozsahu (napr. prístupové komunikácie, zariadenia staveniska mostných estakád a tunelov a p.), ktorých výstavba spolu s vypratáním staveniska a prístupovej komunikácie k stavanému objektu presiahne 1 rok.

Oba typy záberov závisia na veľkosti stavaného objektu a technológii výstavby, ktorá sa upresní v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. V dokumentácii pre územné rozhodnutie sú oba typy dočasných záberov nerozlíšené.

Trvalé zábery sú zábery, na ktorých bude umiestnená celá líniová stavba. Nové trvalé zábery nebude predstavovať len územie, na ktorom bude postavená nová železničná trať, jej objekty a technologické zariadenia, ale aj nové preložky inžinierskych sietí, pozemných komunikácií a ostatných vyvolaných investícií, ktoré zohľadňujú trasu novej trate, ako aj potreby zachovania prepojení záujmových území jednotlivých obcí podľa schválených územných plánov.

Ak bude budúci zhotoviteľ stavby využívať počas výstavby ďalšie územia popri budúcej trati ako prístupové komunikácie, manipulačné plochy, zariadenia staveniska – dočasné zábery nad rámec predpokladaného obvodu stavby, bude toto územie predmetom dodávateľskej prípravy stavby.

Obvod staveniska vymedzuje plochu, na ktorej bude prebiehať stavebná činnosť a výstavba stavebných objektov a prevádzkových súborov (ďalej len SO a PS). Stavenisko je navrhnuté na základe technického riešenia jednotlivých SO a PS.

5 Plochy, prístupové trasy, prívod vody a el. energie k objektom zariadenia staveniska

V priebehu spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie bolo v úzkej súčinnosti s návrhom technického riešenia jednotlivých SO a PS preverované územie, na ktorom bude stavba realizovaná. Cieľom bolo nájsť, príp. vytipovať vhodné plochy, ktoré by bolo možné v priebehu výstavby využiť pre účely stavby.

Plochy ZS sú situované podľa návrhu jednotlivých spracovateľov rozhodujúcich stavebných objektov a prevádzkových súborov a možnosti prístupu stavebnej a prepravnej mechanizácie na skládky potrebného stavebného materiálu. Návrh bol realizovaný s ohľadom na konfiguráciu terénu, predpokladané potreby dodávateľa a vlastníckych vzťahov k susedným pozemkom. Plochy pre ZS budú prednostne umiestnené na pozemkoch vo vlastníctve ŽSR. Plochy ZS sú situované prevažne tak, aby boli dostupné z terajších komunikácií alebo z telesa dráhy.

5.1 Kapacita a využitie jestvujúcich objektov na účely zariadenia staveniska

V priestore staveniska sa nenachádzajú existujúce pozemné objekty, ktoré by dovoľovali ich využitie pre zariadenie staveniska. Zhotoviteľ stavby v rámci zariadenia staveniska vybuduje dočasné objekty zariadenia staveniska z mobilných buniek. Pre ich situovanie umiestnenia boli vytipované plochy zrejme z výkresovej časti (časť F.3).

Konkrétny výber polohy zariadenia staveniska a využívanie budovaných objektov stavby bude predmetom rozhodnutia zhotoviteľa na základe vlastnej analýzy organizácie výstavby.

5.2 Situovanie plôch potrebných na zariadenie staveniska a prípravné prác

Úpravy a využitie navrhnutých plôch ZS budú súčasťou posúdenia, prípravy a dodávky dodávateľa stavby. Plochy ZS dodávateľ podľa potreby upraví. Spevnenie plôch ZS sa vykoná po odstránení ornice zhrnutnou vrstvou štrku alebo vypanelovaním. Po ukončení ich využívania budú ZS uvoľnené a terén bude upravený do pôvodného stavu, alebo do projektovaného stavu súvisiaceho SO. Plochy ZS navrhnuté v tejto dokumentácii nie sú záväzné, preto je nutné brať ich ako návrh, ktorý si môže dodávateľ stavby prispôsobiť svojím zvyklostiam a potrebám na základe prejednávania s dotknutými vlastníckymi a orgánmi štátnej správy. Navrhnuté plochy ZS sú zakreslené v situácii POV. Z ekonomických dôvodov je taktiež nutné uvažovať s využitím objektov v majetku ŽSR. Pri prejednávaní zhotoviteľskej prípravy je však nutné počítať, že niektoré objekty môžu byť využité ako provízorne pre prevádzkové účely napr. objekty bývalých stavadiel pri výlukových prácach na zhlaviach, objekty bývalých skladišť a pod.

Projektové riešenie vybavenia ZS nie je predmetom riešenia projektu stavby, dokumentácia na riešenie ZS a jeho realizácia bude súčasťou dodávky zhotoviteľa.

Centrálne plochy ZS sú navrhnuté v miestach s rozhodujúcou stavebnou činnosťou. Ostatné plochy ZS sú navrhnuté pri rozhodujúcich inžinierskych objektoch.

Pre výstavbu sa uvažuje s využitím existujúcich stabilných betonárok v okolí. Úložiská stavebného materiálu pre výstavbu sa navrhujú na plochách ŽSR v jednotlivých ŽST (Veľké Leváre, Kúty, prípadne v rušenej ŽST Sekule).

Depónie koľajovej mechanizácie sa navrhujú podľa postupu výstavby v jednotlivých dopravných predmetného úseku: ŽST Veľké Leváre, ŽST Kúty.

5.3 Spôsob zabezpečenia prívodu vody, elektrickej energie

5.3.1 Voda

Zásobovanie stavenísk pitnou vodou sa navrhuje z existujúcej verejnej vodovodnej siete, resp. dovozom v nádobách. Zásobovanie úžitkovou vodou sa navrhuje, na miestach kde je to možné, z existujúcich vodných

tokov, ináč z existujúcej verejnej vodovodnej siete, resp. dovozom v cisternách. Odber a spôsob napojenia bude pred realizáciou prerokovaný so správcom siete, resp. správcom vodného toku.

Do lokalít bez vodovodnej siete bude voda podľa potreby dovážaná. Pribeh súčasných vodovodných sietí v obvode staveniska je zakreslený v koordinačných situáciách.

5.3.2 Elektrická energia

Ak to kapacita existujúcich rozvodov elektrickej energie pri ZS dovoľí, je možné pripojenie zariadení stavenísk na existujúcu rozvodnú sieť. Pri väčších požiadavkách na odbery energie sa navrhujú osobitné elektrické prípojky. Pre zachovanie trvalého napájania niektorých ZS, alebo kde nebude možné pripojenie na verejnú rozvodnú elektrickú sieť, navrhujú sa mobilné alebo stacionárne agregáty (elektrocentrály). Odbery elektrickej energie, maximálny povolený príkon a spôsob napojenia musí byť prejednaný so správcom a majiteľom odberného miesta.

5.3.3 Kanalizácia

Odtok vody zo staveniska je riešený do súčasných miestnych odvodňovacích zariadení za podmienky neznečistenia a nepoškodenia využívaných zariadení, vodných zdrojov a pozemkov.

Kanalizácia a septiky (žumpy) pre WC a sociálne zariadenia sa navrhujú vybudovať na tých zariadeniach stavenísk, kde bude sociálne zázemie staveniska. V areáloch železničných staníc sa navrhuje používať sociálne zariadenia ŽSR. Výstavba a pripojenie staveniskových sociálnych zariadení je súčasťou prípravy dodávateľa. Na súčasnú kanalizačnú sieť je možné napojiť sa v súčasných kanalizačných šachtách.

V miestach, kde nebude možné pripojenie na súčasnú kanalizačnú sieť a vybudovanie septikov bude z hľadiska ekologického alebo ekonomického neprijateľné, navrhujú sa chemické WC.

5.3.4 Telefón

Vzhľadom na rozsah a charakter stavby sa na stavbe predpokladá využitie mobilných telefónov a v prípade potreby aj telefónna sieť ŽSR..

5.4 Predpokladaný maximálny počet pracovníkov zúčastnených na výstavbe a vytvorenie vyhovujúcich sociálnych podmienok pre ich činnosť

Predpokladaný počet pracovníkov pri výstavbe bude známy až po výbere zhotoviteľa stavby. Na stavbe sa budovanie ubytovacích a stravovacích zariadení pre účely výstavby nepredpokladá. Ubytovanie je možné zabezpečiť v rámci ubytovacích kapacít mesta Malacky. Stravovanie pracovníkov zhotoviteľ zabezpečí ambulantným výdajom stravy na stavenisku resp. stravovanie bude zabezpečené v stravovacích zariadeniach v okolí stavby.

Na stavenisku musí byť k dispozícii lekárnička s potrebným vybavením pre poskytnutie prvej pomoci. Vzhľadom na rozsah staveniska budú v zmysle hygienických predpisov v požadovaných vzdialenostiach osadené mobilné ekologické WC s kabínkou prípadne bude možné využívať WC v ŽST.

5.5 Údaje o dopravných trasách pre presun rozhodujúcich dodávok a materiálov

Hlavné a vedľajšie dopravné trasy zabezpečujúce prístup na stavenisko sú dokumentované v situácii POV (príl. F.3). Prísun materiálu bude prednostne realizovaný po železničnej trati a využívaná bude aj cestná automobilová doprava.

Hlavné prístupové trasy sú vedené po existujúcej cestnej sieti (cesty I, II a III triedy a miestne komunikácie). Pre ďalší prístup na stavenisko sa budú využívať nespevnené miestne komunikácie, poľné a lesné cesty.

Prevádzku na verejných cestných komunikáciách ovplyvní najmä zvýšená intenzita dopravy jednotlivých UČS výstavba nových cestných nadjazdov a podjazdov.

5.6 Obchádzkové trasy pozemných komunikácií

Počas výstavby nových cestných komunikácií, alebo ich preložiek, prestavby a budovania železničných a cestných mostov, budovania nového telesa železničnej trate a p. sa navrhujú dočasné obchádzkové trasy po existujúcej cestnej sieti. V predkladanej stavbe sú navrhnuté dve úpravy existujúcich nespevnených komunikácií pre zabezpečenie prístupu do areálu bývalej betonárky Strabag (žkm 40,130) a pre zabezpečenie prístupu do obce Moravský Svätý Ján (v smere od obce Závod, cesta III/1100) počas výstavby mimoúrovňového kríženia v žkm 41,214. Obe komunikácie sú v UČS 07 (SO 07-38-07, SO 07-38-08). Dočasné obchádzkové komunikácie budú pripravené, resp. vybudované pred uzatvorením existujúcich ciest. Pri návrhu sa sleduje princíp možného zachovania prepojenia a obsluhy lokalít ako pri pôvodných trasách ciest.

6 Osobitné a bezpečnostné opatrenia pri realizácii stavby

Zhotoviteľ stavby je povinný rešpektovať pri realizácii stavby platné predpisy v oblasti bezpečnosti práce a povinnosti vyplývajúce zo stavebného zákona. Zo strany zhotoviteľa stavebných prác je nutné zabezpečiť u všetkých pracovníkov podieľajúcich sa na realizácii stavby dodržiavanie zásad bezpečnosti práce a technických zariadení.

Podrobný popis osobitých a bezpečnostných opatrení počas výstavby je spracovaný v Pláne bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci (príl. č. F.2), ktorý je vypracovaný v zmysle Nariadenia vlády SR 396/2006 Z.z.

7 Vplyv uskutočnenia stavby na životné prostredie a spôsob obmedzenia alebo vylúčenia nežiaducich vplyvov

Medzi najdôležitejšie vplyvy počas výstavby a po nej na životné prostredie patria:

- vplyvy na obyvateľstvo,
- vplyvy na ovzdušie,
- vplyvy na vodné pomery (povrchové a podpovrchové vody),
- vplyvy na pôdu,
- vplyvy na suchozemské prostredie,

Negatívne vplyvy majú len dočasný charakter a spájajú sa s obdobím výstavby, tzn. s vlastnou stavebnou činnosťou. Prínosy, ktoré sú dôvodom navrhovanej stavby prevažujú a vylučujú nerealizáciu tejto stavebnej činnosti. Po ukončení realizácie výstavby budú pôsobiť dlhodobá a ich vplyvy sa postupne pozitívne prejavajú na prostredí aj obyvateľstve. Prejavujú sa predovšetkým zabudovaním moderných konštrukcií a materiálov, znižujúcich emisie hluku do okolia.

Čiastočná eliminácia negatívnych vplyvov počas výstavby bude závisieť aj od prístupu zhotoviteľa stavby.

Výstavba tejto líniovej stavby prinesie na životné prostredie najmä tieto negatívne vplyvy:

- lokálne zvýšenie hladiny hluku zo stavebnej mechanizácie,
- zvýšenie prašnosti a koncentrácie splošných výfukových plynov zo stavebnej techniky a mechanizácie,
- obmedzenie dopravy v čase výstavby.

Pre minimalizáciu negatívnych dopadov realizácie stavby na životné prostredie je žiadúce:

- udržiavať stavebnú mechanizáciu a techniku v dobrom stave,
- náklad na vozidlách ukladať tak, aby nedochádzalo k uvoľňovaniu materiálu,
- hlukovo náročné práce realizovať v nutnom rozsahu,
- organizáciou práce minimalizovať počty jazd nákladných áut, minimalizovať obmedzenia cestnej dopravy v obode stavby,
- vylúčiť možnosť znečistenia zemín či vôd únikom ropných látok zo stavebnej mechanizácie.

Čiastočná eliminácia negatívnych vplyvov počas výstavby bude závisieť aj od prístupu zhotoviteľa stavby, od jeho zodpovednosti v dodržiavaní základných požiadaviek stanovených legislatívou (bezpečnostnými predpismi, protipožiarnymi predpismi, havarijným poriadkom a pod).

Pri odvoze sute a prebytočnej zeminy musí zhotoviteľ stavby rešpektovať všetky platné právne predpisy v danej problematike.

Dodávateľ je povinný rešpektovať požiadavky zo Záverečného stanoviska ministerstva životného prostredia SR č.2264/2017-1.7/, zo dňa 19.2.2018, ktoré v ňom boli uvedené. Zoznam najdôležitejších požiadaviek z uvedeného ZS MŽP SR, pre realizáciu stavby je nasledovný:

- zásahy do chránených území a území Natura 2000 zrealizovať v spolupráci s príslušnou organizáciou Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky.
- výrubu lesných porastov a nelesnej krovitej a stromovej zelene sa musia uskutočniť prednostne v mimohniezdnom období a len v nevyhnutnom rozsahu, v inom období len po vykonanom ornitologickom prieskume.
- **z dôvodu minimalizácie nepriaznivých vplyvov na CHVÚ Záhorské Pomoravie viesť prístupové staveniskové komunikácie počas modernizačných prác v mieste križovania trate s chráneným vtáčím územím len na jednej strane železničného telesa**
- **minimalizovať zásah do biotopov európskeho a národného významu. Územia Natura 2000 v tomto úseku: ÚEV Abrod, CHVÚ Záhorské Pomoravie.** Umiestnenie stavebných dvorov (depónii) a zariadení staveniska (ZS) budú prerokované s ŠOP. Definitívnu polohu ZS si určí zhotoviteľ podľa vybranej technológie výstavby a spôsobu dopravy materiálu.
- **z dôvodu minimalizácie nepriaznivých vplyvov na ÚEV Devínske alúvium Moravy, ÚEV Devínske jazero, ÚEV Morava a ÚEV Abrod viesť staveniskové komunikácie počas výstavby výlučne pozdĺž východnej strany železničnej trate,**
- zabezpečiť ochranu dotknutého obytného územia počas výstavby pred hlukom a emisiami zo stavebných prác i súvisiacej prevádzkovej a náhradnej dopravy,
- Zabezpečiť na stavbe počas jej výstavby ako súčasť stavebného dozoru aj environmentálny dozor.
- Prístupové cesty na stavenisko stavby riešiť s dotknutou obcou. Opatrenia proti účinku vibrácií súvisia aj s organizáciou dopravy na stavenisku, vjazdov a výjazdov nákladných automobilov so stavebným materiálom a zeminou z výkopov, zníženie povolených rýchlostí, a pod.
- Zabezpečiť v maximálnej miere vedenie pohybu stavebných mechanizmov a stavebné aktivity mimo obce a mimo obecných komunikácií.
- Zabezpečiť čistenie automobilov pri výjazde zo staveniska, čistenie prístupovej komunikácie na výjazde mechanizmov zo staveniska, kropenie staveniska počas výkopových prác a pod.
- Skladovanie prašných stavebných materiálov, v hraniciach staveniska, minimalizovať, resp. ich skladovať v uzatvárateľných plechových skladoch a silách.
- Pri činnostiach, pri ktorých môžu vzniknúť prašné emisie je potrebné využiť technicky dostupné prostriedky na obmedzenie vzniku týchto prašných emisií.
- Zabezpečiť maximálne zníženie prašnosti v prostredí počas výstavby navrhovanej činnosti najmä kropením staveniska počas výkopových prác a kapotovaním zariadení na manipuláciu so sypkými materiálmi. Stavebné dvory umiestniť do územia s malou druhovou diverzitou.
- Odstránenie vegetácie z dotknutého pozemku v trase stavby realizovať v mimovegetačnom období, v inom období len po vykonanom ornitologickom prieskume.
- Zabezpečiť, aby zeleň v tesnej blízkosti riešeného územia bola počas výstavby rešpektovaná v plnom rozsahu (výkopové práce v blízkosti drevín vykonať citlivo, poškodené dreviny ošetriť a výkopy v blízkosti koreňového systému čo najskôr zasypať).
- Sledovať šírenie invázných a expanzívnych druhov rastlín v dotknutom území stavby počas výstavby a počas prvého roku od skončenia výstavby. Frekvenciu sledovania odporúčame aspoň 2x vo vegetačnom období (raz na jar a raz v čase neskorého letného aspektu, kedy je väčšina z invázných druhov ľahko identifikovateľná v teréne). Po prípadnej detekcii invázných druhov je nevyhnutné zabezpečiť ich odstraňovanie tak, aby sa zabránilo ich rozširovaniu. Ostatné druhy potláčajúce indikačné druhy biotopov, ktoré sú predmetom ochrany treba tiež likvidovať.
- Venovať zvýšenú pozornosť hodnotným biotopom a sledovať ich stav už počas výstavby a v prípade potreby operatívne zasahovať, aby sa redukcia významných biotopov udržala len v rozsahu pôsobenia

priamych vplyvov. Reálne totiž možno predpokladať nepriame ovplyvnenie všetkých dotknutých biotopov kolonizáciou expanzívnych druhov rastlín, hrozí riziko vzniku nových ruderalných biotopov.

- Zariadenie staveniska, skládky stavebného odpadu nesituovať v tesnej blízkosti sídiel, chránených území prírody a vodných tokov.
- Dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov, aby nedochádzalo k únikom ropných produktov.
- Riešiť zachytenie a prečistenie odpadových vôd zo staveniska a stavebných dvorov a vody pri znižovaní hladiny podzemnej vody zo stavebných jám pred ich vypustením do recipientu.
- Dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov do povrchových a podzemných vôd.
- Technicko-organizačnými opatreniami zabezpečiť predchádzanie havarijným situáciám a kontaminácii vôd.
- Kontrolovať dodržiavanie technologickej a pracovnej disciplíny a dbať, aby nedochádzalo k únikom pohonných i stavebných hmôt..
- V prípadoch havarijného znečistenia horninového prostredia ropnými látkami je potrebné postupovať podľa havarijného plánu.
- Dopravným značením organizovať dopravu materiálu a pohyb mechanizmov tak, aby nedošlo k znečisteniu povrchových tokov.
- V prípade, že počas výkopových prác bude nájdené archeologické nálezisko je podľa platného zákona o ochrane pamiatok navrhovateľ a dodávateľ stavby povinný zabezpečiť realizáciu archeologického výskumu.
- Povinnosťou investora a stavebného dozoru je vytvoriť na stavbe podmienky na zaistenie bezpečnosti pracovníkov v zmysle platných zákonov, nariadení a vyhlášok.
- Zabezpečiť monitoring vybraných zložiek životného prostredia počas výstavby a prevádzky podľa schválenej projektovej dokumentácie – projektu monitoringu.

Pred začiatkom stavebných prác Zhotoviteľ zdokumentuje stav komunikácií a objektov v okolí stavby, ktoré bude využívať. Po ukončení výstavby ich uvedie min. do stavu v akom ich začal využívať!

8 Druhy a kategórie odpadov a podmienky pre manipuláciu a skladovanie týchto odpadov.

Odpadové hospodárstvo je súbor činností zameraných na predchádzanie a obmedzovanie vzniku odpadov a znižovanie ich nebezpečnosti pre životné prostredie a na nakladanie s odpadmi v súlade so zákonom NR SR č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o odpadoch“).

Hierarchia odpadového hospodárstva Slovenskej republiky, ktorá stanovuje možné spôsoby nakladania s odpadmi a určuje ich prioritné poradie, je uvedená v § 6 aktuálneho zákona o odpadoch:

- a) predchádzanie vzniku odpadu,
- b) príprava na opätovné použitie,
- c) recyklácia,
- d) iné zhodnocovanie, napr. energetické zhodnocovanie,
- e) zneškodňovanie.

Odpad predstavuje hnutelnú vec alebo látku, ktorej sa jej držiteľ zbavuje, chce sa jej zbaviť alebo je v súlade so zákonom o odpadoch alebo osobitnými predpismi povinný sa jej zbaviť.

Podľa Metodického usmernenia riaditeľa Odboru 310 GR ŽSR k výzisku materiálu na ŽSR a predpisu ŽSR Op 19 možno v rámci majetku ŽSR za odpad považovať

- materiál, ktorý je síce použiteľný, ale ŽSR nemá záujem ho ďalej používať,
- materiál, ktorý už pre svoje morálne alebo fyzické opotrebenie, poškodenie, znehodnotenie, vlastnosti alebo znečistenie nemôže slúžiť svojmu účelu,

- materiál, ktorý je síce použiteľný na účel, na ktorý bol vyrobený, ale neslúži a ani v budúcnosti nebude slúžiť na plnenie úloh ŽSR a jeho predaj bol neúspešný,
- materiál, ktorého sa ŽSR musí podľa osobitých právnych predpisov zbaviť,
- materiály, ktoré predávajú ako druhotnú surovinu (kovový odpad).

Pôvodca odpadu je každý pôvodný pôvodca, koho činnosťou odpad vzniká, alebo ten, kto vykonáva úpravu, zmiešavanie alebo iné úkony s odpadmi, ak ich výsledkom je zmena povahy alebo zloženia týchto odpadov.

Držiteľ odpadu je pôvodca odpadu alebo osoba, ktorá má odpad v držbe.

Nakladanie s odpadmi zahŕňa zber, prepravu, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadu vrátane dohľadu nad týmito činnosťami a nasledujúcej starostlivosti o miesta zneškodňovania a zahŕňa aj konanie obchodníka alebo sprostredkovateľa.

Podľa § 77 ods. 1. zákona o odpadoch sú stavebné odpady a odpady z demolácií odpady, ktoré vznikajú v dôsledku uskutočňovania stavebných prác, zabezpečovacích prác, ako aj prác vykonávaných pri údržbe stavieb, pri úprave stavieb alebo odstraňovaní stavieb (ďalej len „stavebné a demolačné práce“). Pôvodcom odpadu vznikajúceho pri stavebných prácach a demolačných prácach je právnická osoba alebo fyzická osoba – podnikateľ, pre ktorú sa tieto práce v konečnom štádiu vykonávajú (pôvodcom odpadu je v tomto prípade ŽSR). Pôvodca odpadu zodpovedá za nakladanie s odpadmi a plní povinnosti v zmysle ustanovení § 14 zákona o odpadoch.

Za nakladanie s odpadmi, ktoré vznikli pri výstavbe, rekonštrukcii alebo demolácii komunikácií je zodpovedná osoba, ktorej bolo vydané stavebné povolenie na výstavbu, údržbu, rekonštrukciu alebo demoláciu komunikácií a plní povinnosti podľa § 14 zákona o odpadoch. V tomto prípade vzniká povinnosť stavebné odpady a odpady z demolácií materiálovo zhodnotiť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe komunikácií.

U ŽSR upravujú nakladanie s materiálmi a odpadmi viaceré dokumenty:

- Metodický pokyn generálneho riaditeľa k nakladaniu s materiálmi a odpadmi pri stavebných a demolačných prácach v podmienkach ŽSR č. 22810/2019/O440,
- Metodický pokyn č. 18/99 MDPT SR o ekologickom hodnotení získaného materiálu z podvalového podložia železničných tratí,
- Predpis ŽSR Op 19 Ochrana životného prostredia v podmienkach ŽSR,
- Metodické usmernenie riaditeľa Odboru 310 GR ŽSR k výzisku materiálu na ŽSR č. 00107/2012/O310-179 v znení zmeny č. 1.

Podrobnejší popis nakladania s odpadmi je spracovaný v Projekte nakladania s odpadom (príl. č. I).

9 Podmienky a zásady organizácie výstavby

Činnosť na hlavnom stavenisku bude prebiehať na základe vopred stanovených postupov a výluk koľají. Navrhovaným postupom výstavby zodpovedá i návrh členenia na ucelené časti stavby, objektovej skladby a spôsob technického riešenia PS a SO.

Počas výstavby preloží a všetkých prislúchajúcich stavebných objektov a prevádzkových súborov budú prebiehať rozhodujúce práce počas prevádzky na existujúcej trati i častiach novej železničnej trate. Výstavba nových traťových a staničných koľají v súčasnej osi si vyžiada nepretržité výluky železničnej prevádzky dotknutých koľají.

Organizácia výstavby v súčasnej osi koľají je založená na zachovaní jednokoľajnej železničnej prevádzky v jednom traťovom úseku s tým, že v susedných traťových úsekoch sa predpokladá dvojkoľajná prevádzka.

Pri súčasnej prestavbe susedných ŽST budú v ŽST prejazdne len niektoré koľaje, či skupiny koľají. Na riadenie sledu vlakov a lepšiu priepustnosť sa v zmysle dopravnej technológie vybudujú dočasné výhybne.

Doba trvania jednotlivých výluk je navrhnutá podľa objemu prác a s ohľadom na zachovanie nutnej železničnej prevádzky. Dĺžky výluk a ich upresnenie bude závisieť na kapacite a technológii zhotoviteľa stavebných prác.

Úplné prerušenie železničnej prevádzky bude potrebné pri skúškach nových trakčných a zabezpečovacích zariadení pred začiatkom prevádzky. Práce, ktoré vyžadujú výluky oboch koľají, je nutné organizovať vo vlakových pauzách v nočných hodinách, kde je možné využiť niekoľkohodinové prestávky medzi pravidelnou osobnou dopravou.

Rýchlosť jazdy vlakov po nevyklúčenej koľaji pozdĺž staveniska je navrhnutá na $V=50\text{km.h}^{-1}$. V železničných staniaciach je pri použití provizórneho zabezpečovacieho zariadenia navrhnutá rýchlosť $V=40\text{km.h}^{-1}$.

9.1 Súvisiace stavby

Počas projektových prác projektant zistil nižšie uvedené súvisiace stavby, ktoré zohľadnil, alebo skoordinoval s predmetnou stavbou modernizácie:

stavby ŽSR:

- ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR
- Žst. Kúty, rekonštrukcia útulku SMSÚ ŽST TO dokumentácia
- KR ŽŽ Kúty- Šaštín-Stráže

Pri tejto stavbe upozorňujeme na nutnosť skoordínovania stavby KR ŽŽ Kúty- Šaštín-Stráže so stavbou modernizácie. Stavba modernizácia rieši zapojenie tejto trate do novej polohy koľaje č.4 (cca 3,2m odsunutej od pôvodnej koľaje č.4, do ktorej je v súčasnosti táto trať zapojená). Z tohto dôvodu musí byť v stavbe modernizácie riešená aj preložka oblúka trate Trnava - Kúty.

Stavba KR ŽŽ Kúty- Šaštín-Stráže uvažuje s komplexnou rekonštrukciou aj v uvedenom oblúku v existujúcej polohe. Odporúčame nerealizovať túto časť stavby a ukončiť ju pred oblúkom.

stavby a stavebné zámery iných investorov:

- Preložka cesty II/590, Malacky - severný obchvat (technická štúdia, investor - Regionálne cesty Bratislava, a.s.)
- Oprava diaľničného mosta ev.č. D1-061 nad traťou ŽSR, Trnava (stupeň DP/DRS, investor – Národná diaľničná spoločnosť, a.s.)
- SA Moravský Svätý Ján, ved. č.214, NNK, TS, VNK (vydané ÚR, príprava realizačného projektu, investor - Západoslovenská distribučná, a.s. Bratislava)
- Veľké Leváre – Modernizácia infraštruktúry verejnej osobnej dopravy (v procese stavebného konania, investor – obec Veľké Leváre)
- Cyklotrasa Malé Leváre – Veľké Leváre (začiatok realizácie, investor – obec Veľké Leváre)
- Rekonštrukcia Partizánskej ulice v Malackách, úsek Zámocká – Kukučínová (PD pre stavebné povolenie z r. 2014).

9.2 Doba výstavby, termíny stavby, etapy výstavby

Predpokladané termíny realizácie boli v čase spracovania PD DSZ/DÚR nasledovné:

- | | |
|---------------------|--------------|
| – začiatok výstavby | 12 / 2024 |
| – koniec výstavby | 9 / 2028 |
| – doba výstavby | 45 mesiacov. |

9.3 Postup počas realizácie stavby

Stavba je rozdelená na ucelené časti stavby tak, aby sa tieto mohli samostatne realizovať a pri prepájaní starých úsekov s novými po ich čiastočnom zrealizovaní a predčasnom uvedení do prevádzky, sa z hľadiska prevádzky dopravy na dráhe zachovala plynulosť železničnej prevádzky.

Budovanie železničného spodku, železničného zvršku, nástupíšť a káblových chráničiek na seba priamo technologicky naväzuje, v niektorých fázach výstavby sa prelínajú.

Budovanie nového zemného telesa, zriadenie podkladných vrstiev podvalového podlažia a pokládka železničného zvršku budú realizované v nových koľajach. Pri budovaní nového zemného telesa vzniknú požiadavky na presun veľkého objemu zemných hmôt. Presun vyťaženej zeminy zo zárezov bude do lokalít s novo budovanými násypmi alebo na skládku. Presun vozidlami bude realizovaný po novom železničnom telese, dočasných staveniskových komunikáciách, existujúcich cestách a miestnych komunikáciách.

Plochy zariadení stavenísk sú navrhnuté na dobu trvania stavby. Pred ukončením realizácie stavby budú tieto plochy vysťahované a plochy uvedené do pôvodného stavu.

Celá stavba, je navrhnutá tak, aby bolo možné ju vykonať a súčasne zachovať železničnú prevádzku na prijateľnej úrovni čo do kvality i kvantity. Pre zachovanie prevádzky sa na modernizovanom úseku vybudujú

dočasné prepojenia nového železničného zvršku so starým. Z dôvodu čiastočného zachovania dvojkoľajnej prevádzky počas výstavby sa pred začiatkom prác uvažuje s vybudovaním dočasnej výhybne Ciglát.

9.4 Návrh etapizácie stavebných prác

Hlavnou zásadou, z ktorej sa pri postupoch výstavby uvažuje je, že sa modernizácia uskutoční počas zachovania prevádzky železničnej dopravy a to postupným vylučovaním koľají v železničných staniách a zachovaním aspoň jednej prevádzkovej koľaje v medzistaničných úsekoch. Táto skutočnosť výrazne ovplyvní dobu výstavby modernizovaných traťových úsekov ako aj železničných staníc. Z tejto zásady ako aj zo skúseností a poznatkov z prípravy iných stavieb modernizácie tratí ŽSR, vychádzalo základné členenie stavby na UČS.

Postup výstavby je definovaný len na hlavné etapy. Tieto etapy budú ďalej delené na fázy. Jednotlivé etapy a fázy sa môžu časovo prekrývať. V nižšie uvedených jednotlivých hlavných etapách sú uvedené **základné stavebné postupy výstavby nosných oblastí stavby - železničnej trate, budov, mostných konštrukcií a zabezpečovacieho zariadenia**, s predpokladanou dĺžkou trvania. Realizácia stavby je rozdelená do 7 základných etáp.

1 Etapa:

zahŕňa všetky prípravné stavebné práce, ktoré bude možné vykonať vo všetkých profesiách bez nárokov na výluky resp. v rámci krátkodobých výluk.

- výrub krovín a drevín
- asanácie budov, prístreškov, oplotení, rampy; okrem budov, v ktorých sa nachádza technologické zariadenie potrebné pre dopravnú prevádzku. Tieto budovy sa asanujú až po odpojení týchto zariadení.
- preložky inžinierskych sietí
- výstavba technologickej budovy definitívnej výhybne Ciglát v nžkm 39,690
- výstavba dočasnej výhybne Ciglát v sžkm 40,808, bude zapojená z technologickej budovy def. výhybne Ciglát (*dočasná výhybňa Ciglát sa vybuduje, uzamkne, poloha výhybiek bude elektricky kontrolovaná v jest. TZZ plus v odchodových návestidlách Leváre a Sekule (návestidlá s absolútnym významom návesti STOJ), nebude ovládaná*)
- výstavba novej technologicke-prevádzkovej budovy v ŽST Veľké Leváre
- stavebné úpravy výpravnej budovy v ŽST Veľké Leváre
- výstavba káblovodu
- demontáž koľaje č.5 v ŽST Veľké Leváre
- výstavba spodných stavieb cestných mostov bez obmedzenia železničnej a cestnej prevádzky
- výstavba dočasného ESt v ŽST Veľké Leváre
- výstavba dočasnej RS Veľké Leváre (kompenzácia kábla 6kV)
- výstavba dočasného ESt v ŽST Kúty

Trvanie postupu : **cca 5 mesiacov**

2 Etapa:

- výstavba ŽST Veľké Leváre, nepárna skupina (koľ. č. 1 a 3), nové krajné jednostranné nástupište,
- výstavba traťovej koľaje č. 1 v úseku Malacky – Veľké Leváre (vrátane def. KCHT pri koľ.č.1)
- sprevádzkovanie dočasnej RS Veľké Leváre
- demontáž technológie 6kV v existujúcej RS Veľké Leváre
- búracie práce budovy RZZ+RS Veľké Leváre
- výstavba ŽST Kúty, koľaje pre osobnú dopravu v párnej skupine (nové koľ. č. 4 – 14) + 2 nové ostrovné nástupištia
- aktivácia dočasného ESt V. Leváre na párnej skupine koľají, úviazka na jest. TZZ smer Malacky (2TK) a Sekule (1TK + 2TK),
- definitívne ESt ŽST Veľké Leváre, na konci etapy aktivácia definitívneho ESt pre nepárnu skupinu koľají a deaktivácia dočasného ESt

- na konci etapy definitívne TZZ koľaje č.1 smer Malacky – Veľké Leváre (na novej koľaji)
- na konci etapy definitívne TZZ smer dočasná Ciglát pre 1TK na starej koľaji
- na konci etapy aktivácia vonkajších prvkov dočasnej Výh. Ciglát vrátane riešenia úpravy PZZ priecestia v km 41,214
- aktivácia dočasného ESt v ŽST Kúty vrátane úviazok na existujúce traťové zabezpečovacie zariadenia smer Lanžhot, Gbely a Šaštín Stráže a dočasného TZZ Sekule – Kúty
- úprava pôvodných PZZ na priecestiach v km 36,677; km 44,191; km 46,358 a km 47,358

Trvanie postupu : **cca 7 mesiacov**

3 Etapa:

- výstavba ŽST Veľké Leváre, párna skupina, koľaje. č. 2 – 6, nové ostrovné jednostranné nástupište,
- výstavba traťovej koľaj č. 2 v úseku Malacky – Veľké Leváre
- výstavba ŽST Kúty, nepárna skupina + koľaj č. 2, krajné nástupište
- na konci etapy aktivácia definitívneho ESt pre párnú skupinu koľají v ŽST Veľké Leváre
- definitívne TZZ koľaje č.2 smer Malacky – Veľké Leváre (na novej koľaji)

Trvanie postupu : **cca 5 mesiacov**

4 Etapa:

- výstavba traťových koľají č. 1, 2 (v poradí koľaj č.2, následne koľaj č.1) v úseku Veľké Leváre – dočasná výhybňa Ciglát, vrátane definitívnej polohy výhybne Ciglát
- výstavba ŽST Kúty, párna skupina, koľaje č. 16 – 32
- na konci etapy deaktivácia vonkajších prvkov dočasnej Výh. Ciglát a aktivácia vonkajších prvkov definitívnej Výh. Ciglát ovládanej z ESt Veľké Leváre
- definitívne TZZ V. Leváre – Ciglát v definitívnej polohe
- definitívne TZZ Ciglát – Sekule na starej koľaji
- demontáž PZZ v km 36,677 a km 41,214

Trvanie postupu : **cca 10 mesiacov**

5 Etapa:

- výstavba traťových koľají č. 1, 2 (v poradí koľaj č.2, následne koľaj č.1) v úseku nžkm 45,462 (od budúcej výhybne Sekule) - Kúty
- demontáž PZZ v km 46,358 a km 47,358

Trvanie postupu : **cca 8 mesiacov**

6 Etapa:

- výstavba traťových koľají č. 1, 2 v úseku dočasná výhybňa Ciglát – nžkm 41,300 vrátane zrušenia dočasnej výhybne Ciglát

Trvanie postupu : **cca 1 mesiac**

7 Etapa:

- výstavba traťových koľají č. 1, 2 (v poradí koľaj č.2, následne koľaj č.1) v úseku nžkm 41,300 – ŽST Sekule
- definitívne TZZ koľaje č.1, 2 smer dočasná výhybňa Ciglát – ŽST Sekule (na novej koľaji)

Trvanie postupu : **cca 6 mesiacov**

8 Etapa:

- zrušenie ŽST Sekule, výstavba traťových koľají č.1 a č.2 vrátane výhybne Sekule po nžkm 45,462
- búracie práce budovy RZZ+RS Sekule
- demontáž technológie 6kV v MS Sekule
- demontáž rozvodu 6kV v úseku Malacky – Kúty

- aktivácia definitívneho ESt v ŽST Kúty,
- na konci etapy deaktivácia vonkajších prvkov RZZ Sekule a aktivácia vonkajších prvkov výhybne Sekule ovládanej z ESt Kúty,
- definitívne TZZ koľaje č.1, 2 smer VÝH Ciglát – VÝH Sekule
- definitívne TZZ koľaje č.1, 2 smer VÝH Sekule – Kúty
- demontáž PZZ v km 44,191

Trvanie postupu : **cca 3 mesiace**

10 Predčasné užívanie stavebných objektov, etapizácia prác

Objekty ŽSR tejto stavby budú odovzdané do prevádzky ako jeden celok v rámci každej ucelenej časti stavby. Časť z nich bude uvedená do predčasného užívania v nadväznosti na ukončenie výstavby súvisiacich stavebných objektov a prevádzkových súborov. Cieľom postupu výstavby je, aby výluky na trati boli časovo čo najkratšie.

Prípadne prekládky a úpravy zariadení a inžinierskych sietí iných správcov budú odovzdané do užívania ihneď po ich vybudovaní.

Schválené podklady (úsek Malacky (mimo) – Kúty) je potrebné zasielať prednostovi ŽST Kúty na včasné vypracovanie zmien do Prevádzkového poriadku a jeho príloh.

V Bratislave, 04.2021

Vypracoval: Ing. Pavol Klobučník
Ing. Peter Poláček