

A. ZÁKLADNÉ ÚDAJE

Zoznam najčastejšie používaných skratiek

BPEJ	bonitované pôdno-ekologické jednotky
ČOV	čistiareň odpadových vôd
ČS PHM	čerpacia stanica pohonných hmôt
ERTMS	Európsky systém riadenia železničnej dopravy
EÚ	Európska únia
Ex	vlak Expres
EC	vlak EuroCity
EZ	environmentálna záťaž
DÚR	dokumentácia na územné rozhodnutie
HŠ	hluková štúdia
CHVÚ	chránené vtáčie územie
CHVO	chránená vodohospodárska oblasť
IC	vlak InterCity
MČ	mestská časť
MVE	malá vodná elektrárňa
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NKP	národná kultúrna pamiatka
nžkm	navrhovaný železničný kilometer
Os	osobný vlak
ORL	odlučovač ropných látok
PHS	protihluková stena
PO	pamiatkový objekt
PR	prírodná rezervácia
PÚ SR	Pamiatkový úrad Slovenskej republiky
R	rýchlik
REX	Regional expres (vlak)
rkm	riečny kilometer
R + Mg	režim brzdenia – rýchlik s magnetickými koľajnicovými brzdami
RSE	Riadiace stredisko elektroúseku
SHMÚ	Slovenský hydrometeorologický ústav
SVP š.p., OZ Košice	Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Odštepny závod Košice
sžkm	súčasný železničný kilometer
TEN-T	dopravná transeurópska sieť multimodálnych koridorov
TK	temeno koľajnice (horná plocha koľajnice voči ktorej sa určuje výška trate)
TS	trakčný stožiar
TV	trakčné vedenie
UČS	ucelené časti stavby
UIC-60	sústava železničného zvršku s koľajnicami UIC 60
UIC-GC	medzinárodný prechodový prierez na trati, ktorý určuje vzdialenosť pevných zariadení od osi koľaje
ÚEV	územie európskeho významu
ÚHA	Útvár hlavného architekta
ÚSES	územný systém ekologickej stability
VN	vodná nádrž
VZ	vodný zdroj
VZN	všeobecne záväzné nariadenie
ŽP	životné prostredie

ŽST železničná stanica
ŽSR Železnice Slovenskej Republiky

I. Základné údaje o navrhovateľovi

1. NÁZOV (MENO).

Železnice Slovenskej republiky, Bratislava
Generálne riaditeľstvo
Klemensova 8
813 61 Bratislava

Zastúpené na základe písomného a zmluvného splnomocnenia
sudop TRADE spol. s r. o. Košice
Krivá 21
040 01 Košice

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO.

31 667 830

3. SÍDLO.

Krivá 21
040 01 Košice

4. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA, TELEFÓNNE ČÍSLO A INÉ KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA.

Mgr. Jaroslav Miček, GR ŽSR
Klemensova 8
813 61 Bratislava
mobil : 0911 988 462
e-mail: micek.jaroslav@zsr.sk

5. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA, TELEFÓNNE ČÍSLO A INÉ KONTAKTNÉ ÚDAJE KONTAKTNEJ OSOBY, OD KTOREJ MOŽNO DOSTAŤ RELEVANTNÉ INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO NA KONZULTÁCIE.

Ing. Gabriel Mati
mobil : 0907 950 905
e-mail: mati@sudoptradeplus.sk - manažér projektu

Ing. Peter Chomjak
mobil: 0905 224 083
e-mail: peter.chomjak@gmail.com – spracovateľ správy o hodnotení

Ing. Andrea Kiernoszová
mobil : 0948 884 878
e-mail: andrea.kiernoszova@gmail.com – spoluautor správy o hodnotení

II. Základné údaje o navrhovanej činnosti

1. Názov.

Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kysak (mimo) – Košice

2. Účel.

Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia existujúceho traťového úseku Kysak (mimo) – Košice (**variant 0**), ktorou sa sleduje skvalitnenie súčasných technických parametrov trate a zvýšenie traťovej rýchlosti (bez rýchlostných obmedzení) na maximálne **120 km/hod. (variant I)**, resp. na maximálne **160 km/hod. (variant II)**.

Železničná trať na úseku Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – štátna hranica SK/UA je súčasťou hlavných tratí železničnej siete na Slovensku. V rámci krajiny je to jediná efektívna a elektrifikovaná hlavná trať v smere západ – východ s dôležitým významom nielen pre vnútroštátny obchod v rámci slovenskej nákladnej dopravy, ale tiež pre tranzit medzi západnou a východnou Európou (Ukrajina, Rusko). Trať je súčasťou nosnej trasy vnútroštátnej diaľkovej osobnej dopravy Bratislava – Žilina – Košice.

Trať je súčasťou koridoru TEN – T Rýn – Dunaj.

Charakter stavby: Modernizácia líniovej stavby V. Paneurópskeho železničného koridoru.

Podľa železničného staničenia predmetný traťový úsek začína v dotknutej časti ŽST Košice v km 98,200 a končí pri vchode návestidla do stanice Kysak v km 113,413. Celková dĺžka predmetného úseku trate je 15,193 km (variant I) a 15,053 km (variant II).

Základné technické požiadavky na modernizáciu koridorových tratí sú definované vo vyhláske č. 350/2010 o stavebnom a technickom poriadku dráh. V prostredí ŽSR sú technické podmienky pre rekonštrukciu a modernizáciu trate definované v celom rade noriem a predpisov. Modernizáciou trate sa rozumie prestavba železničnej dopravnej cesty v požadovanom rozsahu, zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a zariadení, s cieľom zlepšiť technické parametre existujúcich tratí a súvisiacich objektov.

Modernizáciou daného traťového úseku v prípade realizácie variantu I alebo II sa dosiahne:

- komplexné posilnenie prevádzky koľajových vozidiel s cieľom zvýšenia významu diaľkovej dopravy,
- výrazne obmedzenie negatívnych vplyvov na životné prostredie v blízkom okolí železničnej dopravnej cesty,
- 120 km/h bez obmedzujúcich rýchlostných skokov resp. zvýšenie traťovej rýchlosti na rýchlosť 160 km/h a tým zlepšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy v domácom ale aj medzinárodnom meradle,
- priestorová priechodnosť UIC-GC pre medzinárodné vagónové súpravy,
- triedu zaťaženia D4 (22,5 t /napr.) pre $v=100 \text{ km.h}^{-1}$ vrátane,
- zavedenie progresívnych prvkov riadenia dopravy v oblasti telekomunikačnej techniky, zabezpečovacej techniky, elektrotechniky a energetiky s cieľom zefektívnenia železničnej prepravy,
- vylepšenie technického stavu mostných objektov a ďalších stavebných súčastí dráhy s výrazným znížením hluku a vibrácií,
- zvýšenie bezpečnosti dopravy odstránením úrovňových krížení s cestnými komunikáciami, zavedením mimoúrovňovej perónizácie v železničných staniciach ako aj modernizácia zabezpečovacích a oznamovacích zariadení.

3. Užívateľ.

Železnice Slovenskej republiky
Klemensova 8
813 61 Bratislava

4. Charakter navrhovanej činnosti (nová činnosť, zmena činnosti, ukončenie činnosti a podobne).

V dotknutej lokalite sa jedná o existujúcu činnosť, ktorú možno v zmysle prílohy č. 8 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov zaradiť do odvetvia č. 13. Doprava a telekomunikácie a položiek:

č. 3 Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných od 5 do 20 km

(časť B - zisťovacie konanie)

č. 4 Železničné stanice, terminály

a) osobné od 3 koľají (časť B - zisťovacie konanie)

b) zmiešané (nákladné + osobné) od 5 koľají (časť B - zisťovacie konanie)

č. 8 Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov bez limitu (časť B - zisťovacie konanie)

Pre navrhovanú činnosť bol v máji 2019 vypracovaný zámer v jednom realizačnom variante pre traťovú rýchlosť 160 km/hod. (prípád realizácie modernizácie predmetného úseku železničnej trate) a vo variante 0 (prípád, kedy by sa navrhovaná činnosť nerealizovala). Pre navrhovanú činnosť bolo Okresným úradom Košice - okolie vydané upustenie od vypracovania variantného riešenia listom č. OU-KS-OSZP-2019/006661 zo dňa 23.04.2019.

Zmena na variantné riešenie (pre traťovú rýchlosť 120 km/hod.) vyplynula z pripomienok k pôvodnému variantu na riešenie trasovania trate Kysak – Košice pre rýchlosť 160km/h.

5. Umiestnenie (katastrálne územie, parcelné číslo).

Kraj:	Košický
Okres:	Košice I
Katastrálne územie:	Brody, Nové Ľahanovce, Severné Mesto, Ľahanovce
Okres:	Košice IV
Katastrálne územie:	Južné Mesto
Okres:	Košice – okolie
Katastrálne územie:	Kostoľany nad Hornádom, Kysak, Malá Vieska, Sokol', Trebejov
Parcelné číslo:	špecifikácia parciel, ktorých sa navrhovaná činnosť dotýka je uvedená v prílohe 1 (pre variant I) a v prílohe 2 (pre variant II).

Trasa navrhovanej modernizovanej trate je vzhľadom na dodržanie požadovaných rýchlostných parametrov situovaná čiastočne v oplotenom areáli železničnej stanice Košice, v traťových úsekoch čiastočne na pôvodnom železničnom telese a čiastočne v nových priestoroch. Trasa modernizovanej železničnej trate je navrhovaná tak, aby prechádzala jestvujúcimi železničnými zastávkami a ŽST Kostoľany nad Hornádom. Vo variantnom riešení II (pri traťovej rýchlosti 160 km/hod) pribudne nový dvojkoľajný železničný tunel (traťový úsek Kostoľany nad Hornádom – Košice).

6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti (mierka 1 : 50 000).

Železničná trať na úseku Žilina – Košice – Čierna nad Tisou je súčasťou paneurópskeho koridoru č. V (obr. č. 1).

Obr. č. 1

Paneurópske koridory



Lokalizácia navrhovanej činnosti v rámci železničnej siete Slovenskej republiky je uvedená na obr. č. 2. a 3.

Navrhovaná trasa modernizovanej železničnej trate v traťovom úseku Košice – Kysak je situovaná do priestoru intenzívne resp. extenzívne využívannej poľnohospodárskej krajiny v alúviu rieky Hornád, lesných celkov „Na hore“ a „Hrubý les“ a v zastavanom území mesta Košice a obcí Družstevná pri Hornáde, Kostolaň nad Hornádom, Sokol, Trebejov a Kysak. Trasa vo variante I aj II je vedená približne zhodne s líniou železničnej trate variantu 0.

Obr. č. 2

Lokalizácia navrhovanej činnosti v rámci železničnej siete Slovenskej republiky

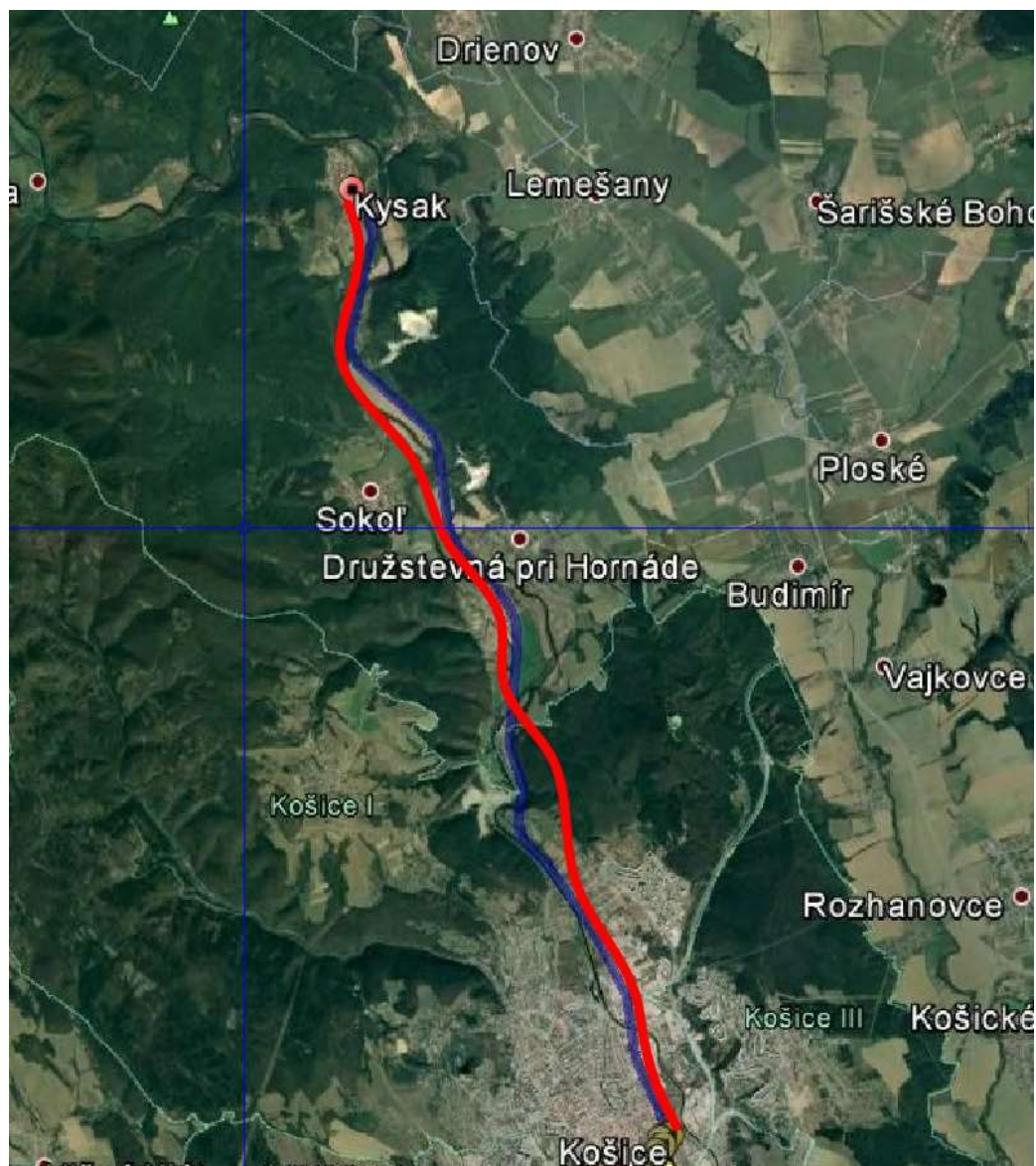


Obr. 3

Úsek železničnej trate Kysak – Košice

Variant I (120 km/hod.) – modrá línia

Variant II (160 km/hod.) – červená línia



Podrobná situácia navrhovanej stavby je znázornená v prílohe 3 (variant I) a v prílohe 4 (variant II).

7. Dôvod umiestnenia v danej lokalite.

Traťový úsek Žilina – Čierna nad Tisou je v rámci slovenskej i medzinárodnej dopravnej infraštruktúry významnou traťou, pretože zabezpečuje spojenie s Ukrajinou a je súčasťou Core Network TEN-T Rýn - Dunaj (Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 1315/2013 z 11.12.2013).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady zaväzujú všetky členské štáty EÚ, aby na vybranej sieti svojich tratí vykonali také technické opatrenia, aby ich trate bolo možné zapojiť do jednotného európskeho železničného systému, boli predovšetkým elektrizované, bolo zavedené ERTMS a bola zvýšená bezpečnosť úrovňových krížení.

Koncepcia rozvoja železničnej infraštruktúry v Slovenskej republike vychádza z potrieb dosiahnutia kompatibility tratí európskeho významu. SR sa prihlásila a naďalej hlási k uvedeným dohodám a projektom. Na území SR sa trate uvedené v dohodách a projektoch v podstate zhodujú, čo vo svojom dôsledku umožňuje bezproblémové rešpektovanie podmienok, umožňujúcich interoperabilitu železničného systému.

Dopravná transeurópska sieť multimodálnych koridorov (TEN-T) bola v decembri 2013 (Nariadenie EÚ č. 1315/2013) predefinovaná na dvojúrovňovú sieť, kedy tzv. Comprehensive Network je globálnou sieťou všetkých koridorov TEN-T, a v rámci tejto siete bola vytvorená ešte tzv. Core Network, ako sieť vyššieho významu (hlavné, chrbticové).

Nad rámec technických požiadaviek na globálnu sieť (viď. kap. II Nariadenie EÚ č. 1315/2013) musí trať hlavnej siete TEN-T pre osobnú dopravu spĺňať tieto požiadavky na dopravnú infraštruktúru:

- plná elektrizácia tratí v rozsahu potrebnom na prevádzku elektrických vlakov, takisto manipulačných koľají a vlečiek,
- plné zavedenie systému ERTMS,
- menovitý rozchod koľají pre nové železničné trate: 1 435 mm.

Realizáciou modernizácie železničnej trate budú splnené požiadavky štandardov EÚ a medzinárodných dohôd, bude dosiahnutá kompatibilita s ostatnými traťami európskeho významu.

Modernizáciou sa zvýši konkurencieschopnosť železničných služieb, zvýši sa rýchlosť prepravy a zlepši sa kvalita cestovania, zvýši sa bezpečnosť dopravy (nové zabezpečovacie zariadenie, odstránenie prejazdov – úrovňových krížení) a bezpečnosť cestujúcich (bezbariérový prístup, prístup mimoúrovňovým priechodom).

Modernizáciou sa zníži zaťaženie blízkeho okolia hlukom, vibráciami, zvýšeným prachom, elektrickým prúdom nízkej intenzity, ktorý preniká do okolitej pôdy (bludné prúdy).

8. Termín začatia a ukončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti.

Predpokladaný termín začatia a ukončenia výstavby je pre navrhovaný variant I aj II rovnaký.

- Predpokladaný termín začatia výstavby: **2030**
- Predpokladaný termín ukončenia výstavby: **2033**

9. Popis technického a technologického riešenia.

Variant 0

Podľa železničného staničenia predmetný traťový úsek začína v dotknutej časti ŽST Košice v km 98,200 a končí pri vchodovom návestidle pred ŽST Kysak v km 113,413. Celková dĺžka predmetného úseku trate je 15,213 km.

Trať bola vybudovaná v údolí rieky Hornád, kopíruje terén s nízkymi násypmi. Na viacerých miestach sa vyskytuje križovanie trate s riekou, ktorá je na väčšine trasy neregulovaná

a meandruje v rovinatom teréne. V km 104,2 sa nachádza tunel dĺžky 320 m. Prevažná časť trasy trate je v násype do výšky 5 m. Železničná trať je rozdelená jednou medzistaničnou stanicou Kostolany nad Hornádom na dva samostatné traťové úseky. Na trati sa nachádzajú dve železničné zastávky.

Trať je elektrifikovaná, trakčné vedenie je napájané jednosmerným systémom 3 kV. V medzistaničných úsekoch je trať dvojkoľajná. Maximálna traťová rýchlosť na hodnotenom úseku je 120 km/hod s lokálnymi obmedzeniami na 100 km/h.

Železničný zvršok je tvorený koľajnicovými pásmi upevnenými na prevažne betónových podvaloch. V dotknutých staniaciach sú vybudované ostrovné nástupištia a taktiež úrovňovo prístupné nástupištia. Nástupištia na zastávkach sú prístupné v úrovni koľají.

Celkovo sa v predmetnom úseku trate Kysak – Košice nachádzajú 3 úrovňové križovania železničnej trate s pozemnými komunikáciami: miestnych a účelových ciest a 1 úrovňový priechod pre chodcov.

Na trati nie sú vybudované žiadne ochranné zariadenie proti šíreniu hluku a iných negatívnych vplyvov od železničnej prevádzky. Veľké mostné objekty sú s oceľovou konštrukciou s priamym pojazdom vlakov po nosnej konštrukcii bez tlmiacich prvkov. Neregulovaný úsek Hornádu poškodzuje pri prívalevej vode zemné teleso koľaje. Poruchy zemného telesa sa odstraňujú v rámci havarijných stavebných prác.

Železničná stanica Košice je delená na skupinu koľají pre nákladnú dopravu a osobitne pre osobnú dopravu. Pre osobnú dopravu sú zriadené dve nástupištia s mimoúrovňovým prístupom. Ostatné nástupištia sú s úrovňovým prístupom cez priechody pre chodcov. Prevádzková budova pre cestujúcich je po rekonštrukcii, služobná časť budovy je pôvodná, technický zastaraná.

Železničná stanica Kostolany nad Hornádom je so zmiešanou prevádzkou, s dvomi nákladovými priestranstvami a prípojnou vlečkou. Pre osobnú dopravu je zriadené jedno ostrovné nástupište s mimoúrovňovým prístupom. Ostatné nástupištia sú s úrovňovým prístupom cez priechody pre chodcov. Prevádzková budova je spojená pre služobné potreby a cestujúcich, technický je zastaraná.

Zabezpečovacie zariadenia:

ŽST Košice - staničné zabezpečovacie zariadenie je 2. kategórie – prechodné zabezpečovacie zariadenie.

ŽST Kostolany nad Hornádom – staničné zabezpečovacie zariadenie – 3. kategórie, reléové zabezpečovacie zariadenie.

Traťové zabezpečovacie zariadenie je 3.kategórie (obojsmerný autoblok) s prenosom návěstí na dráhové vozidlo. V predmetnom úseku sú 3 úrovňové križenia s pozemnými komunikáciami s PZZ – v km 109,940 bez závor, v km 102,738 so závorami, v km 100,081 so závorami typu AŽD 71, obsluhované jazdou vlaku.

Oznamovacie zariadenia:

Vo variante 0 je na trati Kysak – Košice prevádzkovaná analógová telefónna sieť, tvorená zastaranou telefónnou ústredňou USTD 5/41 v Kysaku z roku 1960 a USHD 2/10 v Kostolanoch nad Hornádom z roku 1976. V Košiciach je vybudovaná digitálna telefónna ústredňa Lucent Definity G3r z roku 1998.

Prenosové zariadenie na trati je využívané analógové VZ 12 s frekvenčným delením kanálov na metalickom diaľkovom kábli DK 16 Margecany Košice. Okrem toho je prenos signálov medzi objektmi na trati položený metalický traťový kábel TTK 17.

V úseku Kysak – Košice je v prevádzke aj závesný optický kábel SM 36 vl., ktorý je využívaný na prenos dátových signálov IP protokolom.

Elektrická trakcia:

Železničná trať Čierna nad Tisou – Žilina (traťový úsek Košice – Kysak) je elektrifikovaná jednosmernou prúdovou sústavou 3 kV. Trakčné vedenie je v prevádzke od roku 1953,

v niektorých častiach rekonštruované, ale v prevažnej miere je dožitie. Napájanie daného úseku trate je zabezpečené z trakčnej meniarne Košice a Kysak. Celkovo je možné hodnotiť stav trakčného vedenia ako nevyhovujúci, po ekonomickej životnosti s výnimkou trakčných stožiarov, ktoré boli zrekonštruované. Technický stav trakčného vedenia je nad dobou životnosti 30 rokov.

V prevažnej časti nezrekonštruovaného traťového úseku je problémom zvyšovania rýchlosti vo vzťahu k trakčnému vedeniu, veľká vzájomná vzdialenosť trakčných stožiarov a nevyhovujúca zostava trakčného vedenia.

Vzhľadom na to, že projektovaná preložka trate opúšťa jestvujúce železničné teleso, nie je možné využiť ani zrekonštruovanú časť trakčného vedenia pre potreby predmetnej stavby.

Umelé stavby (mosty železničné, cestné, tunely):

V celom úseku trate predmetnej stavby je celkom 11 väčších mostných objektov rôznej konštrukcie: oceľové konštrukcie, masívne jednopoložné so zabetónovanými koľajnicami resp. „I“- nosníkmi, klenbové, rámové a pod. Podľa revízných správ sú stavebné konštrukcie aj spodné stavby udržiavané v bezpečnom stave. V dotknutom úseku sa rovnako nachádza 7 mimoúrovňových krížení (nadjazd, podjazdy, podchody, lávka pre peších). Jestvujúce parametre (šírka, výška) zodpovedajú normám v dobe, kedy boli stavané.

Okrem toho sú v trati 3 železničné priecestia a 1 úrovňový priechod pre chodcov:

- Úrovňové priecestie v úseku Kostolany nad Hornádom – Kysak v sžkm 109,940,
- Úrovňové priecestie v Ťahanovciach v sžkm 102,738,
- Úrovňové priecestie v Košiciach na Rampovej ulici v sžkm 100,073,
- Úrovňový priechod pre peších na zastávke Trebejov v sžkm 112,466.

Popis súčasného prevádzkového stavu traťového úseku Kysak – Košice – variant 0

Rozsah pravidelnej dopravy (GVD 2018/2019, pracovný deň, vlaky/deň)

Smer	IC, R, REX	Os	Nex, Pn	Mn	Rv	Celkom
Kysak – Košice	31	28	37	1	4	101
Košice – Kysak	29	29	37	1	2	99

Parametre vlakov (najčastejšie zloženie súprav, zdroj: zošitový cestovný poriadok 105 + radenie vlakov)

1, Ex a EC (smer Praha) - vlaky zastavujú v ŽST Kysak a Košice

Zloženie súpravy

- rušeň + klasické vozne (7 - 10 vozňov) 12 vlakov/deň

rušeň r. 162 resp. 163, normatív hmotnosti vlaku 510 – 700 ton, dĺžka vlaku cca 200 - 280 m, režim brzdenia R + Mg

- elektrická jednotka r. 680 2 vlaky/deň

dĺžka 185 m, hmotnosť 385 t, výkon 3 920 kW

- elektrická jednotka r. 480 4 vlaky/deň

dĺžka 91 m, hmotnosť 150 t, výkon 2 600 kW

2, IC (smer Bratislava) - vlaky zastavujú v ŽST Kysak a Košice

Zloženie súpravy

- rušeň + klasické vozne (7 vozňov) 8 vlakov/deň

rušeň r. 350, normatív hmotnosti vlaku 420 ton, dĺžka vlaku cca 200 m, režim brzdenia

R + Mg

3, R (smer Bratislava) - vlaky zastavujú v ŽST Kysak a Košice

Zloženie súpravy

- rušeň + klasické vozne (13 vozňov) 18 vlakov/deň

rušeň r. 383, normatív hmotnosti vlaku 630 ton, dĺžka vlaku cca 350 m, režim brzdenia

R + Mg

4, R (smer Prešov) - vlaky zastavujú v ŽST Kysak a Košice

Zloženie súpravy

- rušeň + klasické vozne (7 vozňov) 2 vlaky/deň

rušeň r. 757, normatív hmotnosti vlaku 450 ton, dĺžka vlaku cca 200 m, režim brzdenia

R

5, REX (smer Poprad a Prešov) - vlaky zastavujú v ŽST Kysak a Košice

Zloženie súpravy

- rušeň + klasické vozne (5 - 6 vozňov) 9 vlakov/deň

rušeň r. 361, normatív hmotnosti vlaku 520 ton, dĺžka vlaku cca 150 m, režim brzdenia

R

- elektrická jednotka r. 671 2 vlaky/deň

dĺžka 80 m, hmotnosť 167 t, výkon 2 000 kW

- elektrická jednotka r. 460 3 vlaky/deň

dĺžka 123 m, hmotnosť 240 t, výkon 2 000 kW

6, Os vlaky (smer Poprad) - vlaky zastavujú v ŽST Kysak, Kostolany nad Hornádom a Košice a na zastávkach Trebejov a Ťahanovce

Zloženie súpravy

- rušeň + klasické vozne (4 - 5 vozňov) 23 vlakov/deň

rušeň r. 361, normatív hmotnosti vlaku 250 - 350 ton, dĺžka vlaku cca 150 m, režim

brzdenia R

- elektrická jednotka r. 460 5 vlakov/deň

7, Os vlaky (smer Prešov) - vlaky zastavujú v ŽST Kysak, Kostolany nad Hornádom a Košice a na zastávkach Trebejov a Ťahanovce

Zloženie súpravy

- rušeň + klasické vozne (4 - 5 vozňov) 8 vlakov/deň

rušeň r. 163, normatív hmotnosti vlaku 250 - 350 ton, dĺžka vlaku cca 150 m, režim

brzdenia R

- elektrická jednotka r. 671 10 vlakov/deň

- elektrická jednotka r. 460 12 vlakov/deň

8, Nákladné vlaky Nex a Pn (74 vlakov/deň) – vlaky pravidelne zastavujú v Košiciach, v ostatných staniciach len z dopravných dôvodov

Zloženie súpravy

- rušeň r. 131, r.183, r. 363

- normatív hmotnosti 1 300 – 2 200 ton, dĺžka 400 – 700 m, režim brzdenia G

9, Manipulačné nákladné vlaky (2 vlaky/deň) – pravidelne zastavujú v ŽST Kysak, Kostolany nad Hornádom a Košice

- rušeň r. 746

- normatív hmotnosti 800 – 1 800 ton, dĺžka do 400 m, režim brzdenia G

10, Rušňové vlaky (6 vlakov/deň) – jazda samostatného rušňa

Intenzita dopravy počas dňa

Časové obdobie	IC, Ex, R, REX	Os	Nex, Pn, Mn
0:00 – 5:00 hod	4	3	17
5:00 – 9:00 hod	17	14	11
9:00 – 14:00 hod	7	13	16
14:00 – 18:00 hod	17	16	11
18:00 – 22:00 hod	7	9	16
22:00 – 0:00 hod	8	2	5
Spolu	60	57	76

Navrhované riešenie pre modernizáciu trate: Variant I (traťová rýchlosť 120 km/h)

V rámci modernizácie železničného zvršku a spodku traťových i staničných koľají dochádza vplyvom ich smerových a výškových úprav k zmenám polohy železničného telesa. Tieto zmeny nastávajú nielen v úsekoch, kde trasa modernizovanej trate opúšťa jestvujúcu

trasu, ale i v miestach, kde modernizovaná trasa je ponechaná v pôvodnej trase a tiež v staničných koľajách vplyvom novonavrhovaných koľajových úprav.

Podrobná situácia navrhovanej trasy železničnej trate pre variant I je uvedená v prílohe 3.

V rámci smerových pomerov sa navrhujú oblúky s čo najväčšími polomermi. V hlavných koľajach sa použije železničný zvršok s koľajnicami UIC 60 s pružným bez podkladnicovým upevnením na železobetónových podvaloch, koľajnice budú zvarené do bezstykovej koľaje. V rámci modernizácie sa v železničných staniaciach a na zastávkach vybudujú nástupištia s bezbariérovým prístupom pre cestujúcich.

Hranica stavby železničného telesa siaha minimálne 3 m od päty železničného násypu, hornej hrany zárezu resp. hornej hrany odvodňovacích priekop a to kolmo na os koľaje.

Z hľadiska tvorby a ochrany životného prostredia a ekosystémov, násypy a zárezy budú chránené pred eróznymi účinkami vody a to výsadbou nízkych krovín, hydro osevom, zahumusovaním a pod. V zásade však musia byť dodržané rozhladové podmienky a bezpečnosť prevádzkovania dopravy na dopravnej ceste.

Zásady modernizačných úprav

Vo všeobecnosti je možné modernizačné úpravy železničných staníc, železničných zastávok a medzistaničných úsekov charakterizovať nasledovne:

- modernizácia železničného spodku a zvršku spojená so smerovými úpravami oblúkov pre požadovanú rýchlosť,
- výstavba nástupíšť s mimoúrovňovým prístupom pre cestujúcich ako aj prístupom pre imobilných cestujúcich,
- modernizácia oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia spojená so zavedením centrálneho dispečerského riadenia prevádzky,
- modernizácia trakčného vedenia a súvisiacich objektov (zmena trakcie z jednosmernej na striedavú),
- modernizácia, prestavba alebo výstavba železničných mostných objektov pre splnenie požadovaných parametrov únosnosti a priestorovej priechodnosti a zníženie hlučnosti,
- modernizačné úpravy pozemných objektov v požadovanom rozsahu,
- zrušenie úrovňových križovaní s pozemnými komunikáciami, ich náhrada mimoúrovňovým riešením (podjazdy, nadjazdy, podchody),
- realizácia protihlukových objektov a zariadení.

Návrh koľajového riešenia

Popis trasy modernizovanej trate

Modernizovaná trať Kysak - Košice je dvojkolajná, elektrifikovaná s jednou medzilahlou železničnou stanicou Kostolany n/H. Celková dĺžka sledovaného úseku na jeho modernizáciu je 15,2 km.

V ŽST Košice je trasa koľaje identická s variantom 0, koľajisko osobnej stanice spolu s nástupišťami sa upraví na cieľový stav. Úprava koľajiska osobnej stanice bude v malom rozsahu a nezasiahne mimo obvod železničnej stanice. Všetky nástupištia budú výlučne s mimoúrovňovým prístupom. Prevádzková budova stanice a priestory pre cestujúcich sa nezmenia.

Smerom na Ťahanovce pokračuje koľaj v pôvodnej trase, s tým že sa zrušia dve priecestia na ulici Rampová a pri vjazde do Ťahanoviec pred kostolom. Cestná doprava bude vo výhlade nahradené nadjazdmi a pre chodcov mimoúrovňovými priechodmi. V km 104,0 je železničná dvojkolajná trať vedená cez tunel dĺžky 320 m. Tunel ostáva pôvodný, ale vykonajú sa v ňom rekonštrukčné práce na rozšírenie svetlosti tunelového prierezu, zväčší sa polomer oblúka v osi tunela s cieľom zvýšenia dovolenej traťovej rýchlosti na 110km/h. Podložie koľaje v tuneli

sa zmení na betónovú dosku s pevnou jazdnou dráhou. Vyrieši sa komplexne odvodnenie ostenia a koľajiska v celom tuneli.

Trasa koľaje v oblasti ŽST Kostoľany n/H je smerovo upravená, tak sa mohla uplatniť traťová rýchlosť 120 km/h. Všetky rýchliky sú v tejto ŽST priebežné bez ich pravidelného zastavovania. V stanici sú navrhované úpravy koľají, nástupíšť, vlečkových pripojení, podchodu a iné, len pre potreby miestnej prevádzky osobných vlakov a nákladnej dopravy. Upravované koľajisko a súvisiace objekty sa nachádzajú na existujúcich pozemkoch ŽSR a na plochách vymedzených pre železničnú dopravu podľa Územného plánu obce. Hlavná prevádzková budova stanice ostáva bez zmeny v pôvodnej polohe.

V km 109,94 sa zruší tretie priecestie, ktoré plní funkciu príjazdu na poľné cesty v okolí rieky Hornád. Doplnením a rekonštrukciou poľných ciest sa sprístupnia všetky plochy v danej lokalite. V km 110,3 sa presmeruje existujúci oblúk pre zvýšenie traťovej rýchlosti. Priečný posun novej trasy od pôvodnej koľaje je maximálne 8 m. Z rovnakého dôvodu je v km 112,1 presmerovaná koľaj v oblúku s maximálnym priečnym posunom o 16 m. V strede oblúka sa nachádza železničný most pod ktorým je vedená účelová cestná komunikácia. Funkcia cesty sa zachová vybudovaním nového mosta v novej polohe koľaje. Uvedené presmerovania koľaje si nevyžadujú asanáciu obytných ani iných budov.

Celková dĺžka odklonu upravenej trasy koľaje od pôvodného stavu je len 1,6 km, čo pri dĺžke celkového modernizovaného úseku trate Kysak - Košice predstavuje len 10,5%. Toto je hlavný dôvod, prečo sa nedosiahne na tejto trati vyššia traťová rýchlosť nad 120 km/h.

Všetky existujúce železničné mosty v sledovanom úseku trate sa budú rekonštruovať s novou nosnou konštrukciou prispôbenou na priebežné štrkové lôžko, čím sa výrazne znížia prenesené vibrácie a hluk do okolia mosta.

Na základe diagnostiky a výpočtov sa vo vybraných úsekoch modernizovanej trate umiestnia protihlukové steny, ktoré zároveň budú plniť aj funkciu zábrany nedovoleného vstupu do prevádzkovaného koľajového priestoru.

Nad rámec pripravovanej stavby Modernizácie trate Kysak - Košice sú organizáciami verejnej správy koncepcie pripravované ponad železničnú trať cestné nadjazdy na ulici Masarykova v Košiciach, Ťahanovce a Kostoľany n/H.

Koľajové riešenia predmetných železničných staníc predpokladá osovú vzdialenosť staničných koľají 5,00 m. Vzdialenosť osí traťových koľají bude 4,20 m. Z titulu výstavby nových mostných objektov na oboch preložených traťových koľajach, bude osová vzdialenosť na týchto mostoch 8 – 10 m.

V medziľahlej stanici Kostoľany nad Hornádom, v ktorej sa nepredpokladá zastavovanie vlakov diaľkovej osobnej dopravy sú navrhnuté mimoúrovňové krajné nástupištia dĺžky 200 m.

V ŽST Košice sa rekonštruujú resp. vybudujú nové ostrovné nástupištia s dĺžkou nástupištných hrán 400 m. Na zastávkach sú navrhnuté krajné nástupištia šírky 3,5 m. Šírka ostrovných nástupíšť je 6,55 m pri osovej vzdialenosti 5,00 m. Výška nástupištných hrán v železničných staniaciach a zastávkach je 550 mm nad temenom prilahlej koľaje. Situovanie nástupištných hrán v ŽST je navrhnuté mimo hlavných staničných koľají pri predjazdných koľajach.

Zhlavia stanice sú rýchlostne navrhnuté pre traťovú rýchlosť 60 km/h na kysackom zhlaví, na južnom zhlaví pre rýchlosť 60 km/h v hlavných staničných koľajach, s rýchlostnými parametrami 50 – 60 km/h pri jazde k nástupištným hranám.

V ŽST Kostoľany nad Hornádom sú hlavné staničné koľaje navrhované pre rýchlosť 120 km/h, predjazdné koľaje, pri ktorých budú situované krajné nástupištia, vyhovujú pre rýchlosť 50 km/h.

V hlavných a predjazdných koľajach bude zriadený železničný zvršok tvaru UIC-60 s pružným bez podkladnicovým upevnením na železobetónových podvaloch. V ostatných koľajach bude zriadený železničný zvršok tvaru S49. Výhybky s požadovanými rýchlostnými parametrami v hlavných a predjazdných koľajach budú sústavy UIC-60.

Modernizácia železničného spodku na základe výsledkov geotechnického prieskumu je zameraná na zvýšenie jeho únosnosti podľa požadovaných parametrov modulov pretvorenia, obnovy funkčnosti pozdĺžnych priekop, obnovy priepustov, v staniciach vybudovaním systému trativodov.

Celkovo sa v predmetnom úseku trate Kysak - Košice nachádzajú 3 úrovňové križovania železničnej trate s pozemnými komunikáciami: miestnych a účelových ciest a 1 úrovňový priechod pre chodcov. Na základe jednaní s príslušnými samosprávnymi orgánmi budú uvedené úrovňové križovania zrušené. Náhradou budú novobudované nadjazdy, podchody resp. nadzemné lávky.

Návrh riešenia zabezpečovacieho zariadenia

V rámci modernizačných úprav pre rýchlosť 120 km/h sa v predmetných staniciach vybudujú nové elektronické staničné zabezpečovacie zariadenia 3. kategórie, typu elektronické stavadlo. Na trati sa vybudujú nové automatické hradlá. Všetky priecestia, aj so svojim zabezpečovacím zariadením budú v cieľovom riešení stavby zrušené.

Návrh riešenia oznamovacieho zariadenia

Existujúci diaľkový metalický kábel DK 16 a optický závesný bude nahradený novým diaľkovým optickým singlmódovým káblom 48 vl. uloženým v telese koľajiska v káblovom žľabe. Prenos signálov pre oznamovacie, telekomunikačné a teleinformačné zariadenia sa zabezpečí pomocou nového prenosového systému SDH s prenosovou rýchlosťou min. STM-1. Pre prenos signálov zabezpečovacích zariadení je navrhnutý samostatný uzavretý prenosový systém. V staniciach sa vybuduje nová miestna kabelizácia metalická a optická a bude vedená v káblovodoch, resp. v káblových žľaboch.

Železničné stanice budú vybavené:

- dispozičnými digitálnymi zapojovačmi so zapojením traťových liniek komunikácie medzi výpravcami (dispečermi), privolávacími okruhmi liniek od vchodových návestidiel, automatickými telefónnymi linkami v sieti ŽSR, miestnymi linkami pre dopravné účely,
- rozhlasovým a vizuálnym zariadením pre informáciu cestujúcich,
- v adaptovaných a nových budovách nové rozvody formou štruktúrovanej kabeláže s možnosťou pripojenia do telekomunikačnej a dátovej siete ŽSR,
- rádiovým spojením miestneho významu,
- elektrickou požiarou signalizáciou,
- poplachovým systémom narušenia príslušných objektov a priestorov.

Na zastávkach sa vybuduje rozhlasové a informačné zariadenie pre informovanie cestujúcich o chode vlakov. Prístrešky zastávok s technologickou miestnosťou budú zabezpečené poplachovým systémom narušenia.

Do doby dispečerského riadenia dopravy na trati sa prevedú úpravy na existujúcich dispečerských telefónnych okruhoch. Po dispečerizácii trate sa zabezpečí komunikácia medzi dispečerom a jednotlivými výpravňami s možnosťou diaľkovej obsluhy.

Počas prestavby je nutné zabezpečiť preložky príslušných kabelizácií a zabezpečiť úpravy v súvislosti so zmenou trakcie.

Návrh riešenia trakčného vedenia

Modernizácia trakčného vedenia bude vykonaná v súvislosti a súbežne so smerovou a výškovou úpravou trate. Nová trakčná zostava pre 25 kV, 50 Hz bude spĺňať požadované parametre prevádzky pre vysoké rýchlosti. Hlavné kritéria a požiadavky

pre novú zostavu sú:

- dodržanie požadovanej výšky trolejového vedenia nad TK,
- dodržanie statických a dynamických parametrov trakčného vedenia, predovšetkým dodržanie dovolených odchýlok pri veterných nárazoch, parametre pružnosti, kľukatosti, vertikálnych lomov, rezonancie a pod.,
- zabezpečenie izolačnej hladiny trakčného vedenia, odolnosti voči skratovým prúdom a vodivosti trakčných prepojení.

Osobitná pozornosť je venovaná výstavbe trakčných napájacích staníc situovaných v optimálnych vzdialenostiach na základe energetických výpočtov. Samostatná pozornosť je venovaná technologickému procesu napájania elektrifikovaných tratí s cieľom dosiahnutia minimálnych energetických strát. Zmena systému napájania trakčných vozidiel z jednosmernej na striedavú odstráni nežiaduce vplyvy bludných prúdov v okolí železničnej trate.

Dotknuté vodné toky

Modernizáciou trate bude dotknutý vodný tok – rieka Hornád len v miestach existujúcich mostov, ktoré sa budú rekonštruovať. Trasa vodného toku ostáva ako vo variante 0, bez zmeny. Rekonštrukciou mostov bude zasiahnutá regulácia brehov koryta v mieste krajných opôr mostov. Pre každú koľaj je vybudovaný samostatný most, ich osová vzdialenosť sa bude zväčšovať zo súčasných 8 m na vzdialenosť 9 m.

Rieka Hornád – variant 0

Na toku rieky Hornád je postavená MVE v lokalite Kostolňany nad Hornádom. Stavba elektrárne ani vzdutie v koryte sa novonavrhovanej trate nedotýkajú.

V km 155,031 zaúšťuje pravostranný prítok Hornádu „Uhrinče“, ktorý v súčasnosti má v údolí Hornádu málo vyvinuté koryto.

V údolí od rkm 152,70 do rkm 153,40 na ľavej strane toku sú záložné vodné zdroje (studne) pre zásobovanie Košíc pitnou vodou.

Železničné mosty

Modernizácia jestvujúcich železničných mostov spočíva vo výmene izolácie nosnej konštrukcie a vytvorení normového stavu pre požadovanú šírku a hrúbku koľajového lôžka. Súčasné oceľové konštrukcie mostov budú nahradené konštrukciami s priebežným koľajovým lôžkom. Pozornosť je venovaná požiadavkám na zachovanie podjazdnej výšky a voľnej výšky nad hladinou vodného toku.

V Trebejove v km 112,1 je existujúci železničný klenbový most, ktorý sa zruší a v novej trase koľaje 16 m vedľa sa vybuduje nový most (podjazd). Cesta v podjazde je miestna s lokálnym významom a ako prístup na poľnohospodárske plochy.

Súčasný železničný most (podjazd) v km 107,8 v Kostolňanoch n/H sa zrekonštruuje na parametre súčasných požiadaviek automobilovej dopravy.

V súvislosti s požiadavkami na mimoúrovňové križenie železničnej trate sú už dlhodobo koncepčne pripravované mosty (nadjazdy) v Kostolňanoch n/H v km 106,64 a v Ťahanovciach v km 102,1. V Košiciach v km 99,55. Uvedené nadjazdy nie sú zahrnuté do investície pre modernizáciu železničnej trate.

Ostatné umelé stavby

Priecestia a priechody

V celom riešenom úseku sa nachádzajú 3 jestvujúce úrovňové priecestia a jeden priechod pre chodcov:

- Úrovňové priecestie v Ťahanovciach v sžkm 102,738 bude v cieľovom stave zrušené a nahradené nadjazdom v km 102,12, čo je zámer a investícia mesta. Prístup cestujúcich na

- nástupišťia na zastávku Ťahanovce bude riešený podchodom pre chodcov.
- Úrovňové priecestie v Košiciach na Rampovej ulici v sžkm 100,073 bude so súhlasom ÚHA Košice a Magistrátom Košice zrušené. Náhrada sa uvažuje nadjazd cez ulicu Masarykova, čo je zámer a investícia mesta. Priechod pre peších cez koľajisko bude umožnený navrhovanou nadúrovňovou lávkou pre peších, vrátane umožnenia priechodu pre imobilných občanov.
 - Zrušením priecestia v km 109,94 bude ako vyvolaná investícia rekonštruovaná poľná cesta smerom k Trebejovu do km 112,0. Poľná cesta bude plniť funkciu sezónnej cesty pre poľnohospodárske účely.
 - Úrovňový priechod pre peších na zastávku Trebejov je v sžkm 112,466, bude nahradený podchodom pre chodcov.

Výstavba podchodov pre peších a podchodov pre cestujúcich si vyžiada dočasné premostenie v rámci zabezpečenia vlakovej dopravy počas výstavby. K uvedenému účelu slúžia mostné provizoriá vkladané z hľadiska technológie výstavby do jednej prípadne oboch traťových koľají, resp. do stavby dotknutých koľají.

Tunel

Dôležitou súčasťou výstavby bude rekonštrukcia existujúceho dvojkoľajného tunela v km 104,1. Tunelový objekt podchádza Dáriusovou hoľou. Cieľom rekonštrukcie tunela je zachovať jeho trasu, ale úpravou šírky tunelového prierezu zväčšiť polomery oblúkov na dosiahnutie traťovej rýchlosti 110km/h, zväčšiť osovú vzdialenosť koľají na 4,20 m.

Priestorové usporiadanie tunela bude vyhovovať železničnému prechodnému prierezu "C" vrátane nadstavca pre elektrifikované trate. Koľaje budú zriadené ako pevná jazdná dráha (na betónovej doske).

Návrh riešenia pozemných stavieb

Predmetom riešenia pozemných objektov v rámci modernizácie koridorových tratí sú:

- stavebné úpravy jestvujúcich staničných objektov prípadne ich prístavby za účelom umiestnenia zariadení oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia (dopravná kancelária, stavadlová ústredňa, miestnosť napájania, ...),
- zastrešenie nástupíšť v železničných staniaciach s využitím zastrešenia pre situovanie osvetlenia a umiestnenia informačného systému,
- zastrešenie výstupov z podchodov v železničných staniaciach a na železničných zastávkach,
- vybudovanie prístreškov pre cestujúcich na železničných zastávkach resp. sanácia jestvujúcich priestorov,
- oplotenie prevádzkového priestoru ŽSR vo vybraných častiach trate,
- úpravy nakládkových a vykládkových rámp v železničných staniaciach,
- výstavba proti hlukových stien a zariadení.

V ŽST Košice je navrhovaná technologicko-prevádzková budova (za účelom umiestnenia zabezpečovacej a oznamovacej technológie, zariadení diaľkového riadenia a dopravnej kancelárie pre riadiacich dispečerov dopravy v uzle Košice) a nadstavba budovy RSE (Riadiace stredisko elektroúseku).

Tieto objekty sa nenachádzajú v zastavanej, ani v obytnej oblasti, ale v oplotenom areáli železničnej stanice Košice.

Iné činnosti súvisiace so stavbou trate

Zmenou trasy, koľajovými úpravami a tiež zmenou technológie zabezpečovacieho zariadenia dochádza ku kolízii navrhovaných koľajových úprav s jestvujúcimi pozemnými objektami. Z tohto dôvodu budú v priestore budúceho staveniska realizované asanácie stavieb, ktoré je nutné zrušiť a ktoré sa nachádzajú v záujmovom území a ich poloha je v kolízii s navrhovaným koľajovým riešením. V ŽST Košice bude po demontáži technológie asanované stavadlo č. 4. V úseku ŽST Kostolany na Hornádom budú zbúrané dva objekty útulkov, ktoré

v súčasnosti nie sú využívané. Tieto objekty sú v majetku ŽSR.

Po zrealizovaní stavebných prác spojených s odstraňovaním opusteného železničného telesa a po uvoľnení zariadení stavenísk, sa začne s vegetačnými úpravami na plochách dotknutých stavebnými prácami. Na vegetačné úpravy sa použije humózna zemina, ktorá bola pred zahájením vlastných stavebných prác z konkrétnych plôch odstránená a deponovaná. Zrealizujú sa sadové úpravy terénu.

Navrhovaná stavba variantu I je delená na štyri samostatné funkčné celky - Ucelené časti stavby (UČS), ktoré sú uvedené samostatne v prílohe 5:

- Príloha 5.1 - Objektová skladba stavebného úseku č. 1:
UČS 101 - železničná stanica Košice od km 98,200 - 100,325,
- Príloha 5.2 - Objektová skladba stavebného úseku č. 2:
UČS 102 - železničná stanica Košice - Ťahanovce od km 100,325 - 103,100,
- Príloha 5.3 - Objektová skladba stavebného úseku č. 3:
UČS 103 - zastávka Ťahanovce - železničná stanica Kostolany nad Hornádom, km 103,100 - 106,235,
- Príloha 5.4 - Objektová skladba stavebného úseku č. 4:
UČS 104 - železničná stanica Kostolany nad Hornádom - Kysak od km 106,235 - 113,393.

V rámci Košíc (UČS 101) je vyvolanou investíciou navrhovaná nadúrovňová lávka pre peších (vrátane umožnenia priechodu pre imobilných občanov), ako náhrada za zrušené úrovňového priecestia na Rampovej ulici v sžkm 100,081. Toto priecestie bude zrušené so súhlasom mesta Košice.

V ďalšom priebehu modernizovaná trať prechádza po jestvujúcom železničnom telese až po obec Ťahanovce. Za obcou Ťahanovce prechádza novonavrhovaným dvojkoľajným tunelom a zhŕšuje do ŽST Kostolany n. H. Severná časť tejto ŽST (UČS 104) je situovaná v upravenej trase, čo si vyžaduje rekonštrukciu existujúceho podjazdu a jeho predĺžením pre novú polohu koľaje.

V Trebejove v km 112,1 je existujúci železničný klenbový most, ktorý sa zruší a v novej trase koľaje 15 m vedľa sa vybuduje nový most (podjazd). Cesta v podjazde je miestna s lokálnym významom a ako prístup na poľnohospodárske plochy.

Zrušením priecestia v km 109,96 bude ako vyvolaná investícia rekonštruovaná poľná cesta smerom k Trebejovu do km 112,0. Poľná cesta bude plniť funkciu sezónnej cesty pre poľnohospodárske účely.

Základné charakteristiky trate po modernizácii:

- traťová rýchlosť 120km/h,
- priestorová priechodnosť vlakových súprav UIC-GC, trieda zaťaženia D4 (22,5 t/nápr.),
- striedavá prúdová sústava napájania 25 kV, 50Hz,
- banalizácia traťových koľají (jazdy vlakov aj v opačných smeroch trate),
- mimoúrovňový a bezbariérový prístup cestujúcich k nástupištiam ŽST a zastávok,
- vylúčenie úrovňových krížení s cestnými komunikáciami,
- zvýšenie ochrany životného prostredia a zdravia ľudí, zníženie hluku a iných sprievodných javov zo železničnej prevádzky,
- zvýšenie bezpečnosti vlakovej dopravy v predmetnom úseku trate.

Navrhované riešenie pre modernizáciu trate:

Variant II (traťová rýchlosť 160 km/h)

Navrhované riešenie pre modernizáciu trate

V rámci modernizácie železničného zvršku a spodku traťových i staničných koľají dochádza vplyvom ich smerových a výškových úprav k zmenám polohy železničného telesa. Tieto zmeny nastávajú nielen v úsekoch, kde trasa modernizovanej trate opúšťa jestvujúcu trasu, ale i v miestach, kde modernizovaná trasa je ponechaná v pôvodnej trase a tiež v staničných koľajach vplyvom novonavrhovaných koľajových úprav.

Podrobná situácia navrhovanej trasy železničnej trate pre variant II je uvedený v prílohe 4.

V rámci smerových pomerov sa navrhujú oblúky s čo najväčšími polomermi. V hlavných koľajach sa použije železničný zvršok s koľajnicami UIC 60 s pružným bez podkladnicovým upevnením na železobetónových podvaloch, koľajnice budú zvarené do bezстыkovej koľaje. V rámci modernizácie sa v železničných staniách a na zastávkach vybudujú nástupištia s bezbariérovým prístupom pre cestujúcich.

Hranica stavby železničného telesa siaha minimálne 3 m od päty železničného násypu, hornej hrany zárezu resp. hornej hrany odvodňovacích priekop a to kolmo na os koľaje.

Z hľadiska tvorby a ochrany životného prostredia a ekosystémov, násypy a zárezy budú chránené pred eróznymi účinkami vody a to výsadbou nízkych krovín, hydro osevom, zahumusovaním a pod. V zásade však musia byť dodržané rozhládové podmienky a bezpečnosť prevádzkovania dopravy na dopravnej ceste.

Zásady modernizačných úprav

Vo všeobecnosti je možné modernizačné úpravy železničných staníc, železničných zastávok a medzistaničných úsekov charakterizovať nasledovne:

- modernizácia železničného spodku a zvršku spojená so smerovými úpravami oblúkov pre požadovanú rýchlosť,
- výstavba nástupíšť s mimoúrovňovým prístupom pre cestujúcich ako aj prístupom pre imobilných cestujúcich,
- modernizácia oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia spojená so zavedením centrálného dispečerského riadenia prevádzky,
- modernizácia trakčného vedenia a súvisiacich objektov (zmena trakcie z jednosmernej na striedavú),
- modernizácia, prestavba alebo výstavba železničných mostných objektov pre splnenie požadovaných parametrov únosnosti a priestorovej priechodnosti a zníženie hlučnosti,
- modernizačné úpravy pozemných objektov v požadovanom rozsahu,
- zrušenie úrovňových križovaní s pozemnými komunikáciami, ich náhrada mimoúrovňovým riešením (podjazdy, nadjazdy, podchody),
- realizácia proti hlučným objektom a zariadení.

Návrh koľajového riešenia

Koľajové riešenia predmetných železničných staníc predpokladá osovú vzdialenosť staničných koľají 5,00 m. Vzdialenosť osí traťových koľají bude 4,20 m. Z titulu výstavby nových mostných objektov na oboch preložených traťových koľajach, bude osová vzdialenosť na týchto mostoch 8 – 10 m.

V medziľahlej stanici Kostol'any nad Hornádom, v ktorej sa nepredpokladá zastavovanie vlakov diaľkovej osobnej dopravy sú navrhnuté mimoúrovňové krajné nástupištia dĺžky 200 m.

V železničnej stanici Košice sa rekonštruujú resp. vybudujú nové ostrovné nástupištia s dĺžkou nástupištných hrán 400 m. Na zastávkach sú navrhnuté krajné nástupištia šírky 3,5 m. Šírka ostrovných nástupíšť je 6,55 m pri osovej vzdialenosti 5,00 m. Výška nástupištných hrán v železničných staniách a zastávkach je 550 mm nad temenom príľahlej koľaje. Situovanie nástupištných hrán v železničných staniách je navrhnuté mimo hlavných staničných koľají pri

predjazdných koľajach.

Zhlavia stanice sú rýchlostne navrhnuté pre traťovú rýchlosť 80 km/h na kysackom zhlaví, na južnom zhlaví pre rýchlosť 60 km/h v hlavných staničných koľajach, s rýchlostnými parametrami 50 – 60 km/h pri jazde k nástupištňým hranám.

V ŽST Kostolany nad Hornádom sú hlavné staničné koľaje navrhované pre rýchlosť 160 km/h, predjazdné koľaje, pri ktorých budú situované krajné nástupištia, vyhovujú pre rýchlosť 80 km/h.

V hlavných a predjazdných koľajach bude zriadený železničný zvršok tvaru UIC-60 s pružným bez podkladnicovým upevnením na železobetónových podvaloch. V ostatných koľajach bude zriadený železničný zvršok tvaru S49. Výhybky s požadovanými rýchlostnými parametrami v hlavných a predjazdných koľajach budú sústavy UIC-60.

Modernizácia železničného spodku na základe výsledkov geotechnického prieskumu je zameraná na zvýšenie jeho únosnosti podľa požadovaných parametrov modulov pretvorenia, obnovení funkčnosti pozdĺžnych priekop, obnove priepustov, v staniciach vybudovaním systému trativodov.

Celkovo sa v predmetnom úseku trate Kysak - Košice nachádzajú 3 úrovňové križovania železničnej trate s pozemnými komunikáciami: miestnych a účelových ciest a 1 úrovňový priechod pre chodcov. Na základe jednaní s príslušnými samosprávnymi orgánmi budú uvedené úrovňové križovania zrušené. Náhradou budú novobudované nadjazdy, podchody resp. nadzemné lávky.

Návrh riešenia zabezpečovacieho zariadenia

V rámci modernizačných úprav pre rýchlosť 160 km/h sa v predmetných staniciach vybudujú nové elektronické staničné zabezpečovacie zariadenia 3. kategórie, typu elektronické stavadlo. Na trati sa vybudujú nové automatické hradla. Všetky priecestia, aj so svojim zabezpečovacím zariadením budú v cieľovom riešení stavby budú zrušené.

Návrh riešenia oznamovacieho zariadenia

Existujúci diaľkový metalický kábel DK 16 a optický závesný bude nahradený novým diaľkovým optickým singlmódovým káblom 48 vl. uloženým v telese koľajiska v káblovom žľabe. Prenos signálov pre oznamovacie, telekomunikačné a teleinformačné zariadenia sa zabezpečí pomocou nového prenosového systému SDH s prenosovou rýchlosťou min. STM-1. Pre prenos signálov zabezpečovacích zariadení je navrhnutý samostatný uzavretý prenosový systém. V staniciach sa vybuduje nová miestna kabelizácia metalická a optická a bude vedená v káblovodoch, resp. v káblových žľaboch.

Železničné stanice budú vybavené:

- dispozičnými digitálnymi zapojovačmi so zapojením traťových liniek komunikácie medzi výpravcami (dispečermi), privolávacími okruhmi liniek od vchodových návestidiel, automatickými telefónnymi linkami v sieti ŽSR, miestnymi linkami pre dopravné účely,
- rozhlasovým a vizuálnym zariadením pre informáciu cestujúcich,
- v adaptovaných a nových budovách nové rozvody formou štruktúrovanej kabeláže s možnosťou pripojenia do telekomunikačnej a dátovej siete ŽSR,
- rádiovým spojením miestneho významu,
- elektrickou požiarňou signalizáciou,
- poplachovým systémom narušenia príslušných objektov a priestorov.

Na zastávkach sa vybuduje rozhlasové a informačné zariadenie pre informovanie cestujúcich o chode vlakov. Prístrešky zastávok s technologickou miestnosťou budú zabezpečené poplachovým systémom narušenia.

Do doby dispečerského riadenia dopravy na trati sa prevedú úpravy na existujúcich dispečerských telefónnych okruhoch. Po dispečerizácii trate sa zabezpečí komunikácia medzi

dispečerom a jednotlivými výpravňami s možnosťou diaľkovej obsluhy.

Počas prestavby je nutné zabezpečiť preložky príslušných kabelizácií a zabezpečiť úpravy v súvislosti so zmenou trakcie.

Návrh riešenia trakčného vedenia

Modernizácia trakčného vedenia bude vykonaná v súvislosti a súbežne so smerovou a výškovou úpravou trate. Nová trakčná zostava pre 25 kV, 50 Hz bude spĺňať požadované parametre prevádzky pre vysoké rýchlosti. Hlavné kritéria a požiadavky pre novú zostavu sú:

- dodržanie požadovanej výšky trolejového vedenia nad TK,
- dodržanie statických a dynamických parametrov trakčného vedenia, predovšetkým dodržanie dovolených odchýlok pri veterných nárazoch, parametre pružnosti, kľukatosti, vertikálnych lomov, rezonancie a pod.,
- zabezpečenie izolačnej hladiny trakčného vedenia, odolnosti voči skratovým prúdom a vodivosti trakčných prepojení.

Osobitná pozornosť je venovaná výstavbe trakčných napájacích staníc situovaných v optimálnych vzdialenostiach na základe energetických výpočtov. Samostatná pozornosť je venovaná technologickému procesu napájania elektrifikovaných tratí s cieľom dosiahnutia minimálnych energetických strát. Zmena systému napájania trakčných vozidiel z jednosmernej na striedavú odstráni nežiaduce vplyvy bludných prúdov v okolí železničnej trate.

Dotknuté vodné toky a návrh riešenia mostov a ostatných umelých stavieb

Vodné toky

Modernizáciou trate bude dotknutý vodný tok – rieka Hornád v 4 jestvujúcich kríženíach a v 3 nových kríženíach. Ďalej budú dotknuté 4 prirodzené vodné toky.

Rieka Hornád – variant 0

Na toku rieky Hornád je postavená MVE v lokalite Kostol'any nad Hornádom. Stavba elektrárne ani vzdutie v koryte sa novonavrhovanej trate nedotýkajú.

V km 155,031 zaústňuje pravostranný prítok Hornádu „Uhrinče“, ktorý v súčasnosti má v údolí Hornádu málo vyvinuté koryto.

V údolí od rkm 152,70 do rkm 153,40 na ľavej strane toku sú záložné vodné zdroje (studne) pre zásobovanie Košíc pitnou vodou.

Teleso trate je v dotyku s vodným tokom Hornád v lokalitách:

- lokalita Sokol'
- lokalita Trebejov
- potok Uhrinče

V súvislosti s preložením traťových koľají do novej polohy v lokalite medzi obcami Kostol'any nad Hornádom a Trebejov, vyplýva nutnosť úpravy toku rieky Hornád. Koryto rieky sa upraví v potrebnej dĺžke pred aj za novým mostom v novom žkm 109,714. Rieka Hornád sa bude regulovať do upravenej polohy koryta tak, aby sa zmenšil uhol kríženia s novou železničnou mostnou konštrukciou, s novou kilometrickou polohou v žkm 111,376.

Regulácia toku zabezpečí ochranu okolia pred zaplavovaním.

Lokalita Sokol'

V km 153,821 toku trať križuje tok, pričom ten v úseku dotyku preteká z ľavej strany údolia na pravú. Nad miestom križovania trate s tokom je objekt umelej infiltrácie vody do aluviálneho prostredia. Ten v súčasnosti nemá podstatný význam pre napojenie podzemných vôd.

V km 154,11 je navrhnutý cestný most, ktorý nahradí existujúci už nevyhovujúci most v km 154,039. Most bude využívaný pre potreby výstavby a zároveň bude zachované pripojenie medzi obcou Sokol' a cestou II. triedy v údolí Hornádu Košice - Obišovce.

Z obce Sokol' vyteká potok Uhrinče, ktorý novo navrhovaná trať v žkm 110,69 pretína.

Je tu navrhnutý most, ktorý tvorí zároveň podchod pre cestu (šírka mostného otvoru je 15 m). Lokality Trebejov

Novo navrhovaná trať v dôsledku dodržania parametrov trasy viazaných na navrhovanú rýchlosť prechádza na pravú stranu toku. V km od 156,20 po 156,40 z časti teleso trate zasahuje do koryta toku.

V žkm 111,374 (km toku 155,70) je navrhnutý trojpoľový most, keďže ide o lokalitu prevedenia veľkej vody s pomerne nepriaznivým priestorovým usporiadaním. Prevedenie veľkých vôd vyžaduje smerové usporiadanie také, aby prevedenie veľkých vôd nevyvolalo problém nadmerného prevýšenia hladiny pred a za mostom. Prezentovaný návrh je výsledným kompromisným riešením.

Potok Uhrinče

Je pravostranným prítokom rieky Hornád. Jeho zaústenie je v km 155,031. Potok pramení v pravostranných svahoch údolia. Vo svojej pramennej oblasti vytvoril výraznú erozívnu ryhu. V úseku nivy Hornádu koryto je nevýrazné. Každá väčšia voda sa z koryta vylieva na príľahlé pozemky. Novo navrhovaná trať križuje potok žkm 110,690, kde je navrhovaný most. Navrhovaným otvorom prechádza aj prístupová cesta k budúcej ČOV.

Železničné mosty

Modernizácia jestvujúcich železničných mostov spočíva vo výmene izolácie nosnej konštrukcie a vytvorení normového stavu pre požadovanú šírku a hrúbku koľajového lôžka. Súčasné ocelové konštrukcie mostov budú nahradené konštrukciami s priebežným koľajovým lôžkom. Pozornosť je venovaná požiadavkám na zachovanie podjazdnej výšky a voľnej výšky nad hladinou vodného toku. K jestvujúcim železničným mostom pribudnú nové železničné mosty na preloženej železničnej trati cez rieku Hornád, cestný podjazd štátnej cesty Kostolany nad Hornádom a cestný nadjazd miestnej komunikácie v lokalite obce Trebejov.

Ostatné umelé stavby

Priecestia a priechody

V celom riešenom úseku sa nachádzajú tri jestvujúce úrovňové priecestia a jeden priechod pre chodcov:

- Úrovňové priecestie v úseku Kostolany n. H. – Kysak v sžkm 109,940 bude za účelom umožnenia cestného prístupu stavebným mechanizmom na realizáciu tejto stavby dočasne preložené do sžkm 110,031 a ponechané v prevádzke do ukončenia realizačných prác 4-tej UČS (ucelená časť stavby). Po ukončení stavby bude toto priecestie v rámci odstránenia jestvujúceho žel. zvršku v úseku Kostolany n. H. – Trebejov (tento úsek bude nahradený novonavrhovanou trasou v novej lokalite) odstránené.
- Úrovňové priecestie v Ťahanovciach v sžkm 102,738 bude v cieľovom stave zrušené a nahradené nadjazdom v km 102,12, čo je zámer a investícia mesta. Prístup cestujúcich na nástupištia na zastávku Ťahanovce bude riešený podchodom pre chodcov.
- Úrovňové priecestie v Košiciach na Rampovej ulici v sžkm 100,073 bude so súhlasom ÚHA Košice a Magistrátom Košice zrušené. Náhrada sa uvažuje nadjazd cez ulicu Masarykova, čo je zámer a investícia mesta. Priechod pre peších cez koľajisko bude umožnený navrhovanou nadúrovňovou lávkou pre peších, vrátane umožnenia priechodu pre imobilných občanov.
- Úrovňový priechod pre peších na zastávku Trebejov je v sžkm 112,466 bude nahradený podchodom pre chodcov.

Výstavba podchodov pre peších a podchodov pre cestujúcich si vyžiada dočasné premostenie v rámci zabezpečenia vlakovej dopravy počas výstavby. K uvedenému účelu slúžia mostné provizória vkladané z hľadiska technológie výstavby do jednej prípadne oboch traťových koľají, resp. do stavbou dotknutých koľají.

Tunel

Dôležitou súčasťou výstavby bude zriadenie nového dvojkoľajného tunela. Navrhovaný tunelový objekt podchádza Dáriusovou hoľou a mimoúrovňovo vedie novo navrhovanou dvojkoľajnou traťou s osovou vzdialenosťou 4,20 m v nžkm 103,570 – 104,310.

V celom úseku projektovaného tunela je dvojkoľajná trať vedená s jednotným prierezom tunela razeného aj hĺbených úsekov. Celková dĺžka tunela je 815 m, z toho 740,0 m razeného.

Priestorové usporiadanie tunela bude vyhovovať železničnému prechodnému prierezu "C" vrátane nadstavca pre elektrifikované trate. Koľaje budú zriadené ako pevná jazdná dráha (na betónovej doske).

Návrh riešenia pozemných stavieb

Predmetom riešenia pozemných objektov v rámci modernizácie koridorových tratí sú:

- stavebné úpravy jestvujúcich staničných objektov prípadne ich prístavby za účelom umiestnenia zariadení oznamovacieho a zabezpečovacieho zariadenia (dopravná kancelária, stavadlová ústredňa, miestnosť napájania,),
- zastrešenie nástupíšť v železničných staniaciach s využitím zastrešenia pre situovanie osvetlenia a umiestnenia informačného systému,
- zastrešenie výstupov z podchodov v železničných staniaciach a na železničných zastávkach,
- vybudovanie prístreškov pre cestujúcich na železničných zastávkach resp. sanácia jestvujúcich priestorov,
- oplotenie prevádzkového priestoru ŽSR vo vybraných častiach trate,
- úpravy nakládkových a vykládkových rámp v železničných staniaciach,
- výstavba protihlukových stien a zariadení.

V ŽST Košice je navrhovaná technologicko-prevádzková budova (za účelom umiestnenia zabezpečovacej a oznamovacej technológie, zariadení diaľkového riadenia a dopravnej kancelárie pre riadiacich dispečerov dopravy v uzle Košice) a nadstavba budovy RSE (Riadiace stredisko elektroúseku).

Tieto objekty sa nenachádzajú v zastavanej, ani v obytnej oblasti, ale v oplotenom areáli železničnej stanice Košice.

Iné činnosti súvisiace so stavbou trate

Zmenou trasy, koľajovými úpravami a tiež zmenou technológie zabezpečovacieho zariadenia dochádza ku kolízii navrhovaných koľajových úprav s jestvujúcimi pozemnými objektmi. Z tohto dôvodu budú v priestore budúceho staveniska realizované asanácie stavieb, ktoré je nutné zrušiť a ktoré sa nachádzajú v záujmovom území a ich poloha je v kolízii s navrhovaných koľajovým riešením. V ŽST Košice bude po demontáži technológie asanované stavadlo č. 4. V úseku ŽST Kostofany nad Hornádom budú zbúrané dva objekty útulkov, ktoré v súčasnosti nie sú využívané. Tieto objekty sú v majetku ŽSR. V katastrálnom území Sokol je potrebné asanovať rekreačnú chatu vo vlastníctve súkromnej osoby.

Po zrealizovaní stavebných prác spojených s odstraňovaním opusteného železničného telesa a po uvoľnení zariadení stavenísk, sa začne s vegetačnými úpravami na plochách dotknutých stavebnými prácami. Na vegetačné úpravy sa použije humózná zemina, ktorá bola pred zahájením vlastných stavebných prác z konkrétnych plôch odstránená a deponovaná. Zrealizujú sa sadové úpravy terénu.

Navrhovaná stavba variantu II je delená na štyri samostatné funkčné celky - Ucelené časti stavby (UČS), ktoré sú uvedené samostatne v prílohe 6:

- Príloha 6.1 - Objektová skladba stavebného úseku č. 1:
UČS 101 - železničná stanica Košice od km 98,200 - 100,325,

- Príloha 6.2 - Objektová skladba stavebného úseku č. 2:
UČS 102 - železničná stanica Košice - Ťahanovce od km 100,325 - 103,100,
- Príloha 6.3 - Objektová skladba stavebného úseku č. 3:
UČS 103 - zastávka Ťahanovce - železničná stanica Kostolany nad Hornádom, km 103,100 - 106,135,
- Príloha 6.4 - Objektová skladba stavebného úseku č. 4:
UČS 104 - železničná stanica Kostolany nad Hornádom - Kysak od km 106,135 - 113,253.

V rámci Košíc (UČS 101) je vyvolanou investíciou navrhovaná nadúrovňová lávka pre peších (vrátane umožnenia priechodu pre imobilných občanov), ako náhrada za zrušené úrovňové priecestie na Rampovej ulici v sžkm 100,073. Toto priecestie bude zrušené so súhlasom ÚHA Košice a Magistrátom Košice.

V ďalšom priebehu modernizovaná trať prechádza po jestvujúcom železničnom telese až po obec Ťahanovce. Za obcou Ťahanovce prechádza novonavrhovaným dvojkoľajným tunelom a zhŕšuje do ŽST Kostolany n. H. Severná časť tejto ŽST (UČS 104) je situovaná v nových priestoroch, čo si vyžaduje vybudovanie nového cestného nadjazdu na št. ceste č. III/547005 na kysackom zhlaví tejto ŽST, ktorý je tiež vyvolanou investíciou. V súčasnosti štátna cesta prechádza podjazdom pod koľajiskom ŽST. Uvažuje sa s rekonštrukciou podjazdu a jeho predĺžením pre novú polohu koľaje.

V traťovom úseku Kostolany n. H. – Kysak (UČS 104) prechádza koľaj modernizovanej trate v novej trase, dostáva sa do kolízie s riekou Hornád. Z tohto dôvodu sú v tomto úseku navrhované úpravy koryta rieky a preložka časti trasy rieky v dĺžke 700m. Vybuduje sa nový most a prípojné poľné cesty. Pôvodné zemné teleso koľaje bude ponechané pre návrhy na využitie ako perspektívna komunikačná trasa na alternatívne dopravné prostriedky. Existujúci podjazd v km 111,962 sa ponechá v pôvodnom stave. Na prepojenie rozdelených častí obce Trebejov je navrhovaná stavba ako vyvolaná investícia cestný nadjazd v km 112,855.

Základné charakteristiky trate po modernizácii:

- traťová rýchlosť 160km/h,
- priestorová priechodnosť vlakových súprav UIC-GC, trieda zaťaženia D4 (22,5 t/nápr.),
- striedavá prúdová sústava napájania 25 kV, 50Hz,
- banalizácia traťových koľají (jazdy vlakov aj v opačných smeroch trate),
- mimoúrovňový a bezbariérový prístup cestujúcich k nástupištiam ŽST a zastávok,
- vylúčenie úrovňových krížení s cestnými komunikáciami,
- zvýšenie ochrany životného prostredia a zdravia ľudí, zníženie hluku a iných doprovodných javov zo železničnej prevádzky,
- zvýšenie bezpečnosti vlakovej dopravy v predmetnom úseku trate.

10. Varianty navrhovanej činnosti.

Navrhovaná činnosť bola v rámci zisťovacieho konania posudzovaná v jednom realizačnom variante (prípád realizácie modernizácie predmetného úseku železničnej trate pre traťovú rýchlosť 160 km/hod.) a vo variante 0 (prípád, kedy by sa navrhovaná činnosť nerealizovala). Pre navrhovanú činnosť bolo Okresným úradom Košice - okolie vydané upustenie od vypracovania variantného riešenia listom č. OU-KS-OSZP-2019/006661 zo dňa 23.04.2019.

Zmena na variantné riešenie vyplynula z pripomienok k pôvodnému variantu na riešenie trasovania trate Kysak – Košice pre rýchlosť 160 km/h.

V zmysle uvedených skutočností je predkladaná správa o hodnotení vypracovaná

v dvoch variantných riešeniach a porovnaná s nulovým variantom, kedy by sa navrhovaná činnosť nerealizovala:

Variant I	traťová rýchlosť 120 km/hod.
Variant II	traťová rýchlosť 160 km/hod.

11. Celkové náklady (orientačne).

Celkové investičné náklady na stavbu predstavujú:	
Variant I (120 km/hod.)	cca 278 mil. € bez DPH
Variant II (160 km/hod.)	cca 377 mil. € bez DPH

12. Dotknutá obec.

Mesto Košice
Obec Družstevná pri Hornáde
Obec Kostolňany nad Hornádom
Obec Kysak
Obec Sokol'
Obec Trebejov

13. Dotknutý samosprávny kraj.

Košický samosprávny kraj

14. Dotknuté orgány.

Útvar vedúceho hygienika rezortu Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky
Dopravný úrad, Divízia dráh a dopravy na dráhach
Krajský pamiatkový úrad Košice
Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Košiciach
Okresný úrad Košice, Odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva
Okresný úrad Košice, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Okresný úrad Košice, Pozemkový a lesný odbor
Okresný úrad Košice, Odbor krízového riadenia
Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie
Okresný úrad Košice - okolie, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Okresný úrad Košice - okolie, Pozemkový a lesný odbor
Okresný úrad Košice - okolie, Odbor krízového riadenia
Okresný úrad Košice - okolie, Odbor starostlivosti o životné prostredie
Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Košiciach
Úrad Košického samosprávneho kraja

15. Povoľujúci orgán.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh,
Odbor dráhový stavebný úrad

16. Rezortný orgán.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

17. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

- Územné rozhodnutie podľa stavebného zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov,
- Stavebné povolenia podľa stavebného zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

18. Vyjadrenie o vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice.

Realizáciou modernizácie úseku trate Kysak (mimo) – Košice vzhľadom na charakter tejto navrhovanej činnosti, jej umiestnenie a predpokladané vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva sa vplyvy presahujúce štátne hranice Slovenskej republiky nepredpokladajú.

Navrhovaná činnosť modernizácie úseku trate Kysak (mimo) – Košice svojím umiestnením v rámci východného Slovenska v okresoch Košice I, Košice IV a Košice - okolie (ktorý má kontakt so štátnou hranicou s najbližším susedným štátom Maďarskou republikou), **nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov presahujúcich štátne hranice Slovenskej republiky (SR)**: vzdušnou čiarou od hranice SR s Maďarskom je navrhovaná stavba (lokalita ŽST Košice) vzdialená cca 17 km, od hranice SR s Ukrajinou je stavba vzdialená takmer 65 km a od hranice SR s Poľskou republikou je stavba vzdialená cca 70 km.

Navrhovaná činnosť svojím rozsahom modernizácie úseku železničnej trate bude mať iba lokálne (miestne) vplyvy. Väčšina dĺžky modernizácie trate sa nachádza mimo zastavaného územia dotknutých obcí a mesta Košice, pričom charakter navrhovanej činnosti, predpokladané vplyvy počas realizácie stavby a po jej ukončení, ako aj vzdialenosť tohto úseku železničnej trate od susedných štátov vylučuje vznik predpokladaných vplyvov presahujúcich štátne hranice. Naopak, pozitívnym vplyvom na železničnú dopravu, ktorú využíva aj zahraničie, je zlepšenie podmienok prejazdu na riešenom stavebnom úseku železničnej trate.