



SLOVENSKÝ
VODOHOSPODÁRSKY
PODNIK, štátny podnik

SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, štátny podnik
Odštepňý závod Košice
Ďumbierska 14, 041 59 Košice

Správa povodia Dunajca a Popradu
Levočská 31, 058 01 Poprad

•
•
DAQE Slovakia, s. r. o.
Pribinova 8953/62
010 01 Žilina
•
•

Váš list/zo dňa

Naše číslo

Vybavuje/linka

Poprad

CS SVP OZ KE 79/2021/61

17.05.2021

Vec

Rekonštrukcia mosta cez rieku Poprad, ul. Nižná Brána - stanovisko pre územné konanie

Listom, ktorý nám bol doručený dňa 28. 04. 2021, ste nás požiadali ako projektant stavby, o stanovisko pre hore uvedenú stavbu. Účelom stavby je komplexná rekonštrukcia mostného objektu, jeho rozšírenie, zvýšenie únosnosti, ako aj vyriešenie dopravných problémov danej lokality. Tieto spočívajú najmä v nedostatočných križovatkových polomeroch v napojení ul. Nižná Brána, ako aj v nedostatočnej šírke mostného objektu. Stavebníkom je mesto Kežmarok. Stavba sa nachádza na p. č. KN-E 6774/4, KN-C 3261, 3207 v k. ú. Kežmarok.

Existujúci mostný objekt je situovaný na miestnej komunikácii Nižná brána ponad rieku Poprad. Mostný objekt je zatriedený do stavu „VI“, čo zodpovedá veľmi zlému technickému stavu. Niveleta na moste je vodorovná. Priestorové usporiadanie na moste je nasledujúce: šírka vozovky medzi zvýšenými obrubníkmi je 5,95 m, na vozovku nadväzujú obojstranné chodníky o jednotnej šírke 1,40 m. Celková šírka medzi zábradlím je 8,75 m. Celková šírka mostného objektu je 9,35 m. Z hľadiska prietokov existujúci most prevedie prietok $Q_{50} = 320 \text{ m}^3/\text{s}$, s rezervou cca 0,20 m od najnižšej časti nosnej konštrukcie. Aktuálne prietoky v rieke Poprad, poskytol projektantovi SHMÚ a sú v prílohe súhrnnej technickej správy.

Nosným stavebným objektom je nový most ponad rieku Poprad. Existujúci most bude takmer celý zbúraný a bude nahradený novým mostom podobnej konštrukcie. Dĺžka premostenia sa nemení, nakoľko je daná existujúcimi nábrežnými múrmi, ktoré ostávajú vo svojej polohe. Rovnako ako existujúci most aj nový mostný objekt bude dvojpoľový, monolitický, železobetónový. Jedná sa o doskovú konštrukciu. Mostný objekt je navrhnutý na prietok $Q_{50} = 320 \text{ m}^3/\text{s}$, s rezervou 0,50 m od najnižšej časti nosnej konštrukcie (0,65 m v poli), prípadne na prietok $Q_{100} = 390 \text{ m}^3/\text{s}$ bez rezervy. Oproti existujúcemu mostu bude spodná plocha mostovky vyššie v priemere o 0,30 m. Väčšie zvýšenie polohy mostovky nie je možné, nakoľko ihneď za mostom sa nachádza križovatka s cestou I/66, ktorá výškovo limituje niveletu vozovky. Počas projektovania boli zvažované aj iné varianty riešenia premostenia, tieto však boli zamietnuté, nakoľko z hľadiska prietokov pod mostom alebo konštrukcie, neboli výhodnejšie. Zvažovaný bol napríklad jednoložový doskový alebo nosníkový most, ktorý ale mal príliš veľkú hrúbku konštrukcie mostovky, čo výrazne zmenšovalo prietokové pomery, rovnako bol zvažovaný parapetný most, ten však nie je možné realizovať, z dôvodu pôdorysného tvaru mosta - veľká šírka a oblúky v križovatke. Navrhnuté riešenie je z hľadiska priestorového usporiadania a z hľadiska funkcie mosta najoptimálnejšie. Tvar a dopravné riešenie križovatky boli navrhnuté s ohľadom na sčítanie dopravy, ako aj s ohľadom na priestorové a majetkové pomery územia a na potreby obyvateľstva v danej lokalite.

Stavba má pozitívny vplyv na výkonnosť cestnej premávky. Súčasťou návrhu je pridanie samostatného jazdného pruhu na ulicu Nižná Brána, pre odbočenie doprava na cestu I/66 v smere na Spišskú Belú. Zároveň sa pridáva na ulicu Tehelňa samostatný odbočovací pruh, pre odbočenia doľava na cestu I/66 v smere na Spišskú Belú. Ďalej budú upravené polomery napojenia križovatky Nižná Brána - I/66, keď sa existujúce polomery napojenia zväčšia z existujúcich cca 2,5 m na 9,0 m. Výrazne sa tým vylepší priestor križovatky. V súčasnosti bolo odbočenie na ulicu Nižná Brána zo smeru Poprad a z ulice Nižná Brána na smer Spišská Belá, pre nákladné vozidlá možné iba s nadchádzaním si do protismeru, čo spôsobovalo nebezpečné situácie a spomaľovalo dopravu. Úpravou križovatky sa tento dopravný problém vyrieši. Súčasťou stavby je aj dobudovanie chodníkov na ulici Nižná Brána v nadväznosti na mostný objekt. Existujúce siete, ktoré sú zavesené na mostnom objekte, budú vyvesené, plynovodné potrubie bude preložené natrvalo na novú konštrukciu mimo mostný objekt, elektrické a oznamovacie káble vedené v moste budú dočasne preložené mimo most a následne preložené späť - do mostnej rímky.

Riešený most križuje rieku Poprad v r. km 100,390. Rieka Poprad v uvedenom mieste preteká parcelou č. KN-E 6774/4, ktorá je vo vlastníctve SVP, š. p. Jestvujúci mostný objekt, jeho spodná stavba, je plynulo napojená na v danom úseku vybudovanú úpravu koryta rieky Poprad. Úprava pozostáva z kamenno-betónových oporných múrov na oboch brehoch, ukončených na korune parapetom a ochranným oceľovým dvojtyčovým zábradlím. Predmetná úprava toku je naším základným prostriedkom.

Z hľadiska záujmov našej organizácie, ako správca povodia rieky Poprad v zmysle ustanovení Zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene Zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (ďalej vodný zákon) a Zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami, Vám k uvedenej veci dávame nasledujúce

stanovisko:

S predloženou projektovou dokumentáciou stavby „Rekonštrukcia mosta cez rieku Poprad, ul. Nižná Brána“ pre územné konanie, súhlasíme pri dodržaní nasledujúcich podmienok:

- prípadný záber pozemkov vo vlastníctve SVP, š. p., je potrebné majetkoprávne vysporiadať najneskôr ku dňu územného konania;
- ďalší stupeň PD spolu so spracovaním technologického postupu prác spolu s časovým harmonogramom navrhovanej rekonštrukcie mosta, žiadame zaslať k nám na odsúhlasenie;
- všetky potrubné a káblové vedenia, zavesené na novonavrhovanom moste, nesmú byť umiestnené nižšie ako spodná hrana mostovky s ich umiestnením na výtokovej strane mostu;
- v ďalšom stupni PD v nadväznosti na spracovanú PD, požadujeme opätovne predložiť posúdenie prietoku koryta pod navrhovaným mostom;
- predložiť technické riešenie (spracované detaily) navrhovanej opory v strede koryta, ako aj nových opôr mostu na oboch brehoch v nadväznosti na nové šírkové parametre mostu a existujúce oporné múry koryta r. Poprad, ktoré tvoria náš základný prostriedok;
- opory mosta na oboch brehoch požadujeme navrhnuť tak, aby nezaťažovali existujúce oporné múry koryta r. Poprad;
- upozorňujeme na povinnosť vypracovať povodňový plán zabezpečovacích prác v priebehu výstavby v zmysle § 10 Zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami, ktorý je potrebné odsúhlasiť s SVP, š. p. OZ Košice, pred začiatkom realizácie prác;

Toto stanovisko má platnosť dva roky a nenahrádza vyjadrenie orgánu štátnej vodnej správy ani iných dotknutých orgánov.

Príloha

Projektová dokumentácia

Co: 43212, 49210, 43SPIS

Ing. Ladislav B o j k o
riaditeľ Správy povodia Dunajca a Popradu



SLOVENSKÝ
VODOHOSPODÁRSKY
PODNIK, štátny podnik

SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, štátny podnik
Odštepný závod Košice
Ďumbierska 14, 041 59 Košice



DAQE Slovakia, s. r. o.
Pribinova 8953/62
010 01 Žilina

Váš list/zo dňa
159/2021/Pro/VM

Naše číslo
CS SVP OZ KE 3884/2021/3

Vyhavanie/linka

Košice
24.11.2021

Vec

Kežmarok – Rekonštrukcia mosta cez rieku Poprad, ul. Nižná Brána
– stanovisko k projektu pre stavebné povolenie

Vášim listom zo dňa 03.09.2021 zaslaným na našu Správu povodia Dunajca a Popradu v Poprade, zaevidovaným u nás pod č. CZ 18691/2021 dňa 08.09.2021, ste nás požiadali o stanovisko k projektovej dokumentácii stavby „Kežmarok – rekonštrukcia mosta, ul. Nižná Brána“ pre potreby stavebného povolenia. Súčasťou žiadosti bola časť projektovej dokumentácie (prehľadná situácia, koordinačná situácia a sprievodná správa). Záujmové územie pripravovanej stavby sa nachádza v meste Kežmarok, na p. č. KN-E 6774/4, KN-C 3261, 3207, stavebníkom je mesto Kežmarok. Projektovú dokumentáciu vypracovala spoločnosť DAQE Slovakia, s.r.o., Žilina, zodpovedný projektant autorizovaný stavebný inžinier Ing. Lukáš Rolko, č. o. 5438*A2, v decembri 2020.

K projektovej dokumentácii (PD) stavby „Kežmarok – rekonštrukcia mosta, ul. Nižná Brána“, v stupni pre územné konanie, vydala naša organizácia SVP, š. p. OZ Košice, Správa povodia Dunajca a Popradu, Poprad stanovisko pod číslom CS SVP OZ KE 79/2021/61 zo dňa 17.05.2021.

Účelom stavby je komplexná rekonštrukcia mostného objektu, jeho rozšírenie, zvýšenie únosnosti, ako aj vyriešenie dopravných problémov danej lokality. Tieto spočívajú najmä v nedostatočných križovatkových polomeroch v napojení ul. Nižná Brána, ako aj v nedostatočnej šírke mostného objektu.

Na základe kapacitného posúdenia je navrhnuté predĺženie samostatných pruhov pre odbočenie na ceste 1/66 v existujúcom smerovaní. V dôsledku rozšírenia mosta na ul. Nižná Brána o jeden jazdný pruh a v dôsledku úpravy polomerov v križovatke, sa predĺži opora mosta z pôvodných 6,0 m na až 22,3 m.

Jestvujúci mostný objekt má dve polia o rozpätiach 2 x 14,00 m. Nosná konštrukcia je tvorená spojitou doskovou konštrukciou z monolitického železobetónu konštrukčnej výšky 0,75 m s nábehmi pri medziľahlej podpere umiestnenej v strede koryta rieky o rozmeroch 2,00 x 0,45 m (dĺžka, výška). Po obidvoch stranách nosnej konštrukcie sú realizované konzolovo vyložené časti nosnej konštrukcie hrúbky približne 0,20 m s vyložením 1,67 m, na ktorých sú situované chodníky pre peších. Spodná stavba je tvorená dvoma krajnými oporami a jednou medziľahlou podperou. Krajné gravitačné opory sú obložené kameňom a ukončené železobetónovými úložnými prahmi konštrukčnej výšky 0,43 m. Lícne plochy obloženia drieku obidvoch krajných opôr bezprostredne nadväzujú na „svahy“ koryta rieky, ktoré sú obložené kameňom. Medziľahlá podpera je rovnako obložená kameňom (driek) a ukončená železobetónovým úložným prahom. Odvodnenie mosta je zaistené priečnym strechovitým spádom a odvodňovačmi po 4 ks na každej strane vozovky. Mostné závery sú podpovrchové. Nosná konštrukcia je uložená na spodnej stavbe prostredníctvom pevných a valčekových oceľových ložísk o počte 7 ks na každej opore. Na medziľahlej podpere je realizovaný vrubový kĺb.

Búranie

V rámci búracích prác budú odstránené nasledovné konštrukcie:

- vybúra sa vozovka,
- vybúrajú sa zábradlia a rímasy,
- odstránia sa inžinierske siete,
- zbúra sa mostovka,
- vybúrajú sa úložné prahy a vybúrajú sa horné časti nábrežných múrov pozdĺž cesty 1/66 v nevyhnutnom rozsahu.

Zakladanie a spodná stavba mosta

Existujúce opory budú rozšírené a zosilnené. Oporu 1 a oporu 2 bude tvoriť nový úložný prah výšky min. 0,7 m, šírky 1,75 m a celkovej dĺžke 22,3 m. Základová škára bude vodorovná. Úložný prah sa vytvorí na hlavách mikropilót. Na úložný prah priamo nadväzuje tzv. Chaudyho doska. Chaudyho doska a úložný prah budú zmonolitnené. Z úložného prahu nadväzuje záverná stienka šírky 0,6 m premenlivej výšky kopírujúc sklon klopenia vozovky. Pod Chaudyho doskou sa nachádza vrstva podkladného betónu hr. 0,15 m. Úložné prahy budú vypádované smerom ku rieke. V záverných stienkach budú osadené prechodové dosky. Krídla mosta budú spočívať v dopojení nových úložných prahov na existujúce nábrežné múry. Pilier 2 tvorí železobetónový úložný prah, driek a základ piliera. Hĺbkové založenie piliera je uvažované pomocou 4 rád mikropilót á 1,0 m. Základová škára je vodorovná. Základ piliera je tvorený monolitickou železobetónou pätkou dĺ. 11,1 m, šírky 2,8 m a výšky 1,1 m. Pod základom sa nachádza vrstva podkladného betónu hr. 0,15 m. Horný povrch pätky je všestranne vypádovaný v sklone 10% do priestoru. Driek piliera dĺ. 9,1 m, hrúbky 0,8 m a výšky 2,4 m priamo nadväzuje na základ piliera. Úložný prah piliera má výšku 0,78 m, hrúbku 0,8 m a dĺžku rovnakú ako pilier 9,1 m.

Nosná konštrukcia

Navrhnutá je jednoduchá dosková nosná konštrukcia. Základná hrúbka dosky je 0,65 m, doska sa pri pilieri mení, jej hrúbka narastá až na 0,90 m. Doska je železobetónová spojitá, rozpätia jednotlivých polí sú 14,285 m.

Postup výstavby

Mostný objekt bude vybudovaný v jednej etape metódou betonáže na pevnej skruži. Počas výstavby mosta bude úplne uzatvorená ul. Nižná Brána v danom bode a premávka bude vedená po obchádzkových trasách. Doprava na ceste 1/66 bude obmedzená do dvoch jazdných pruhov. Doba výstavby je odhadovaná na jeden rok.

SO 202 Úprava Nábrežných múrov

Účelom stavebného objektu je rekonštrukcia koruny existujúceho múru. Jedná sa o ľavostranný oporný múr nad mostným objektom (v smere toku). Oporný múr je súčasťou regulácie vodného toku. Jedná sa o plošne založený oporný múr, masívna betónová konštrukcia s kamenným obkladom. V korune múru sa nachádza betónová rímša, do ktorej je kotvené oceľové dvojmadlové zábradlie. Dôvodom stavebných prác je zásah do nábrežných múrov pri výstavbe opôr mosta. V prípade objektu 202 sa jedná o oporný múr dĺžky 64 m, ktorý sa nachádza medzi mostným objektom a objektom starej budovy. V priestore medzi múrom a cestou 1/66 sa nachádza existujúca autobusová zástavka.

Nakoľko pri výstavbe mosta dôjde ku rozšíreniu opory, je nevyhnutný aj zásah do oporných múrov. Z hľadiska konštrukčného nie je potrebné riešiť sanáciu oporného múru. Navrhované práce súvisia s výstavbou na okolitých objektoch, kedy je najmä z vizuálneho hľadiska vhodné riešiť obnovu rímasy a zábradlia na rímse. Navrhnutá je plošne založená monolitická betónová dobetonávka, ktorá bude ukotvená do pôvodných nábrežných múrov pomocou kotvenia. Jedná sa o gravitačnú konštrukciu. Úprava je celkovej dĺžky 52,18 m. Pracovná škára je vodorovná po celej dĺžke múru. Na dobetonávke sa nachádza rímša. Rímša je navrhnutá ako monolitická železobetónová. Šírka rímasy je 600 mm, sklon 2,5 % smerom k obrube. Výška rímasy je 500 mm. Dĺžka rímasy je rovnako 52,18 m. Rubná plocha drieku (zasýpaná) bude ošetrená izolačnými nátermi voči zemnej vlhkosti. Na rímse bude ukotvené zábradlie so zvislou výplňou. Výška zábradlia je navrhnutá 1,1 m a

zábradlie bude kotvené pomocou chem. kotiev. Nové konštrukcie budú vizuálne nadväzovať na rímasy a zábradlie zrekonštruovaného mosta. Funkcia ani parametre múru sa stavbou nemenia.

Nosným stavebným objektom je nový most ponad rieku Poprad. Existujúci most bude takmer celý zbúraný a bude nahradený novým mostom podobnej konštrukcie. Dĺžka premostenia sa nemení, nakoľko je daná existujúcimi nábrežnými múrmi, ktoré ostávajú vo svojej polohe. Rovnako ako existujúci most aj nový mostný objekt bude dvojpoľový, monolitický, železobetónový. Jedná sa o doskovú konštrukciu. Mostný objekt je navrhnutý na prietok $Q_{50} = 320 \text{ m}^3/\text{s}$, s rezervou 0,50 m od najnižšej časti nosnej konštrukcie (0,65 m v poli), prípadne na prietok $Q_{100} = 390 \text{ m}^3/\text{s}$ bez rezervy. Oproti existujúcemu mostu bude spodná plocha mostovky vyššie v priemere o 0,30 m. Aktuálne prietoky v rieke Poprad, poskytol projektantovi SHN'TU a sú v prílohe súhrnnej technickej správy. V PD nebol doložený hydrotechnický prepočet mostného otvoru na maximálny prietok rieky. Väčšie zvýšenie polohy mostovky nie je možné, nakoľko ihneď za mostom sa nachádza križovatka s cestou 1/66, ktorá výškovo limituje niveletu vozovky. Počas projektovania boli zvažované aj iné varianty riešenia premostenia, tieto však boli zamietnuté, nakoľko z hľadiska prietokov pod mostom alebo konštrukcie, neboli výhodnejšie. Navrhnuté riešenie je z hľadiska priestorového usporiadania a z hľadiska funkcie mosta najoptimálnejšie. Tvar a dopravné riešenie križovatky boli navrhnuté s ohľadom na sčítanie dopravy, ako aj s ohľadom na priestorové a majetkové pomery územia a na potreby obyvateľstva v danej lokalite.

Existujúce siete, ktoré sú zavesené na mostnom objekte, budú vyvesené, plynovodné potrubie bude preložené natrvalo na novú konštrukciu mimo mostný objekt, elektrické a oznamovacie káble vedené v moste, budú dočasne preložené mimo most a následne preložené späť - do mostnej rímasy.

Z hľadiska záujmov našej organizácie zaujímame k predloženej žiadosti nasledujúce

stanovisko:

Riešený most križuje vodohospodársky významný vodný tok Poprad (ID toku 3-01-02,03-1) v rkm 100,390, ktorý v uvedenom mieste preteká parcelou č. KN-E 6774/4, ktorá je vo vlastníctve SVP, š. p., OZ Košice. Jestvujúci mostný objekt, jeho spodná stavba, je v danom úseku plynulo napojená na vybudovanú úpravu koryta vodného toku Poprad. Úprava pozostáva z kamenného - betónových oporných múrov na oboch brehoch, ukončených na korune parapetom a ochranným oceľovým dvojtyčovým zábradlím. Predmetná úprava toku je našim základným prostriedkom.

Z hľadiska technicko-prevádzkových záujmov správcu vodných tokov a protipovodňovej ochrany s návrhom technického riešenia pripravovanej stavby „Kežmarok – rekonštrukcia mosta, ul. Nižná Brána“, v zmysle predloženej projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie, nesúhlasíme.

Opory navrhovaného rekonštruovaného mosta, žiadame založiť mimo existujúci gravitačný oporný múr, ktorý je súčasťou obojstrannej úpravy vodného toku Poprad.

V prípade, že z hľadiska priestorového usporiadania nie je možné navrhnúť iné technické riešenie mostných opôr, žiadame mostnú konštrukciu na základe záverov geologického prieskumu v danom území, ako aj realizovaných prieskumných sond skladby existujúcich kamenného - betónových oporných múrov, staticky oddeliť od konštrukcie oporných múrov, pre zamedzenie ich spolupôsobenia.

Zároveň žiadame doložiť spôsob majetkovoprávneho vysporiadania parciel, ako aj nášho základného prostriedku (oporné múry), ktoré budú predmetnou rekonštrukciou dotknuté.

V záujme urýchlenia posudzovania vhodnosti technického riešenia vo vzťahu k existujúcim hydrotechnickým objektom doporučujeme spracovateľovi technického návrhu aby navrhované technické riešenie bolo už v štádiu prípravy konzultované so zástupcom správcu vodného toku Poprad, kontakt:

Upozorňujeme, že navrhovaná stavba sa na základe podkladov spracovaných v rámci projektu „Mapy povodňového ohrozenia a mapy povodňového rizika vodných tokov Slovenska“ nachádza v záplavovom území vodohospodársky významného vodného toku Poprad pri prietoku Q_{100} ročnej veľkej vody.

V zmysle § 47 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov sú vlastníci stavieb, ktoré nie sú vodnými stavbami, alebo technických zariadení umiestnených vo vodnom toku a v inundačnom území povinní na vlastné náklady dbať o ich riadnu údržbu a o ich statickú bezpečnosť, aby neohrozovali plynulý odtok vôd a zabezpečiť ich pred škodlivými účinkami vôd, splaveninami a ľadom.

Toto stanovisko má platnosť dva roky a nenahrádza vyjadrenie orgánu štátnej vodnej správy

Prílohy: bez

Na vedomie
OÚ Kežmarok, Odbor starostlivosti o ŽP
43 000
49 210 (136, HCP 3- 01-01-023)

technicko-prevádzkový námestník



SLOVENSKÝ
VODOHOSPODÁRSKY
PODNIK, štátny podnik

SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, štátny podnik
Povodie Hornádu, odštepný závod
Dumberska 14
041 59 Košice – mestská časť Sever



DAQE, s. r. o.
Pribinova 8953/62
010 01 Žilina

Váš list/zo dňa

093/2022/Pro/VM/09.03.2022

Naše číslo

CS SVP OZ KE 2012/2022/4

Vybavuje/linka

Košice

29.04.2022

Vec

Kežmarok – Rekonštrukcia mosta cez rieku Poprad, ul. Nižná Brána

- stanovisko k prepracovanému projektu pre stavebné povolenie

Emailom zo dňa 09.3.2022, zaevidovaným u nás pod č. CZ 6505/2022 dňa 14.03.2022 ste požiadali našu organizáciu o stanovisko k prepracovanej projektovej dokumentácii stavby „Kežmarok – rekonštrukcia mosta, ul. Nižná Brána“, pre potreby stavebného povolenia. Súčasťou žiadosti bola prepracovaná projektová dokumentácia.

K projektovej dokumentácii (PD) stavby „Kežmarok – rekonštrukcia mosta, ul. Nižná Brána, vydala naša organizácia SVP, š. p., SPDaP, Poprad stanovisko pod číslom CS SVP OZ KE 79/2021/61 zo dňa 17.05.2021 v stupni pre územná konanie a stanovisko pod číslom CS SVP OZ KE 4341/2021/3 zo dňa 24.11.2021 v stupni pre stavebné povolenie. S návrhom technického riešenia pripravovanej stavby „Kežmarok – rekonštrukcia mosta, ul. Nižná Brána“, v zmysle predloženej projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie naša organizácia SVP, š. p. OZ Košice, nesúhlasila. V záujme urýchlenia posudzovania vhodnosti technického riešenia vo vzťahu k existujúcim hydrotechnickým objektom bolo následne novonavrhované technické riešenie konzultované v štádiu prípravy na pracovnom rokovaní, za účasti spracovateľa PD a zástupcov mesta Kežmarok. Následne bola našej organizácii zaslaná prepracovaná PD na zaujatie stanoviska.

Záujmové územie pripravovanej stavby sa nachádza v meste Kežmarok, na p. č. KN-E 6774/4, KN-C 3261, 3207, stavebníkom je mesto Kežmarok. Projektovú dokumentáciu vypracovala spoločnosť DAQE Slovakia, s.r.o., Žilina, zodpovedný projektant autorizovaný stavebný inžinier Ing. Lukáš Rolko, č. o. 5438*A2, vo februári 2022.

Účelom stavby je komplexná rekonštrukcia mostného objektu, jeho rozšírenie, zvýšenie únosnosti ako aj vyriešenie dopravných problémov danej lokality. Tieto spočívajú najmä v nedostatočných križovatkových polomeroch v napojení ul. Nižná Brána ako aj v nedostatočnej šírke mostného objektu.

Jestvujúci mostný objekt má dve polia o rozpätiach 2 x 14,00 m. Nosná konštrukcia je tvorená spojitou doskovou konštrukciou z monolitického železobetónu konštrukčnej výšky 0,75 m s nábehmi pri medziľahlej podpere umiestnenej v strede koryta rieky o rozmeroch 2,00 x 0,45 m (dĺžka, výška). Po obidvoch stranách nosnej konštrukcie sú realizované konzolovo vyložené časti nosnej konštrukcie hrúbky približne 0,20 m s vyložením 1,67 m, na ktorých sú situované chodníky pre peších. Spodná stavba je tvorená dvoma krajnými oporami a jednou medziľahlou podperou. Krajné gravitačné opory sú obložené kameňom a ukončené železobetónovými úložnými prahmi konštrukčnej výšky 0,43 m. Lícne plochy obloženia drieku obidvoch krajných opôr bezprostredne nadväzujú na „svahy“ koryta rieky, ktoré sú obložené kameňom. Medziľahlá podpera je rovnako obložená kameňom (driek) a ukončená železobetónovým úložným prahom. Mostné závery sú podpovrchové. Nosná konštrukcia je uložená na spodnej stavbe prostredníctvom pevných a valčekových ocelových ložísk o počte 7 ks na každej opore. Na medziľahlej podpere je realizovaný vrubový kĺb.

Existujúci most bude takmer celý zbúraný a bude nahradený novým mostom podobnej konštrukcie. Dĺžka premostenia sa nemení, nakoľko je daná existujúcimi nábrežnými múrmi, ktoré ostávajú vo svojej polohe. Rovnako ako existujúci most aj nový mostný objekt bude dvojpoľový, monolitický, železobetónový.

Jedná sa o doskovú konštrukciu. Mostný objekt je navrhnutý na prietok $Q_{50} = 320 \text{ m}^3/\text{s}$, s rezervou 0,50 m od najnižšej časti nosnej konštrukcie (0,65 m v poli), prípadne na prietok $Q_{100} = 390 \text{ m}^3/\text{s}$ bez rezervy. Oproti existujúcemu mostu bude spodná plocha mostovky vyššie v priemere o 0,30 m. Aktuálne prietoky v rieke Poprad, poskytol projektantovi SHMÚ a sú v prílohe súhrnnej technickej správy. V PD bol doložený hydrotechnický prepočet mostného otvoru na maximálny prietok vodného toku Poprad.

SO 201 Most ponad rieku Poprad na ulici Nižná Brána

V rámci búracích prác budú odstránené nasledovné konštrukcie:

- vybúra sa vozovka,
- vybúrajú sa zábradlia a rímasy,
- odstránia sa inžinierske siete,
- zbúra sa mostovka,
- vybúrajú sa úložné prahy a vybúrajú sa horné časti nábrežných múrov pozdĺž cesty 1/66 v nevyhnutnom rozsahu.

Zakladanie a spodná stavba mosta

Opory sa nachádzajú v mieste nábrežných múrov. Je navrhnuté ponechanie týchto konštrukcií, pre uloženie mosta budú vybudované nové železobetónové úložné prahy. Úložné prahy budú založené hĺbkovo na mikropilótach typu 89/10 mm S355 do vrto v priemeru 156 mm. Jadrové vrty budú realizované z úrovne úložných prahov, pričom bude prevrtaný existujúci múr. Dĺžka vrto bude min. 6,0 m, dĺžka mikropilót 5,5 m + 0,5 m presah na zabetónovanie. Osová vzdialenosť mikropilót bude 0,8 m pozdĺžne s osou mosta a 1,5 m priečne na os mosta. Mikropilóty budú injektované nízkotlakovou injektážou cementovou maltou. Všetky mikropilóty musia byť kotvené do poloskalného/skalného podložia minimálne na hĺbku 1,0 m. Hĺbka podložia bola overená IG prieskumom, ktorý bol pre danú stavbu spracovaný. Zakladanie opôr bude ďalej posilnené vybudovaním roznášacej Chaudyho dosky, ktorá bude zachytávať prevažne vodorovné sily. Výška spodnej plochy úložného prahu na opore je 613,54 m. n. m. Pilier bude vybudovaný nanovo vrátane zakladania. Základ bude založený plošne priamo na skalnom podloží dna rieky. Po vykopaní stavebnej jamy bude na zarovnané dno rieky osadené paženie. Dno paženia sa vyplní podkladovým betónom v hrúbke cca 0,4 m (zároveň sa uzatvorí a utesní). Po vyčerpaní vody bude vybudovaný základ a driek piliera mosta. Úroveň základovej škáry je navrhnutá na 609,90 m. n. m.

Oporu 1 tvorí nový úložný prah výšky min. 0,7 m, šírky 1,75 m a celkovej dĺžke 30,53 m. Horný povrch úložného prahu je vyspádovaný v sklone 4,35% smerom k lícu opory. Základová škára je vodorovná. Úložný prah sa vytvorí na hlavách mikropilót 89/10 (0,5+5,5 m dl. mikropilót). Na úložný prah priamo nadväzuje tzv. Chaudyho doska dĺžky 22,3 m, šírky 3,0 m a premenlivej hrúbky 0,25 m – 0,4 m. Chaudyho doska a úložný prah budú zmonolitnené. Z úložného prahu nadväzuje záverná stenka šírky 0,6 m premenlivej výšky kopírujúc sklon klopenia vozovky. Pod Chaudyho doskou sa nachádza vrstva podkladného betónu hr. 0,15 m. Odvodnenie rubu opory je riešené drenážnou trúbkou DN 160 so spádom 3,0%. Drenáž je vedená za koncom Chaudyho dosky a je vyvedená cez driek opory mosta voľne do rieky. Opora nemá samostatné krídla, úložný prah voľne nadväzuje existujúce oporné múry.

Pilier 2 tvorí železobetónový úložný prah, driek a základ piliera. Založenie piliera je plošné. Základová škára je vodorovná. Základ piliera je tvorený monolitickou železobetónovou pätkou dl. 10,0 m, šírky 3,0 m a výšky 1,2 m. Pod základom sa nachádza vrstva podkladného betónu hr. cca 0,40 m. Horný povrch pätky je všestranne vyspádovaný v sklone 10% do priestoru. Driek piliera dl. 8,50 m, hrúbky 1,0 m a výšky 3,18 m priamo nadväzuje na základ piliera. Úložný prah piliera má výšku 0,60 m. Horná strana úložného prahu je obojstranne vyspádovaná v sklone 10%. Obidve strany piliera sú ukončené oblúkom R500. Pilier je obložený kotveným kamenným obkladom (riadkové murivo z opracovaných kamenných blokov hrúbky 0,25 m, výška riadkov 0,25 - 0,3 m).

Oporu 3 tvorí nový úložný prah výšky min. 0,7 m, šírky 1,75 m a celkovej dĺžke 12,486 m na ktorý nadväzuje úložný prah premostenia plynovodu šírky 2,855 m (celková šírka 15,341 m). Horný povrch úložného prahu je vyspádovaný v sklone 4,35% smerom k lícu opory. Základová škára je vodorovná. Úložný prah sa vytvorí na hlavách mikropilót 89/10 (0,5+5,5 m dl. mikropilót). Na úložný prah priamo nadväzuje tzv. Chaudyho doska

šírky 9,566 m, dĺžky 3,0 m a premenlivej hrúbky 0,25 m – 0,4 m. Chaudyho doska a úložný prah budú zmonolitnené. Z úložného prahu nadväzuje záverná stienka šírky 0,6 m premenlivej výšky kopírujúc strechovitý sklon vozovky. Pod Chaudyho doskou sa nachádza vrstva podkladného betónu hr. 0,15 m. Odvodnenie rubu opory je riešené drenážnou trúbkou DN 160 so spádom 3,0%. Drenáž je vedená v strede opory cez nábrežný múr a vyústená voľne do rieky. Opora nemá samostatné krídla, úložný prah voľne nadväzuje existujúce oporné múry. Súčasťou opory je aj oporný múr popri ulici Nižná brána. Oporný múr je tvorený železobetónovým vencom šírky 0,9 m premenlivej výšky (do 1,0 m) založený na mikropilótach 89/10. Dĺžka oporného múru je 16,0 m v líci. Oporný múr je od opory oddelený dilatáciou. V mieste kde oporný múr začína (pri závernej stienke opory 3) je navrhnutý pod múrom prestup pre prevedenie plynovodu (SO 701).

Existujúce konštrukcie nábrežných múrov budú oddelené dilatčnou škárou na časti, ktoré ostávajú v správe SVP š. p. a časti ktoré budú slúžiť ako opora nového mosta. Oddelenie sa zrealizuje zvislým rezom na hĺbku min. 700 mm po celej výške drieku múru. Druhý rez bude mať hĺbku 40 mm a hrúbku až 15 mm. Táto škára sa následne zatmelí trvalo pružným tmelom na báze polyuretánov.

Nosná konštrukcia: Most je dvoj - poľový s šikmým rozpätím 14,25 + 14,25 m (kolmé 14,13 + 14,13 m). Celková šírka nosnej konštrukcie mosta je najviac 13,0 m. Zo statického hľadiska ide o spojitý nosník. Nosná konštrukcia je tvorená monolitickou železobetónovou doskovou konštrukciou hr. 650 mm s obojstrannými nábehmi pri pilieri hr. 900 mm a dĺžky 4,034 m (kolmá 4,0 m).

Postup výstavby: Mostný objekt bude vybudovaný v jednej etape metódou betonáže na pevnej skruži. Počas výstavby mosta bude úplne uzatvorená ul. Nižná Brána v danom bode a premávka bude vedená po obchádzkových trasách. Doprava na ceste I/66 bude obmedzená do dvoch jazdných pruhov. Doba výstavby je odhadovaná na jeden rok.

SO 202 – Úprava Nábrežných múrov

Účelom navrhovaných stavebných prác je zabezpečenie stability a rekonštrukcia rímsy nábrežných múrov rieky Poprad v blízkosti mosta. Zároveň dôjde ku oddeleniu konštrukcie múra od konštrukcie opôr mosta vytvorením a priznaním dilatčnej škáry. Na oporách mosta bude uložená aj prekládka plynovodného potrubia, dilatčná škára je vedená za miestom uloženia plynovodného potrubia. Stabilita múrov bude zabezpečená doplnením konštrukcie múru o kotvenie konštrukcie zemnými kotvami. Jedná sa o úseky múry kde na múr pôsobí zaťaženie od cesty I/66. Doprava na tejto komunikácii spôsobuje statické a dynamické priťaženie oporného múru. Doplnením kotvenia bude stabilita múru posilnená.

V rámci búracích prác budú v určenom rozsahu (v zmysle PD) odbúrané nasledovné konštrukcie:

- vybúra sa existujúce oceľové zábradlie
- vybúra sa rímsa na múre a jej nadbetónávka (za mostom vľavo)
- v mieste kotiev sa vybúra existujúci obklad na rozmer cca 0,8 x 0,8 m
- v mieste kotiev sa vysekajú do betónu drieku kapsy pre osadenie kotvy a pre prístup vŕtačiek pre kotvy a pre lepenie výstuže. Hĺbka kapsy bude do 200 mm, rozmery cca 0,6 x 0,6 m.
- očistí sa horný povrch múru od rozvoľneného betónu, príprava na dobetónávku.

Z dôvodu posilnenia stability konštrukcie je navrhnuté osadenie celkovo 5 ks tyčových kotiev. Kotvy budú zrealizované cez existujúci driek múru do podlažia vozovky cesty I/66. Kotvenie bude realizované na ľavostrannom nábrežnom múre pred mostom v počte 2 ks (vo vzdialenosti 3,0 a 4,0 m od dilatčnej škáry) a pod mostom v počte 3 ks (vo vzdialenosti 2,0, 8,0 a 8,0 m od dilatčnej škáry) v smere prúdenia vody. Pre osadenie kotvy bude vysekaná kapsa do betónu drieku múru. Po vysekaní kapsy bude pred realizáciou kotvy spevnený driek vplenou betonárskou výstužou. Výstuž bude typu B500B, priemer 16 mm, dĺžky 1,5 m, pričom pod každú hlavu kotvy bude osadených spolu 6 ks výstuží. Následne bude vyvŕtaný otvor pre osadenie kotvy a bude osadená kotva. Do vysokopevnostnej malty sa osadí roznášania doska a zrealizuje sa injektáž kotvy.

Následne bude kotva predopnutá. Parametre kotvy sú nasledovné:

- typ kotvy: trvalá zemná kotva, typ GEWI
- priemer kotvy 35 mm, materiál oceľ 670/800 (pevnosť na úrovni 770 kN)
- aktivácia kotvy: predopnutím silou 140 kN

- celková dĺžka 8,0 m
- dĺžka koreňa 4,0 m, dĺžka separovanej časti 4,0 m
- priemer vrtu pre kotvu: 90 mm, poloha kotvy bude stabilizovaná plastovými centrátormi
- odklon od zvislej roviny: 15°

Parametre injekčnej zmesi (injektážna zmes na báze cementu:

- vodný súčiniteľ $w=0,5$
- cement CEM II/A – S32,5R
- agresivita prostredia podľa (X0) STN EN 206-1
- max. množstvo chloridov 0,1%
- obj. hmotnosť min. 1940 kg/m³
- pevnosť po 28 dňoch min. 15 MPa

Požadované tolerancie pri výstavbe:

- smerová a výšková odchýlka osi kotvy v mieste zavrtania ± 100 mm.
- hĺbka vrtu ± 100 mm.
- orientácia/sklon vrtu $\pm 5^\circ$.
- dĺžka kotvy ± 50 mm.

Po vybúraní rímsy bude zrealizovaná monolitická železobetónová dobetonávka, ktorá bude ukotvená do pôvodných nábrežných múrov pomocou kotvenia (chemicky zalepená výstuž). Jedná sa o gravitačnú konštrukciu. Úprava je celkovej dĺžky 52,18 m. Pracovná škára je vodorovná po celej dĺžke múru. Na dobetonávke sa nachádza rímša. Rímša je navrhnutá ako monolitická železobetónová. Šírka rímsy je 600 mm, sklon 2,5 % smerom k obrube. Výška rímsy je 500 mm. Dĺžka rímsy je rovnako 54,0 m (nová rímša so zábradlím), šírka betónovej dobetonávky bude 0,8 m, výška bude premenlivá (cca 0,6 m). Nová železobetónová rímša bude mať šírku 0,6 m a hrúbku min. 0,3 m. Na ľicnej strane bude monolitický nos rímsy výšky 0,6 m. Presah nosu rímsy bude 0,25 m. Rímša bude s dobetonávkou prepojená betonárskou výstužou. Dobetonávka aj rímša budú rozdelené na pracovné úseky v zmysle PD. Rubná plocha rímsy, dobetonávky a obnaženej časti drieku pôvodného múru (zasýpaná) bude ošetrená izolačnými nátermi voči zemnej vlhkosti. Navrhnuté je zloženie: ALP + 2x ALN + ochranná geotextília s CBR min. 2,5 kN. Za rubom múru bude osadená drenáž DN 160 mm, ktorá bude zberať presiaknutú vodu. Pozdĺžne bude drenáž vyústená do rieky pred múrom. Vyústenie bude cez driek múru kde bude do jadrového vrtu DN 220 mm, vložená plastová chránička DN 200 mm cez ktorú bude drenáž DN 160 vyvedená pred múr. Celkovo sú navrhnuté dva prestupy drenáže cez múr. Sklony drenáže sú navrhnuté 3%. Na rímse bude ukotvené zábradlie so zvislou výplňou. Výška zábradlia je navrhnutá 1,1 m a zábradlie bude kotvené pomocou chemických kotiev. Výplň: mostná, mestský typ.

SO 203-Prekládka oplatenia areálu školy

Na základe rozšírenia komunikácie Nižná Brána bude potrebné vybúrať nové oplatenie pozemku p. č. KN-C 2460/4. Prvá časť oplatenia má dĺžku 22,7 m a bude uchytaná na zábradlí oporného múru, ktorý je zároveň krídlom mosta. Tento úsek bude tvorený oceľovými rámami z pozinkovanej ocele, do ktorých bude vkladaná výplň z priehľadných tabúl PMMA, výška oplatenia bude 1,80 m.

V rámci prípravy stavby bol spracovaný inžiniersko-geologický prieskum, spracovateľom je spoločnosť IGW s.r.o. Rajecké Teplice, Mgr. Patrik Wetter, z dôvodov veľmi obmedzených prístupov bola spracovaná iba jedná vítaná sonda IGP a štúdium archívnych materiálov a podkladov. Statické posúdenie nábrežného múru bolo realizované vo výpočtovom programe GEO 5. Ako podklad pre zadanie parametrov slúžil IG prieskum, geodetické zameranie a ručné meranie múrov. Tvar múrov bol okrem zamerania prevzatý s projektu zosilnenie vypracovaného spol. TSUM-GONAR (ing. Slašťan) v roku 2007. Pre potreby návrhu kotvenia boli prebraté parametre kotiev spoločnosti DIWIDAG. Ako preukázal kontrolný výpočet existujúce múry nevyhovujú v zmysle súčasných noriem a na súčasné zaťaženia. Po zosilnení múru kotvou bude pridaná stabilizujúca sila, ktorá vylepší parametre múru a výsledne posúdenie je v zmysle STN EN 1997 vyhovujúce.

Z hľadiska záujmov našej organizácie zaujímame k predloženej žiadosti nasledujúce

stanovisko:

Riešený most križuje vodohospodársky významný vodný tok (VVVT) Poprad (ID toku 3-01-02,03-1) v rkm 100,390, ktorý v uvedenom mieste preteká parcelou č. KN-E 6774/4, ktorá je vo vlastníctve SVP, š. p., OZ Košice. Jestvujúci mostný objekt, jeho spodná stavba, je v danom úseku plynulo napojená na vybudovanú úpravu koryta vodného toku Poprad. Úprava pozostáva z kamenno - betónových oporných múrov na oboch brehoch, ukončených na korune parapetom a ochranným oceľovým dvojtyčovým zábradlím. Predmetná úprava toku je naším základným prostriedkom.

Z hľadiska technicko-prevádzkových záujmov správcu vodných tokov a protipovodňovej ochrany s návrhom technického riešenia pripravovanej stavby „Kežmarok – rekonštrukcia mosta, ul. Nižná Brána“, v zmysle predloženej projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie, je možné súhlasiť za dodržania nasledovných podmienok:

1. Dno koryta VVVT Poprad medzi opornými múrmi je v danom úseku v súčasnosti opevnené špárovanou kamennou dlažbou, kladenou do betónu. Poškodené dno vodného toku pri výstavbe stredového piliera a dna a svahov pri výstavbe krajných opôr (nutné rozobratie dna a svahov v rámci nového zakladania mostu), požadujeme opraviť s napojením na jestvujúci charakter pôvodného typu opevnenia (v PD uvádzané ako štrkové nespevnené dno).
2. S výstavbou nového oplatenia školy, formou uchytenia oplatenia na existujúce oceľové zábradlie pravobrežného oporného múru, zásadne nesúhlasíme. Oplatenie požadujeme zrealizovať mimo pozemkov a hydrotechnických zariadení v správe našej organizácie.
3. V rámci búracích prác dôjde k odstráneniu existujúceho zábradlia na opornom múre, ako aj existujúcich schodov do koryta toku. Keďže ide o majetok našej organizácie, požadujeme materiál z uvedených objektov (obkladový kameň a kamenné stupne, zábradlie) uložiť na nami určené miesto. Odvoz vybraného materiálu bude zabezpečený zo strany SVP, š. p..
4. Všetky potrubné a káblové vedenia, uložené na novonavrhovanom moste, nesmú byť umiestnené nižšie ako je spodná hrana mostovky. Zároveň žiadame ich umiestniť na výtokovej strane mosta.
5. Počas vykonávania stavebných prác žiadame dbať, aby stavebnými mechanizmami nedošlo k znečisteniu podzemných a povrchových vôd ropnými látkami a inými látkami škodiacimi vodám. V prípade úniku ropných látok, alebo iných neočakávaných udalostí, túto skutočnosť ihneď oznámiť okrem SIŽP aj havarijnému technikovi SVP, š. p., – e-mail:
6. Upozorňujeme, že zhotoviteľ stavby na vodnom toku je v zmysle § 10 zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami, v znení neskorších predpisov zodpovedný za protipovodňovú ochranu na úseku dotknutom výstavbou a je povinný vypracovať v zmysle zákona č. 7/2010 Z. z. povodňový plán zabezpečovacích prác počas výstavby, ktorý žiadame zaslať nám na odsúhlasenie.
7. SVP, š. p., Povodie Hornádu, odštepny závod, ako správca výstavbou dotknutého vodného toku a pobrežných pozemkov si vyhradzuje právo kontroly staveniska. Zahájenie a ukončenie prác v dotyku s vodným tokom žiadame písomne oznámiť našej Správe povodia Dunajca a Popradu, kontaktná osoba
minimálne 7 dní vopred.
Zo strany správcu toku bude určený dozor, ktorý bude oprávnený predkladať doplňujúce požiadavky počas výstavby.
8. Ku kolaudačnému konaniu žiadame prizvať nášho zástupcu a predložiť porealizačné výskopisné a polohopisné zameranie mostnej konštrukcie v dotyku s vodným tokom Poprad s určením staničenia (riečneho kilometra) podľa platnej kilometráže vodného toku. Uvedenú dokumentáciu žiadame predložiť aj v digitálnej podobe (súbor *.dgn, *.dwg). Prípadné zmeny oproti predloženej PD, ako aj nových skutočností, zistených v rámci uvedenej stavby, žiadame vopred prekonzultovať s našou organizáciou.
9. Na realizáciu prác v koryte vodného toku Poprad, je potrebný súhlas MO SRZ v Poprade.
10. Mostné opory, oddelené od nábrežných múrov dilatáciami škárami, ako aj navrhovanú rímsu so zábradlím na ľavostrannom nábrežnom múre nepreberie SVP, š. p., do svojej správy. Správu a údržbu predmetných konštrukcií bude vykonávať investor stavby, resp. správca mostného objektu.

Z hľadiska odboru správy majetku uvádzame nasledovné:

Rekonštrukcia mosta cez rieku Poprad zasiahne pozemok p. č. KN-E 6774/4, evidovaný na LV č. 3618 v k. ú. Kežmarok, ktorý je vo vlastníctve SR a v správe SVP, š. p., Povodie Hornádu, odštepny závod.

Pre potreby stavebného konania podľa § 58 zák. č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) za účelom preukázania iného práva k pozemku podľa § 139 ods. 1 zákona žiadame pred vydaním stavebného povolenia uzatvoriť počas doby rekonštrukcie mosta nájomnú zmluvu a súčasne zmluvu o budúcej zmluve o zriadení vecného bremena, predmetom ktorej bude záväzok zmluvných strán spočívajúci po ukončení stavby uzatvoriť zmluvu o zriadení vecného bremena, predmetom ktorej bude uloženie mostného objektu na vyššie uvedenom pozemku, vo výmere vyplývajúcej z po realizačného zamerania.

Upozorňujeme, že navrhovaná stavba sa na základe podkladov spracovaných v rámci projektu „Mapy povodňového ohrozenia a mapy povodňového rizika vodných tokov Slovenska“ nachádza v záplavovom území vodohospodársky významného vodného toku Poprad pri prietoku Q_{100} ročnej veľkej vody.

V zmysle § 47 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov sú vlastníci stavieb, ktoré nie sú vodnými stavbami, alebo technických zariadení umiestnených vo vodnom toku a v inundačnom území povinní na vlastné náklady dbať o ich riadnu údržbu a o ich statickú bezpečnosť, aby neohrozovali plynulý odtok vôd a zabezpečiť ich pred škodlivými účinkami vôd, splaveninami a ľadom.

Projektovú dokumentáciu pripravovanej stavby si ponechávame pre našu služobnú potrebu.

Toto stanovisko má platnosť dva roky a nenahrádza vyjadrenie orgánu štátnej vodnej správy.

Prílohy: bez

Na vedomie

OÚ Kežmarok, Odbor starostlivosti o ŽP

43 000

49 210 (136, HCP 3 - 01- 03)

technicko-prevádzkový náместník