



tender.sk

Doručujeme Vám
zákazky

Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) - Krompachy. Časť: A.2 Vydrník (mimo) - Markušovce (mimo)

I.D.: 94715488

Druh zákazky	Práce	Dátum publikovania	18.03.24
-----------------	-------	-----------------------	----------

Typ oznámenia:	Predbežná informácia	CPV kódy	45234100-7 45234116 45234115 45231400 45221111 45221112 45221242 45221211 45221220 45100000 45112700 45112000 45213320 45231113 45233144 45262620 45300000 45316100 45314310 45110000 45111200
-------------------	-------------------------	----------	---

Opis:

Úsek železničnej trate Poprad-Tatry – Krompachy časť A.2 Markušovce (mimo) – Vydrník (mimo) je súčasťou dvojkoľajnej železničnej trate Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – štátna hranica SR/Ukrajina, ktorá je súčasťou vetvy Va. koridoru č. V., súčasťou trasy E 40 podľa dohody AGC z r. 1985 a súčasťou trasy C-E 40 podľa dohody AGTC z r. 1993. Hlavnými kritériami modernizácie železničnej infraštruktúry tohto úseku trate sú: • zvýšenie traťovej rýchlosti • zvýšenie priestorovej priechodnosti • zvýšenie únosnosti železničného spodku • zvýšenie bezpečnosti prevádzky • zvýšenie bezpečnosti cestujúcich • zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania • zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo • zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia

Modernizáciou je nevyhnutné zvýšiť najvyššiu traťovú rýchlosť na 160km.h-1 v dlhých, súvislých úsekoch, vybudovať nové trakčné vedenie, nové zabezpečovacie a oznamovacie zariadenia a s tým súvisiace prevádzkové zariadenia, ktoré budú spĺňať vysoké technické nároky. Na základe týchto požiadaviek je potrebné opustiť železničné teleso existujúcej železničnej trate najviac na 60% jeho dĺžky. Stavba A.2 je delená na: - UČS 05 traťový úsek Markušovce – ŽST SPIŠSKÁ NOVÁ VES - UČS 06 traťový úsek Spišská Nová Ves – VÝH SPIŠSKÉ TOMÁŠOVCE - UČS 07 traťový úsek Spišské Tomášovce – Vydrník - UČS 14, ŽST KROMPACHY – ŽST POPRAD-TATRY – rádiový systém GSM-R a ETCS L2 (v úseku UČS 5-12) - UČS 16 CRD Poprad Stavba A.2 zahŕňa rekonštrukciu dopravnej cesty v časti t.ú. Markušovce (mimo) – Spišská Nová Ves - ŽST Vydrník (mimo) (riešia UČS 05 až 07) a realizáciu technologických častí stavby riešených v UČS 14 a 16. V rámci UČS 14 sa v rozsahu stavby vybuduje európsky vlakový zabezpečovací systém ETCS L2 a mobilná rádiová sieť GSM-R, ktorá je určená výhradne pre železničnú prevádzku. V rámci UČS 16 sa vybuduje v ŽST Poprad-Tatry nové CRD. Riešený úsek železničnej trate je v súčasnosti dvojkoľajný, elektrifikovaný jednosmernou prúdovou sústavou s napätím 3 kV. Najvyššia traťová rýchlosť dosahuje na veľmi krátkych úsekoch 120km.h-1, väčšinou 90 – 110km.h-1 a na niektorých úsekoch nie je vyššia ako 70km.h-1. Modernizáciou je nevyhnutné zvýšiť najvyššiu traťovú rýchlosť na 160km.h-1 v dlhých, súvislých úsekoch, vybudovať nové trakčné vedenie, nové zabezpečovacie a oznamovacie zariadenia a s tým súvisiace prevádzkové zariadenia, ktoré budú spĺňať vysoké technické nároky. Na základe týchto požiadaviek je potrebné opustiť železničné teleso existujúcej železničnej trate najviac na 60% jeho dĺžky. Riešenie stavby A.2 nadväzuje na existujúci stav železničnej trate v smere od ŽST Markušovce. Od začiatku úseku v nžkm 165,659 od ŽST Markušovce sa modernizovaná trať odkláňa smerom na juh k obci Teplička, kde sa zriaďuje nová ZAST Teplička v hlbokom záreze a následne križuje existujúcu trať v nžkm 166,955 a pokračuje po novom železničnom násype, železničným mostom prechádza ponad rieku Hornád a po krátkom násype vstupuje do nového železničného tunela Kalmanka. Za tunelom Kalmanka modernizovaná trať stále pokračuje mimo osi pôvodných koľají, estakádou križuje 2x rieku Hornád a následne sa dostáva na nový železničný násyp, kde sa zriadi aj nová železničná zastávka Spišská Nová Ves-Madaras. Po prekrižovaní cesty III. triedy sa preložka trate dostáva do koridoru existujúcej trate Spišská Nová Ves – Levoča, ktorú niekoľkokrát križuje a vchádza do ŽST Spišská Nová Ves. ŽST Spišská Nová Ves ostáva v pôvodnej polohe, ale úplne sa mení koncepcia jej koľajiska a nástupíšť. Za ŽST Spišská Nová Ves ostáva trať v ose pôvodných koľají (len s vyrovnaním oblúka v nžkm 175,500) cez celú obec Smižany až po nžkm 175,700. V tomto úseku sa nachádza existujúce železničné priecestie v sžkm 174,713 sa nahradí mimoúrovňovou okružnou križovatkou „Spišská Nová Ves-západ“ s dvoma železničnými mostami, ďalej existujúce železničné priecestie v sžkm 175,883 sa nahradí podchodom pre chodcov a cyklistov a križovanie s cestou III. triedy v nžkm 175,700, ktoré sa nahradza mimoúrovňovou okružnou križovatkou „Smižany“ s dvoma železničnými mostami. V nžkm 175,700 sa pôvodná trať odkláňa smerom na sever a nová trať pokračuje v južnej preložke prakticky až do novej výhybne Spišské Tomášovce, ktorá sa navrhuje už v polohe starých koľají. Následne modernizovaná trať pokračuje v polohe existujúcej trate až po rozhranie s UČS 07 pred ZAST Spišské Tomášovce. Od ZAST Spišské Tomášovce po ZAST Letanovce modernizovaná trať 2 x križuje existujúcu trať. ZAST Letanovce je situovaná v novej polohe južnejšie od obce. V ďalšom úseku trať pokračuje v pôvodnej trase železnice a následne preložkou v hlbokom záreze opätovne pokračuje po existujúcom telese až po ŽST Vydrník, kde sa napojí na zmodernizované koľajisko ŽST Vydrník (stavba A.1). Pre zníženie negatívnych účinkov hluku zo železničnej dopravy v zmysle hlukovej štúdie budú vybudované protihlukové steny. Výstavbou modernizácie železničnej trate, ako aj vyvolaných investícií dôjde k dotyku a v niektorých prípadoch aj k záberu biotopov. Ako náhrada za zabraté alebo stavbou zničené biotopy sa navrhujú revitalizačné opatrenia ochrany prírody a krajiny. Prednostne sa navrhujú revitalizačné opatrenia, ktoré sa môžu realizovať buď na navrhovanom zemnom telese alebo na plochách, ktoré vzniknú po demontáži existujúcej trate po spustení železničnej prevádzky na modernizovanej trati.

