

Investor / Objednávateľ:

Železnice Slovenskej republiky, Bratislava
Klemensova 8, 813 61 Bratislava

Spôsob financovania:

ISPA, Kohézny fond, Štátny rozpočet

Pozícia spoločnosti:

Generálny projektant

Termíny prípravy:

08/1998 – 12/2004

Termíny realizácie:

10/2004 – 03/2009

Manažér projektu:

Ing. Ján Špánik
spanik@reming.sk

Názov stavby: ŽSR - Modernizácia železničnej trate Trnava – Nové Mesto nad

Váhom v žkm 47,550 – 100,500 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod

Charakteristika:

Líniová stavba paneurópskeho železničného koridoru č. Va. Hlavným účelom stavby bolo modernizovať technickú infraštruktúru dvojkoľajnej trate pre dosiahnutie parametrov AGC a AGTC.

V rámci stavby boli vylúčené všetky úrovňové priecestia, ktoré boli nahradené novými cestnými nadjazdmi, podjazdmi a podchodmi so súvisiacimi cestnými komunikáciami. Železničné stanice boli prestavané pre dosiahnutie užitočných dĺžok hlavných a predchádzajúcich koľají minimálne 750m, ostatných dopravných koľají 700m. Nástupištia sú s hranami 550mm nad temenom koľajnice dĺžky 250m vo všetkých zástavkách, v staniciach s pravidelným zastavením vlakov EC, IC, Ex alebo R sú z celkovej dĺžky 400m zastrešené v dĺžke 300m. Únosnosť železničného zvršku a zodpovedajúca únosnosť železničného podvalového podlažia boli navrhnuté pre triedu zaťažiteľnosti D4 UIC (hmotnosť na nápravu 22,5t). Pre ochranu životného prostredia boli vybudované protihlukové steny a realizované sekundárne protihlukové opatrenia.

Súčasťou stavby bola aj komplexná prestavba trakčného vedenia pre prevádzkovú rýchlosť 160 km/h + 30%, rekonštrukcia silnoprúdových rozvodov, osvetlenia, elektrický ohrev výhybiek, systém predhrievania vlakových súprav, diaľkové riadenie technologických procesov napájania pevných trakčných zariadení, nové staničné zabezpečovacie zariadenie, nové traťové zabezpečovacie zariadenie, vybudovanie novej telekomunikačnej techniky a digitalizácia celej železničnej telekomunikačnej siete.

Stavba bola rozdelená na dve etapy, ktoré boli projektované aj realizované samostatne.

Prvá stavba:

Prvá stavba Trnava (mimo žst.) – Piešťany (mimo žst.) bola investične zabezpečená so spoluúčasťou Európskej únie prostredníctvom predvstupového fondu ISPA. Stavba pozostáva zo 4 medzistaničných úsekov, z dvoch staníc a prestavby jednej stanice na zástavku. Celý úsek je naprojektovaný na rýchlosť 160 km/h s jednou lokálnou výnimkou pred železničnou stanicou Leopoldov, ktorý je prevádzkovaný na rýchlosť 140 km/h. Súčasťou stavby bola aj úplná rekonštrukcia trakčnej napájacej stanice Trnava.

Rozhodujúce ukazovatele stavby:

- Dĺžka stavby: 32,950 km
- Preložka trate: 2,770 km (8,4% z celkovej dĺžky)
- Nový železničný zvršok: 76,867 km
- Počet mostných objektov: 22 ks nových a rekonštruovaných

Druhá stavba:

Druhá stavba Piešťany – Nové Mesto nad Váhom bola spolufinancovaná Európskou úniou prostredníctvom kohézneho fondu. V rámci stavby boli zmodernizované dve železničné stanice, dva traťové úseky a jedna železničná stanica bola prestavaná na zástavku. Okrem dvoch lokálnych výnimiek v staniaciach Piešťany a Nové Mesto nad Váhom prevádzkovaných na 140 km/h je celý úsek naprojektovaný na 160 km/h. Súčasťou stavby bola aj úplná rekonštrukcia trakčnej napájacej stanice Nové Mesto nad Váhom.

Názov stavby: ŽSR - Modernizácia železničnej trate Trnava – Nové Mesto nad

Váhom v žkm 47,550 – 100,500 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod

Rozhodujúce ukazovatele stavby:

- Dĺžka stavby: 19,980 km
- Preložka trate: 1,300 km (6,5% z celkovej dĺžky)
- Nový železničný zvršok: 47,305 km
- Počet mostných objektov: 18 ks nových a rekonštruovaných

Osobitosti stavby:

- Prvá ucelená modernizácia dlhšieho súvislého úseku železničnej trate na území SR
- Modernizácia železničnej stanice Leopoldov v súlade s požiadavkami pamiatkovej ochrany