

UČS 36 traťový úsek Dubnica nad Váhom – Ilava: modernizácia železničného spodku a zvršku traťových koľají v medzistaničnom úseku Dubnica nad Váhom – Ilava v nasledovnom ohraničení začiatku a konca modernizácie :

- začiatok úpravy sžkm 137,672 = nžkm 137,022

- koniec úpravy sžkm 141,747 = nžkm 141,100

Terajšie traťové zabezpečovacie zariadenie sa nahradí obojsmerným AH bez oddielového návěstidla pre každú traťovú koľaj.

V celom traťovom úseku bude použitý zvršok tvaru UIC 60 s koľajnicami 60E1 s pružným bezpodkladnicovým upevnením skrutkového typu na betónových podvaloch (BP 3) s rozdelením podvalov „UIC“. Pri napojení na existujúci zvršok budú podľa potreby použité prechodové polia tvaru R65/UIC60 s podvalmi SB8/BP3. Koľajové lôžko je navrhnuté z drveného kameňa fr. 32-63mm kvalitatívnej triedy B I. Koľajové lôžko bude mať minimálnu hrúbku pod spodnou plochou podvalu 0,35 m.

V celom úseku trate sa urobí sanácia železničného spodku. Pláň zemného telesa sa urovná v priečnom sklone 5 %, presakujúce vody sa odvedú podložíom do priekop. Priekopy sa v celej dĺžke úseku podľa miestnych podmienok upravujú a spevnia. Z dôvodov dodržania všetkých podmienok kladených na materiál PVPP bude pláň železničného spodku v sklone 3%. V zmysle prijatých zásad bude pre súběžné káblové vedenia vybudovaná chráničková trasa, ktorá je štandardne umiestnená do drážneho chodníka vpravo od osi koľaje č.1.

Úrovňové priecestia s účelovými komunikáciami v sžkm 138,429 a 139,678 sa zrušia. Priecestie v sžkm 138,429 sa nahradí cestným nadjazdom s dobudovaním všetkých cestných prepojení v potrebnom rozsahu. Súčasťou tohto riešenia je aj výstavba účelovej komunikácie pri rybníku ako náhrada za zrušené priecestie v sžkm 139,678.

Železničné mosty (ev. km 137,686, 139,200, 140,770) sa v potrebnom rozsahu prestavujú, resp. zrekonštruujú. Priepusty (ev. km 137,957 a 138,870) sa zrušia. Priepusty (ev. km 139,449, 140,121, 141,262, 141,585) sa zrekonštruujú, resp. vybudujú nové. Existujúci železničný most nad železničnou traťou (ev. km 138,014) sa v potrebnom rozsahu upraví.

Vybudujú sa protihlukové steny dĺžky 301 m.

Na celom riešenom úseku sa vybuduje nové trakčné vedenie.

V miestach kríženia alebo súběhu železničnej trate alebo súvisiacich objektov s inžinierskymi sieťami a slaboprúdovými rozvodmi bude zabezpečená ich úprava. Jedná sa o úpravu vn a nn vedení, úpravu DK, MK, KK, ŽSR, úpravu plynovodov, vodovodov a kanalizácie.

Pri výstavbe nového cestného nadjazdu v nžkm 137,781 sa vybuduje dočasná obchádzková trasa s dočasným úrovňovým priecestím.

Upravené svahy nového zemného telesa (železničného i cestného) a opustené teleso starej trate ako aj všetky dočasné zábery sa v potrebnom rozsahu vegetačne upravujú.

Pri prestavbách železničných mostov sa v potrebnom rozsahu upravujú korytá Lieskovského potoka a potokov Prejta a Klobušice.

V. etapa Ilava – Beluša

UČS 37 ŽST. Ilava: Návrh modernizovanej železničnej stanice je vyhotovený podľa zásad predpisu Ž11 ŽSR. Nové koľajové usporiadanie stanice vychádza zo schválenej dopravnej technológie.

UČS 37 tvorí žel. stanica Ilava od nžkm 141,100 (sžkm 141,747 trate Bratislava - Žilina) do nžkm 143,843 (sžkm 144,492). Dĺžka úseku v súčasnom stave je 2 745m, v navrhnutom stave 2 743,26m.

V oboch traťových, hlavných staničných a predjazdných koľajach bude použitý železničný zvršok sústavy UIC 60, s pružným, bezpodkladnicovým upevnením koľajnic na železobetónových podvaloch. Výhybky použité v hlavných koľajach a koľajach na obchádzanie budú zriadené z koľajnic tvaru UIC 60 na betónových podvaloch. Výhybky použité v ostatných konštrukciách sú tvarov S 49 na drevených podvaloch. Výhybky budú zabezpečené elektrickým ohrevom. Koľajové lôžko bude mať min. hrúbku pod spodnou plochou podvalu 0,35 m.

Zemná pláň je navrhnutá v sklone 5%, voda z telesa je odvádzaná do súbežných priekop, ktoré sú navrhnuté vždy ako spevnené. Sklony svahov zemného telesa sú navrhnuté v sklone 1:2 – 1:1,5. Priekopy majú spevnené dno. Z priekop je voda odvádzaná do vodotečí križujúcich trať alebo do terénnych nerovností pozdĺž trate. V železničnej stanici Ilava je navrhnutý trativodný systém. V zmysle prijatých zásad bude pre súbežné kábelové vedenia vybudovaná chráničková trasa. Trasa je štandardne umiestnená do drážneho chodníka vpravo od osi koľaje č. 1. Pred železničnou stanicou Ilava od km 141,565 do km 141,687 sa vybudujú vpravo vedľa koľaje č.1 oporné múry z dôvodu vyššieho svahu. Obdobne je navrhnutý oporný múr v km 141,900-141,950 pri štátnej ceste II. triedy (koruna cesty a železnice majú spoločnú hranu pričom rozdiel niveliet je cca 2,0m).

Železničné priecestie v sžkm 142,880 sa zruší a nahradí sa cestným podjazdom v nžkm 142,240 vrátane podchodu pre peších. Priepust v km 141,145 796 bude kompletne upravený. Most v nžkm 141,651 bude zrušený bez náhrady. Žel. most v sžkm 142,466 bude zrušený a nahradený novým na preloženej trate v km 142,825 aj s podchodom pre peších.

V úseku medzi mostom v nžkm 141,825 a novým podjazdom v nžkm 142,240 sú upravované aj miestne komunikácie, ktoré vedú k podjazdom ako aj časť komunikácie, ktorá je vedená v súbehu s modernizovanou koľajou.

Súčasnú staničnú zab. zariadenie sa nahradí novým elektronickým stavadlom.

Vybudujú sa protihlukové steny dĺžky 844 m.

Pri výstavbe nového mosta v nžkm 141,825 sa v potrebnom rozsahu upraví koryto potoka Poruba nachádzajúce sa v bezprostrednej blízkosti.

V miestach kríženia alebo súbehu železničnej trate alebo súvisiacich objektov s inžinierskymi sieťami a slaboprúdovými rozvodmi bude zabezpečená ich úprava. Jedná sa o úpravu vn vedení, úpravu DK, MK Slovenských telekomunikácií, úpravu DK, MK, KK, MK ŽSR, úpravy na plynovode, kanalizácii a vodovode.

Po ukončení stavebných prác v predmetnej UČS t.j. preložkách jestvujúcich podzemných inžinierskych vedení, vybudovaní nových trás vedení, dobudovaní železničného spodku a nástupíšť a všetky dočasné zábery sa v potrebnom rozsahu vegetačne upravujú.

UČS 38 traťový úsek Ilava – Ladce: od nžkm 143,843 (sžkm 144,492 trate Bratislava - Žilina) do nžkm 146,806 (sžkm 147,462). Dĺžka úseku v súčasnom stave je 2 970 m, v navrhnutom 2 963,295 m.

Terajšie TZZ sa nahradí AH bez oddielového návěstidla pre každú traťovú koľaj.

V oboch traťových koľajach je navrhnutý železničný zvršok sústavy UIC 60, s koľajnicami 60E1 s pružným, bezpodkladnicovým upevnením skrutkového typu na železobetónových podvaloch. Koľajové lôžko bude mať min. hrúbku 0,35 m pod spodnou plochou podvalu.

Zemná pláň je navrhnutá v sklone 5%, voda z telesa je odvádzaná do súbežných priekop, ktoré sú navrhnuté vždy ako spevnené. Sklony svahov zemného telesa sú predbežne navrhnuté v sklone 1:1,5. Priekopy majú spevnené dno. Z priekop je voda odvádzaná do vodotečí križujúcich trať alebo do terénnych nerovností pozdĺž trate. V zmysle prijatých zásad bude pre súbežné kábelové vedenia vybudovaná chráničková trasa. Trasa je štandardne umiestnená do drážneho chodníka vpravo od osi koľaje č.1.

Železničné priecestie v sžkm 145,229 sa zruší a nahradí sa cestným nadjazdom (nžkm 144,572) Pri tomto objekte budú vybudované nové komunikácie. Železničný most v sžkm 144,637 sa prebuduje, priepust v sžkm 145,409 sa zruší.

V rámci modernizácie sa zriadia na zastávke Košeca nové krajné nástupištia pri koľajach č. 1 a 2 s dĺžkou 250 m. Pre zabezpečenie mimoúrovňového prístupu na nástupištia sa využije cestný nadjazd, kde sa vybuduje aj chodník s rampami, v ktorom bude zabezpečené osvetlenie. Na zastávke budú umiestnené prístrešky pre cestujúcich. Zastávka bude osvetlená a bude opatrená rozhlasovým, informačným a oznamovacím zariadením.

Vybudujú sa protihlukové steny dĺžky 1 279 m.

Pri výstavbe nového mosta v nžkm 143,988 sa v potrebnom rozsahu upraví koryto Podhradského potoka nachádzajúce sa v bezprostrednej blízkosti.

Po ukončení stavebných prác v predmetnej UČS t.j. preložkách jestvujúcich podzemných inžinierskych vedení, vybudovaní nových trás vedení, dobudovaní železničného spodku a nástupíšť a všetky dočasné zábery sa v potrebnom rozsahu vegetačne upravlia.