

Investor / Objednávateľ:

Železnice Slovenskej republiky, Bratislava
Klemensova 8, 813 61 Bratislava

Spôsob financovania:

ISPA, Kohézny fond, Štátny rozpočet

Pozícia spoločnosti:

Generálny projektant

Manažér projektu:

Ing. Jozef Nižňan
niznan@reming.sk

Manažéri projektu pre DSP a DRS:

Ing. Ondrej Podolec (1. a 2. etapa) podolec@sudop.sk
Ing. Ján Španík (3. etapa) spanik@reming.sk
Ing. Jozef Nižňan (4., 5., 6. etapa) niznan@reming.sk

Názov stavby: Modernizácia žel. trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov žkm
100,500 – 159,100 pre trať. rýchlosť do 160 km/hod.

Charakteristika:

Jedným zo strategických cieľov SR v procese európskej integrácie je napojenie na európsku dopravnú sieť. Požiadavka modernizácie vybraných železničných tratí vychádza z koncepcie európskych dopravných koridorov definovaných na II. Paneurópskej konferencii ministrov dopravy v roku 1994.

Stavba „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žkm 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/h.“ je súčasťou koridoru č. V - vetva A2.

Hlavným účelom stavby je modernizácia technickej infraštruktúry železničnej trate pre dosiahnutie požadovaných európskych parametrov podľa medzinárodných dohôd AGT a AGTC so zameraním na:

- Zvýšenie traťovej rýchlosti do 160 km/h.
- Priechodnosť vozidiel pre kinematický obrys vozidla UIC C a priechodný prierez UIC GC.
- Únosnosť železničného zvršku a zodpovedajúca únosnosť železničného podvalového podlažia.
- Priechodnosť železničných mostných stavieb.
- Prestavbu železničných staníc pre dosiahnutie užitočných dĺžok hlavných a predchádzajúcich koľají.
- Peronizáciu s – mimoúrovňovým prístupom cestujúcich.



- Prispôsobenie verejných priestorov prijímacej budovy zvýšenému štandardu služieb, informačných systémov.
- Vylúčenie všetkých úrovňových priecostí – križení s cestnými komunikáciami.
- Komplexnú prestavbu trakčných vedení pre prevádzkovú rýchlosť 160 km/h + 30%.
- Rekonštrukciu dotknutých silnoprúdových rozvodov a elektrického osvetlenia.
- Vybudovanie elektrického ohrevu výhybiek a systému predhrievania vlakových súprav.
- Riadenie technologických procesov napájania pevných trakčných zariadení a vybraných elektrických odberov miestnymi radiaciami systémami ako aj diaľkovo riadenými systémami z dispečerských centier – Bratislava, Žilina.
- Nové staničné zabezpečovacie zariadenie 3.
- Nové traťové zabezpečovacie zariadenie, vlakový zabezpečovač.
- Novú telekomunikačnú techniku – nové telekomunikačné vedenia.

Najrozsiahlejšia zmena trasy je v medzistaničnom úseku Nové Mesto nad Váhom – Trenčianske Bohuslavice, kde pre dosiahnutie požadovanej rýchlosti je navrhnutý jednorúrovňový dvojkoľajný tunel dĺžky 1775m.

Ďalšia zmena trasy sa predpokladá v meste Trenčín, kde je vzhľadom na "modernizáciu" potrebné realizovať nové spojenie medzi žst. Zlatovce a žst. Trenčín novým mostom cez Váh rešpektujúcim budúcu plavebnú dráhu.

