# H. ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA

## H.1. Zaťaženie a výkonnosť železničnej dopravy

Železničná doprava, zvlášť čo sa týka nákladnej dopravy, je charakteristická poklesom prepravovaných objemov. Je to vidieť na nasledovných údajoch o zaťažení železničnej trate č. 120 v úseku Púchov – Žilina[1]:

Tab. H.1-1 Zaťaženie železničnej trate č.120

| Traťový úsek | Smer | Osobná doprava | Nákladná doprava | Spolu | Stupeň obsadenia |
|---|---|---|---|---|---|
| Púchov – Žilina GVD 1994/95 | P | 38 | 42 | 80 | 0,41 |
| | N | 39 | 37 | 76 | 0,40 |
| Púchov – Žilina GVD 2000/01 | P | 33 | 32 | 65 | 0,38 |
| | N | 37 | 30 | 67 | 0,39 |

Dvojkoľajná, elektrifikovaná železničná trať č. 120 je súčasťou medzinárodného multimodálneho koridoru Va, v rámci ktorého je pre túto trať v úseku Púchov – Žilina projektovaná úprava traťovej rýchlosti na 140 km.h$^{-1}$, resp. 160 km.h$^{-1}$, čo si bude vyžadovať úpravu smerových pomerov medzistaničných úsekov aj v staniciach (pozri nižšie).

Súčasný stav železničnej trate č. 120 na území mesta Považská Bystrica je nasledovný:

- medzistaničný úsek Púchov – Považská Bystrica:
  - smerové pomery: traťová rýchlosť 100 km.h$^{-1}$,
  - železničný zvršok: tvar R65 na betónových podvaloch, osová vzdialenosť koľají 4,10 - 4,15 m (na zastávke Milochov 4,5 m s krátkym nástupišťom),
- medzistaničný úsek Považská Bystrica – Považská Teplá:
  - smerové pomery: smerové oblúky vyhovujú rýchlosti 85 - 90 km.h$^{-1}$,
  - železničný zvršok: tvar R65, na betónových podvaloch, osová vzdialenosť koľají 4,0 - 5,74 m.

Napriek pomerne nízkemu využitiu železničnej trate je železničná doprava zdrojom vysokých hladín hlučnosti – až 75,27 dB(A) u zdroja, čo si bude vyžadovať vybudovanie ochranných proti hlukových stien.

## H.2. Úprava železničnej trate

*Vedenie trate, ochranné pásma a návrh vedenia novej trasy na návrhovú rýchlosť 140-160 km.h$^{-1}$ je uvedené v nasledovnej schéme „Železničná doprava“.*

Zo schémy vidieť, že zmeny vo vedení trate č. 120 v priestore Považskej Bystrice nie sú rozsiahle. Zásadnejšie zmeny sú v priestore UO Horný Milochov (smerová úprava trate, budovanie väčších technických objektov – tunel pod kopcom Stavná, most cez VN Nosice), a tiež v priestore MČ Považská Teplá (smerová úprava trate).

Modernizácia železničnej trate si vyžiada aj zmeny v sieti miestnych komunikácií (zrušenie súčasných úrovňových cestných prejazdov a ich nahradenie mimoúrovňovými prejazdmi, vybudovanie podchodov a nadchodov pre peších a cyklistov a pod.). Bližšie je tento aspekt modernizácie železničnej trate popísaný v kapitole G.5.

[1] *Tabuľka je prevzatá z dopravnej časti Prieskumov a rozborov pre ÚPN mesta Považská Bystrica, AUREX, s.r.o., 2002*

Súčasný úsek železničnej trate č. 120 od navrhovaného odklonenia na železničný most popri vodnej nádrži až po južnú hranicu územia mesta bude podľa projektu zrušený. Návrh ÚPN mesta Považská Bystrica na jeho mieste uvažuje s vybudovaním cestnej komunikácie spájajúcej Považskú Bystricu s Púchovom (cez územie Nosíc). S takýmto riešením počíta aj Generel dopravy.

Technické opatrenia v súvislosti s modernizáciou železničnej trate budú mať za následok zníženie hladiny hlučnosti, na druhej strane však zvýšenie prevádzkovej rýchlosti a nárast dopravnej intenzity podľa miery využívania multimodálneho dopravného koridoru povedú k nárastu hladiny hlučnosti. Uvedené faktory vedú k potrebe realizácie protihlukových stien, resp. oplotenia pre zvýšenie bezpečnosti prevádzky na železničnej trati.

## H.3. Úprava železničných staníc a zastávok

V rámci modernizácie železničnej trate dôjde aj k úprave železničnej stanice Považská Bystrica, kde sa pri návrhovej traťovej rýchlosti 140 km.h$^{-1}$ uvažuje s vybudovaním nových nástupíšť a podchodu pre cestujúcich, ako aj ďalších objektov technického charakteru. Minimálna potrebná dĺžka nástupišťa je 400 metrov.

V návrhu modernizácie železničnej trate sa uvažuje aj so zrušením súčasnej železničnej stanice Považská Teplá a jej pretransformovaním na železničnú zastávku (z prevádzkových dôvodov podľa miery využitia tejto stanice). Zastávka bude situovaná v mieste súčasnej stanice a v rámci jej prestavby sa uvažuje najmä s vybudovaním podchodu pre cestujúcich.

Podľa projektu modernizácie železničnej trate bude preložená aj železničná zastávka v Milochove, a to do severnejšej polohy na základe navrhovanej zmeny trasy železničnej trate (preložka smerom na železničný most cez VN Nosice).

## H.4. Vzťah železničnej trate a miestnych komunikácií

Križovanie modernizovanej železničnej trate s miestnymi komunikáciami navrhuje ÚPN mesta Považská Bystrica z hľadiska jej významu mimoúrovňovo. S takouto koncepciou (v súlade s doteraz spracovanou PD pre modernizáciu železničnej trate) počíta aj Generel dopravy a navrhuje:

- rekonštrukciu miestnej komunikácie (cesta III/517001) do Milochova s vybudovaním 2 nových mimoúrovňových križovaní so železničnou traťou,
- výhľadové vytvorenie novej zbernej komunikácie B3 na západnej strane areálu bývalých PS s mimoúrovňovým križovaním železničnej trate č.120 aj cesty do Milochova a napojením na nábrežnú komunikáciu B2,
- výhľadové mimoúrovňové križovane vyššie uvedenej komunikácie B2 so železničnou vlečkou do prístavu,
- vybudovanie mimoúrovňového cestného prístupu do rekreačnej oblasti Vŕbie (nadjazd nad železničnou traťou z obslužnej komunikácie v novej polyfunkčnej výrobno-obslužnej zóne),
- zrušenie súčasného úrovňového cestného prejazdu cez železničnú trať a jeho nahradenie prístupom zo západnej strany železničnej trate (s využitím dopravného napojenia rekreačno-športovej zóny Rybníky nadjazdom z priemyselného parku Považská Teplá),

Rovnako uvažuje aj s mimoúrovňovým križovaním vlečky do prístavu s novo navrhovaným cestným prepojením priestoru bývalých Považských strojární na cestu II/517. Navrhované úpravy je potrebné posúdiť, resp. zohľadniť v PD pre modernizáciu železničnej trate.

## H.5. Vzťah železničnej trate a komunikácií pre peších a cyklistov

Modernizácia železničnej trate si vyžiada aj budovanie mimoúrovňových križovaní s hlavnými súčasnými aj navrhovanými pešími ťahmi na území mesta. S takýmto riešením (v súlade s doteraz spracovanou PD pre modernizáciu železničnej trate) počíta aj ÚPN mesta Považská Bystrica a Generel dopravy, a v rámci tejto zásady navrhuje:

- vybudovanie podchodu pre peších pod železničnou traťou v rámci prestavby železničnej stanice Považská Bystrica,
- vybudovanie pešieho podchodu pod Okružnou ul. a železničnou traťou smerom do rekreačno-športovej oblasti Vŕbie,
- vybudovanie 2 podchodov pre peších pod železničnou traťou na území MČ Považská Teplá, z toho jedného v rámci železničnej zastávky Považská Teplá.

## H.6. Vlečkové systémy

Návrh ÚPN mesta Považská Bystrica uvažuje na základe vypracovanej štúdie (pozri kapitolu H. Vodná doprava) s umiestnením prístavu na strane železničnej stanice južne od súčasného premostenia Váhu, preto navrhuje aj zavlečkovanie prístavu zo severného okraja železničnej stanice Považská Bystrica.

Dĺžka navrhovaného vlečkového pripojenia na železničnú stanicu je cca 400 metrov, predpokladaná dĺžka vlečky v prístave je cca 370 metrov. Upresnenie zavlečkovania prístavu je možné v následnej projektovej dokumentácii podľa návrhu usporiadania železničnej stanice aj prístavu (najmä v súvislosti s územnou prípravou a vypracovaním podrobnejšej projektovej dokumentácie prístavu). Pri projektovej dokumentácii úpravy železničnej stanice Považská Bystrica v rámci modernizácie železničnej trate je však na tento aspekt potrebné prihliadať.

Rovnako ako ÚPN mesta Považská Bystrica počíta aj Generel dopravy s čiastočným zachovaním súčasného vlečkového systému v priestore areálu bývalých Považských strojární.

So zavlečkovaním novo navrhovaných priemyselných parkov nepočíta ani ÚPN mesta Považská Bystrica, ani Generel dopravy.

## H.7. Vysokorýchlostná železničná trať (VRT)

Návrh ÚPN mesta Považská Bystrica uvažuje v zmysle ZaD ÚPN VÚC Trenčiansky kraj z r. 2004 aj s územnou rezervou pre výhľadovú trasu vysokorýchlostnej železničnej trate (VRT) v severojužnom smere (prepojenie priestoru Katovíc cez Žilinu na Bratislavu a Viedeň s návrhovou rýchlosťou min. 220 km.h-1).

Trasa, mierne upravená (bez podstatného vplyvu na pôvodný návrh trasy) vzhľadom na podrobnejšiu mierku ÚPD, prechádza na území Považskej Bystrice cez mestské časti Milochov, Za Váhom, Šebešťanová, Podvažie a Považská Teplá s pokračovaním od križovatky Vrtižer súbežne s trasou diaľnice.

VRT nemá prepojenie na riešené územie (v Považskej Bystrici sa vzhľadom na charakter VRT nepočíta so stanicou) a v riešenom území tak vytvára len negatívny obmedzujúci prvok (hlučnosť, ďalší most cez Váh, oddeľujúce účinky v severnej časti územia mesta). Dostáva sa do kolízie s výhľadovým návrhom priemyselného parku v priestore UO Považské Podhradie a MČ Šebešťanová, kde v prípade súčasnej realizácie priemyselného parku aj tejto trasy VRT bude potrebné jej vedenie na estakáde ponad priemyselný park (ako súčasť mostu cez Váh).

## H.8. Kombinovaná doprava

Železničná trať č. 120 je zároveň aj traťou kombinovanej dopravy medzinárodného významu (AGTC – Medzinárodná dohoda o sieti kombinovanej dopravy). Vzájomná poloha železničnej trate, cestnej siete a navrhovaného verejného nákladného prístavu umožňuje medzi železničnou stanicou a prístavom vytvoriť významný uzol kombinovanej dopravy – terminál alebo logistické centrum.

Napojenie uzla na nadradenú cestnú sieť je na diaľničnú križovatku Centrum v dĺžke cca 1.400 m. Jeho zavlečkovanie zo železničnej stanice predstavuje len nutnosť vybudovania cca 380 m vlečkovej trate.

Pri prípadnej realizácii terminálu kombinovanej dopravy (železnica – cesta) pred vybudovaním prístavu je už potrebné zohľadniť jeho následné prepojenie na prístav.