

Podrobné informácie o projekte Stavba ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina

12.11.2020

Územím Slovenskej republiky prechádzajú tri koridory základnej siete transeurópskej siete, pričom v regióne Žilinského kraja sa nachádzajú dva koridory základnej siete. Sú to koridory Balt – Jadran a Rýn – Dunaj, so spoločným úsekom Púchov – Žilina, vytvárajúce v meste Žilina koridorovú križovatku (cestná a železničná Základná sieť TEN-T). Koridor Balt – Jadran je na území Slovenska situovaný pre cestnú, železničnú a leteckú infraštruktúru v trase Katovice (PR) – Skalité – Čadca – Žilina – Púchov – Bratislava – Viedeň (RR). Tzv. česko-slovenská vetva koridoru Rýn – Dunaj je na území Slovenska situovaná pre cestnú, železničnú i leteckú infraštruktúru v trase Zlín (ČR) – Púchov – Žilina – Poprad – Košice – Vyšné Nemecké/Čierna nad Tisou – (Ukrajina).

Železničná stanica (ŽST) Žilina je súčasťou uvedených koridorov (podľa staršieho pomenovania vetva koridoru Va z Bratislavy cez Čiernu nad Tisou na Ukrajinu a koridoru VI cez Skalité do Poľska. Je konečnou stanicou trate č. 120 z Bratislavy, trate č. 180 z Košíc, trate č. 127 z Čadce a trate č. 126 z Rajca. Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) postupne modernizujú úseky traťí, ktoré sú súčasťou medzinárodných koridorov s hlavným cieľom dosiahnutia parametrov stanovených dohodami AGC – európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach (1985) a AGTC – európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy (1993). V súčasnosti je stav modernizácie koridorov v rôznych fázach. Ucelený úsek od Bratislavy po Púchov je už zrealizovaný, rovnako aj úsek Považská Teplá – Žilina a časť trate č. 127 v úseku Žilina – Krásno nad Kysucou. Dôležitým chýbajúcim článkom pri modernizácii koridorov na Slovensku je okrem iných ŽST Žilina.

Modernizácia uzla Žilina prináša okrem pozitívnych vplyvov na železničnú dopravu zásadné zmeny v dopravnom riešení celého mesta a jeho okolia. Zmeny sa dotýkajú všetkých ostatných druhov dopravy, predovšetkým z pohľadu dosahu na dopravnú infraštruktúru po výstavbe, ale veľmi výrazne do organizácie dopravy v meste zasiahne vlastná modernizácia a zásadné obmedzenia počas jej realizácie.

Modernizácia železničného uzla Žilina

Stavba ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina v sebe zahŕňajú riešenie jedného železničného uzla, pracovne nazvaného „uzol Žilina“. Súčasťou sú úseky: Strážov – Žilina; ŽST Žilina – osobná stanica; Žilina – Budatín; Žilina – Varín, odbočka Váh (KIA); ŽST Žilina – Teplička-zriaďovacia stanica; ŽST Varín, odbočka Potok; Varín – Strečno. V rámci stavby je navrhnuté aj odstránenie koľajiska v súčasnosti už nevyužívanéj zriaďovacej stanice. Po jeho odstránení ostane v predmetnom území voľný priestor na iné využitie. Na časti uvoľnenej plochy plánuje ZSSK a.s. súvisiacu investíciu - vybudovanie stanice technicko-hygienickej údržby osobných vozňov.

Základným kritériom pre modernizáciu uzla Žilina bolo zvýšenie traťovej rýchlosti do 120 km/h (resp. 160 km/h v úseku Žilina – Varín) rekonštrukciou železničného zvršku, spodku a rekonštrukciou, resp. prestavbou železničných mostov. Z hľadiska cestnej, cyklistickej a pešej dopravy je zásadné zrušenie úrovňových priecostí na hlavnej traťi. Tie budú v nevyhnutnom rozsahu nahradené novými nadjazdmi a podchodmi. Novo budované podchody na ostrovné nástupištia umožňujú bezproblémový prístup aj osobám s obmedzenou schopnosťou pohybu. V rámci modernizácie bolo potrebné navrhnuť aj komplexnú prestavbu trakčných vedení, rekonštrukciu dotknutých silnoprúdových rozvodov a elektrického osvetlenia, elektrický ohrev výhybiek, nové traťové a staničné zabezpečovacie zariadenie, novú telekomunikačnú techniku. Zároveň budú realizované protihlukové opatrenia na elimináciu nepriaznivých účinkov hluku počas prevádzky železničnej dopravy a to najmä realizovaním absorpčných protihlukových stien, použitím moderných prvkov v koľajisku, napr.: bezpodkladnicový systém upevnenia koľají k podvalom, vybudovanie bezstykovej koľaje a pod. Modernizácia uzla Žilina je predpokladom na plnohodnotné vytvorenie tranzitného koridoru spĺňajúceho požiadavky TSI – technických špecifikácií pre interoperabilitu konvenčných železničných systémov Európy a zároveň predpokladom na zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy.

Vývoj projektovej prípravy

Myšlienka modernizácie uzla Žilina dostala reálne kontúry v januári 2010. Samotná projektová príprava sa začala v roku 2012 vypracovaním zámeru v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov. Po doručení stanovísk Obvodný úrad životného prostredia Žilina, odbor štátnej správy starostlivosti o životné prostredie, vydal rozhodnutie, kde bolo určené, že je potrebné posúdiť vplyvy predmetnej stavby na životné prostredie podľa zákona č.24/2006 Z. z. (tzv. Environmental Impact Assessment – EIA proces). Na základe doručených stanovísk bol stanovený rozsah posudzovania na tri varianty, ktoré bolo treba vyhodnotiť v správe o hodnotení. Predmetná správa bola spracovaná v júli 2013. Odporúčaný bol povrchový variant na rýchlosť 120 km/h. V októbri 2013 bol spracovaný odborný posudok k zámeru. Na základe posudku, doručených stanovísk a správy o hodnotení, vydal Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, záverečné stanovisko, v ktorom sa stotožnil s odporúčaným variantom. Potom projektant vypracoval dokumentáciu pre územné rozhodnutie (DÚR), následne bolo vydané územné rozhodnutie (ÚR), ktoré nadobudlo právoplatnosť v júni 2015. Dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP) bola odovzdaná v roku 2016.

Významným krokom z pohľadu cestnej dopravy a zároveň zásadným vplyvom na prípravu projektu bolo nesúhlasné stanovisko mesta k vydaniu stavebného povolenia na stavbu ako celok. Stanovisko bolo negatívne z dôvodu kritického aktuálneho stavu dopravy a predpokladaného výrazného nárastu cestnej dopravy na komunikáciách, ktoré budú stavbou modernizácie priamo dotknuté. Predovšetkým išlo o úplné uzavretie ulice Kysucká v časti železničného podjazdu počas realizácie stavby. Mesto požiadalo o doplnenie funkčného trvalého mimoúrovňového križovania železničnej trate, ktoré bude v súlade s ÚDG a aktuálne platným územným plánom mesta Žilina vrátane jeho schválených zmien a doplnkov (ÚPN). Na základe požiadavky mesta bola časť projektu dodatočne otvorená dodatkom, ktorý rieši vybudovanie nového cestného mimoúrovňového prepojenia Ulice 1. mája s Uhoľnou ulicou a následne s cestou I/60 (L'avobrežná).

V roku 2018 bola dokončená dokumentácia pre výber zhotoviteľa (DVZ), kde boli zahrnuté aj všetky objekty súvisiace s novým prepojením. Na prelome rokov 2019 a 2020 prebiehala verejná súťaž na uskutočnenie stavebných prác na predmetnú zákazku a v máji 2020 bola zverejnená informácia o výsledku vyhodnotenia ponúk verejnej súťaže.

Projekt modernizácie železničného uzla Žilina

Stavba rieši modernizáciu trate od železničného kilometra (sžkm) 199,2 trať Púchov – Žilina a od sžkm 251,1 trate Žilina – Čadca po sžkm 326,8 trate Žilina – Vrútky. Celá stavba má dĺžku asi 14 km v smere východ – západ a 2,3 km v smere sever – juh. Obsahuje štyri jestvujúce železničné stanice: Žilina-zriaďovacia stanica, Žilina-osobná stanica, Žilina-Teplička a Varín; začlenené do jedného železničného uzla.

V smere západ – východ, medzi Strážovom a lokomotívnym depom, trasa prechádza cez už nevyužívanú zriaďovaciu stanicu Žilina. Ďalej v smere na Košice prechádza cez územie jestvujúcej osobnej stanice a pokračuje v pôvodnej trase dvojkolajnej trate cez ŽST Varín a končí sa pred zastávkou Strečno. Dotýka sa a čiastočne zasahuje do kolajiska novej zriaďovacej stanice Žilina - Teplička. V smere na sever od lokomotívneho depa trať prechádza cez rieku Váh v trase pôvodnej železničnej trate okolo Budatínskeho hradu, kde sa končí a napája sa na zmodernizovaný úsek Žilina – Krásno nad Kysucou.

Priecestia

Jedným z kritérií modernizácie je zrušenie úrovňových priecestí na hlavnej trati. V rámci stavby ich bude zrušených až sedem. Zrušenie týchto komunikačných prepojení výrazne ovplyvní dopravu a mobilitu v danej oblasti. Niektoré priecestia budú v nevyhnutnom rozsahu nahradené novými cestnými nadjazdmi a podchodmi pre peších a cyklistov. Vybudovaná bude aj súvisiaca dopravná infraštruktúra.

Realizácia stavby a jej dosah na dopravu

Samostatnou kapitolou je zabezpečenie prístupov do všetkých lokalít aj počas výstavby. Projekt organizácie výstavby uvažuje o návrhu dočasných komunikácií vrátane dočasných priecestí, ktoré bude nevyhnutné vybudovať v blízkosti rieky Rajčianka. To zabezpečí prístup k Váhu a k záhradkárskej oblasti v Strážove dovtedy, kým nebude sprevádzkovaný nový nadjazd navrhnutý v tejto lokalite.

Zásadný dosah na dopravnú situáciu a mobilitu v meste bude mať úplné uzavretie „viaduktu“ – podjazdu na Kysuckej ulici vrátane chodníkov – ktoré je potrebné pri kompletnej prestavbe železničného mosta. Z uvedeného dôvodu je súčasťou stavby návrh cestného nadjazdu, ktorý premostí kolajisko ŽST Žilina a je navrhnutý ako predĺženie Ulice 1. mája po Uhoľnú ulicu s následným prepojením s L'avobrežnou. Prepojenie pre peších bude zabezpečené predĺžením existujúceho podchodu pod železničnou traťou z Národnej ulice až za Uhoľnú ulicu, s vybudovaním výťahov pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu.

Stav po realizácii

Zásadný vplyv na zmenu mobility v oblasti od Strážova po rušňové depo má zrušenie priecestí a návrh novej zastávky Žilina – Predmestie. Základným objektom bude nový nadjazd kategórie MO 8/40 vrátane chodníka, napojený z južnej strany na Bratislavskú ulicu. Po preklenutí železničnej trate (severne) bude v smere na západ zabezpečený už len cestný prístup cez prestavaný bývalý železničný most, ktorým sa prejde cez rieku Rajčianka k záhradkárskej oblasti v Strážove. Pre peších bude vybudovaný nový podchod v mieste zrušeného priecestia.

Z uvedenej komunikácie je navrhnutý zjazd aj s chodníkom k zastávke Žilina - Predmestie. V blízkosti zastávky vznikne parkovisko s 29 parkovacími stojiskami a taktiež s prístreškom pre 10 bicyklov. Komunikácia bude ďalej od zastávky pokračovať v smere na východ až po napojenie k jestvujúcej komunikácii, ktorá zabezpečí jediné cestné napojenie pracoviska rušňového depa. Od parkoviska sa už neuvažuje o samostatnom chodníku, prístup pre peších bude vytvorený novým podchodom situovaným pred kolajovým trianglom z Bratislavskej ulice.

V predmetnej lokalite bola v minulosti pôvodná zriaďovacia stanica Žilina. Po odstránenie starého koľajiska vznikne uvoľnený priestor, ktorý bude k dispozícii pre nové využitie. Podľa ÚPN mesta Žilina je priestor navrhovaný ako športovo-rekreačná plocha. Južne od zmodernizovanej železničnej trate je navrhnutá cestná komunikácia MOK7,5/40, ktorá zabezpečí napojenie areálov AŽD, ŽSR a plánovaného Strediska technicko-hygienickej údržby – THÚ. Pre zabezpečenie prístupu pre peších k novej zastávke je navrhnutý chodník. Napojený bude z východnej strany na Bratislavskú ulicu, pokračuje k zastávke a napojí sa na chodník na navrhovanej komunikácii nadjazdu.

V tejto oblasti je dôležité spomenúť, že súčasťou prestavby železničného mosta cez Váh v Budatíne je návrh novej lávky pre chodcov a cyklistov, ktorá nadviaže na plánovanú cyklotrasu. Tento návrh zabezpečí nové prepojenie Budatínskeho zámku s touto lokalitou.

Základným dopravným prvkom v lokalite ŽST Žilina je zamýšľaná výstavba nadjazdu ponad koľajisko železničnej stanice, ktorý zabezpečí mimoúrovňové prepojenie ulíc Májová, Uhoľná s napojením na cestu I/60 – Ľavobrežná. Toto prepojenie bude slúžiť iba pre cestnú dopravu, o pohybe osôb sa neuvažuje. Po ukončení modernizácie bude pohyb chodcov cez železničnú trať v tejto lokalite zabezpečený tak ako v súčasnosti chodníkmi popod železničný most na Kysuckej ulici. Zároveň bude vytvorené nové križovanie, a to predĺžením existujúceho podchodu z ulice Národná s napojením na Uhoľnú ulicu.

Vybudovanie nadjazdu stavebne zasiahne do križovatky Ulice 1. mája s Ulicou Jána Milca, ktorá bude upravená ako svetelne riadená. Križovatka Ulic 1. mája a P. O. Hviezdoslava bude kompletne prestavaná, dôjde tu aj k nevyhnutnej úprave trolejového vedenia DPMŽ. Komunikácia nadjazdu kategórie MZ8,5/40, bude napojená na Uhoľnú ulicu. Táto ulica bude predĺžená v smere na západ a napojená na Ľavobrežnú novou svetelne riadenou križovatkou.

V rámci modernizácie železničnej trate bolo nevyhnutné navrhnuť úplnú prestavbu oceľového mosta ponad Kysuckú ulicu. Z toho dôvodu musela byť upravená niveleta Kysuckej ulice, čo malo za následok úpravu existujúcich križovatiek s ulicami Uhoľná a Hviezdoslavova – Sasinkova – Kálov vrátane cestnej svetelnej signalizácie. Pod novovybudovaným železničným mostom je navrhnutá štvorpruhová komunikácia MZ15,5/50.

S ohľadom na zabezpečenie dopravnej obslužnosti počas realizácie bolo potrebné navrhnuť prestavbu existujúcej križovatky Kysuckej ulice s Ľavobrežnou na kruhovú. Pri napojení na Ľavobrežnú vznikne dlhý pripájací pruh. Účelom tohto pruhu bude aj možnosť pripojenia priľahlých pozemkov a parkoviska pri futbalovom štadióne.

Na konci úseku modernizácie železničnej trate už nedochádza k takým zásadným ovplyvneniam dopravy a mobility. Za zmienku stojí náhrada úrovňového priecestia k terminálu intermodálnej prepravy Žilina novým cestným nadjazdom, ktorý zabezpečí mimoúrovňové križovanie s traťou. Pre peších a cyklistov sa v tejto lokalite vybuduje podchod, ktorý plynulo nadviaže na nový most cez riečny biokoridor budovaný v rámci modernizácie predmetnej stavby.

Medzi nemenej významný prvok modernizácie patrí prestavba železničných mostov ponad chránený vodný tok Varínka – Natura 2000. Mosty budú vybudované s najmodernejším bezpodkladnicovým upevnením koľajníc vrátane absorpčných protihlukových stien čím príde k výraznému zníženiu emisii hluku oproti súčasnému stavu.

V rámci modernizácie bude miestna nakládka/vykládka zo ŽST Žilina presunutá do zriaďovacej stanice Žilina – Teplička. Tu budú vybudované príslušné zariadenia na nakladanie a vykladanie vozňov, čím sa prispeje k eliminácii prejazdov nákladných automobilov v rámci mesta Žilina. Existujúce priecestie pre peších za ŽST Varín bude nahradené novým podchodom.

V neposlednom rade je nutné spomenúť vybudovanie protihlukových opatrení v celom úseku stavby na zníženie nepriaznivých účinkov hluku. Umiestnenie, dĺžka a technické parametre absorpčných protihlukových stien sú výsledkom hlukovej štúdie.

Vplyv stavby na mestský komunikačný systém

Modernizácia uzla Žilina bude mať zásadný vplyv na komunikačný systém mesta. Vplyv môžeme rozdeliť na dve etapy – počas výstavby a po ukončení výstavby.

Vplyv počas výstavby

Okrem obmedzení dopravy vplyvom stavebnej činnosti v zasiahnutom území bude mať veľmi výrazný vplyv na dopravu v meste zatvorenie časti Kysuckej cesty a podjazdu pod železničnou traťou. Kysucká ulica privádza do mesta podstatnú časť cieľovej dopravy zo severu od Kysúc, jej denné zaťaženie je asi 17 000 vozidiel. Uvedená intenzita sa bude musieť rozdeliť na cestnej sieti mesta, pričom výrazne bude zasiahnutá prímestská verejná hromadná doprava a MHD, pri ktorých dôjde k významnému nárastu dĺžky trasy. Uzatvorenie Kysuckej cesty spôsobí zvýšenie dopravy najmä na mestských radiálach. Zo všetkých sledovaných profilov miestnych komunikácií bude najväčšia zmena dopravného zaťaženia na Háľkovej, Košickej, Predmestskej a Ul. M. Rázusa.

Háľkova ulica ako klasická mestská radiála spája tretí okruh s druhým mestským okruhom a je definovaná ako zberná komunikácia B1 kategórie MZ 13/60. Začína na mimoúrovňovej križovatke Rondel, kde sa križuje Mostná ulica (I/61, smer od Bratislavy a Popradu), Rajecká cesta (I/64, smer od Prievidze), Háľkova ulica (smer centrum) a Závodská cesta (smer Závodie a Bánová). Zvýšenie dopravy predstavuje viac ako 2 800 voz/24h. Košická ul. je hlavnou radiálou do centra mesta v smere z Martina (cesta I/18). Na ulici sa predpokladá zvýšenie do 3 100 voz/24h. Modelované scenáre vplyvu na dopravu poukazujú na zvýšenie dopravy aj na Rázusovej ulici, na Ul. 1. mája, Ul. P. O. Hviezdoslava, v medzikrižovatkovom úseku Ulica 1. mája – Na Horevaží.

Z analýzy dopravného zaťaženia na III. okruhu mesta Žiliny je tiež zrejmé, že uzavretie cestného podjazdu na Kysuckej ceste spôsobí zvýšenie dopravy na Ľavobrežnej ulici a na viadukte (cesta I/11). Výrazné zvýšenie dopravy (do 5 500 voz./24h) sa predpokladá na Na Horevaží. Táto ulica patrí k najzaťaženejším úsekom cestnej infraštruktúry mesta Žilina. Tvorí jedno rameno svetelne riadenej križovatky, ktorá prevádza silný podiel tranzitnej dopravy v smere na Martin (I/18).

Zvýšené zaťaženie na uvedených komunikáciách prináša, samozrejme, zvýšenie zaťaženia príslušných križovatiek. Najväčší nárast zaťaženia bol analyzovaný na križovatkách Veľkej okružnej (II. okruh), čo prinesie zníženie priepustnosti predovšetkým na križovatkách Háľkova – Veľká okružná, Spanyolova – Veľká okružná, Predmestská – Májová – Veľká okružná a tiež na križovatke Hypertesco (III. okruh).

Vplyv po výstavbe

Najvýznamnejší vplyv na dopravné zaťaženie mestského komunikačného systému prinesie výstavba prepojenia Ul. 1. mája s Uhoľnou a Ľavobrežnou. Tento vplyv má výrazne pozitívny charakter. Nadjazd prerozdelí dopravné zaťaženie na mestských okruhoch a radiálach v blízkosti centra mesta. Riešenie navyše umožní zmenu funkcie Ulice P. O. Hviezdoslava popred ŽST Žilina a presun II. okruhu cez predĺženú Ulicu 1. mája na Uhoľnú a Kysuckú. Zmení sa priestorovo celý okruh, Hviezdoslavova ulica bude v úseku pred železničnou stanicou (od križovatky s Dlabačovou) riešená ako upokojená formou predstaničného námestia s povolenou dopravou MHD. V úseku od ŽST po križovatku s Kysuckou bude povolená dopravná obsluha v súvislosti s prístupom k hotelu Polom a k železničnej stanici.

Výstavba predpokladá aj zmenu stavebného usporiadania autobusovej stanice a Dlabačovej ulice. Vjazd a výjazd autobusov na autobusovú stanicu bude zmenený a Dlabačova ulica bude v zmysle ÚGD mesta Žilina opätovne prepojená s Ul. P. O. Hviezdoslava za účelom napojenia územia na druhý okruh bez nutnosti prejazdu širším centrom mesta. Uvedené prepojenie nie je súčasťou prezentovanej stavby.