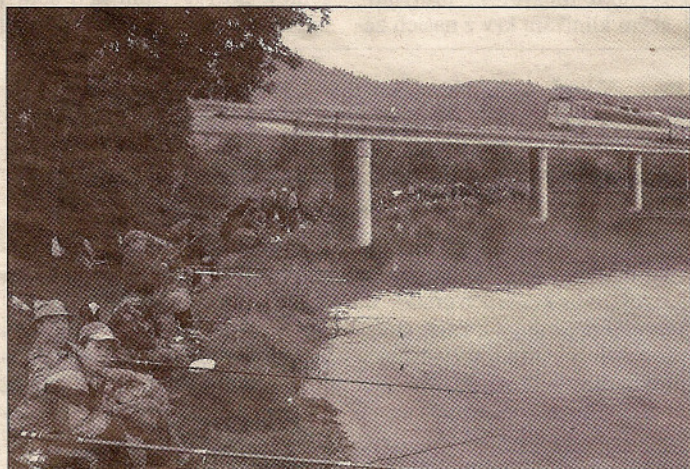


Modernizácia železnice prinesie štyri mosty a dva tunely

Hoci modernizácia železničnej trate na 160 km/h v úseku Trenčín – Žilina je pre mnohých možno ešte hudbou budúcnosti, nezadržateľne sa blíži čas, kedy sa stavebné práce rozbehnú aj na strednom Považí. Modernizácia železničnej infraštruktúry na celom Slovensku je nevyhnutná. Slovenské železnice sú totiž zastarané a nespĺňajú kritériá Európskej únie pre vlakovú dopravu.

Ak sa chceme zapojiť do systému tranzitných európskych železníc a byť konkurencieschopní na európskom trhu, nesmie nám, obrazne i doslovne, ujsť vlak. Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) si tento fakt uvedomujú a už niekoľko rokov trvá modernizácia železničnej trate v úseku

tácie pre realizáciu stavby, práce by mali začať najneskôr v roku 2010. Na úsek Považská Teplá – Žilina sa spracováva dokumentácia pre územné rozhodnutie. Najkomplikovanejšou časťou celej modernizácie bude úsek Púchov – Považská Teplá. Na dielo v hodnote viac ako desať miliárd korún

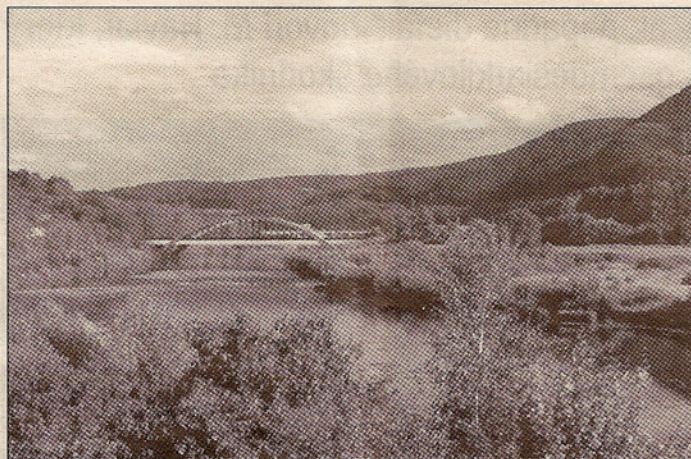


Fikcia roku 2015 - rybárom v Považskej Teplej posfrčí nad hlavami vlak rýchlosťou 160 km/h.

Foto: Považský rybár

Bratislava – Čierna nad Tisou. V súčasnosti sa robia práce v úseku Trnava – Piešťany a Piešťany – Nové Mesto nad Váhom. Ako nás informovala hovorkyňa ŽSR Martina Pavlíková, modernizácia úseku trate Trenčín – Púchov je v štádiu spracovávania dokumen-

sa momentálne spracováva dokumentácia pre územné rozhodnutie a jeho súčasťou budú štyri mosty a dva tunely. Dva železničné mosty preklenú Nosický kanál a staré koryto Váhu, ďalší šesťstometrový most spojí nimnický a milochovský breh Nosickej priehrady a štvr-



Predpokladané premostenie starého koryta Váhu pod priehradným múrom Nosickej priehrady – pohľad od Nimnice.

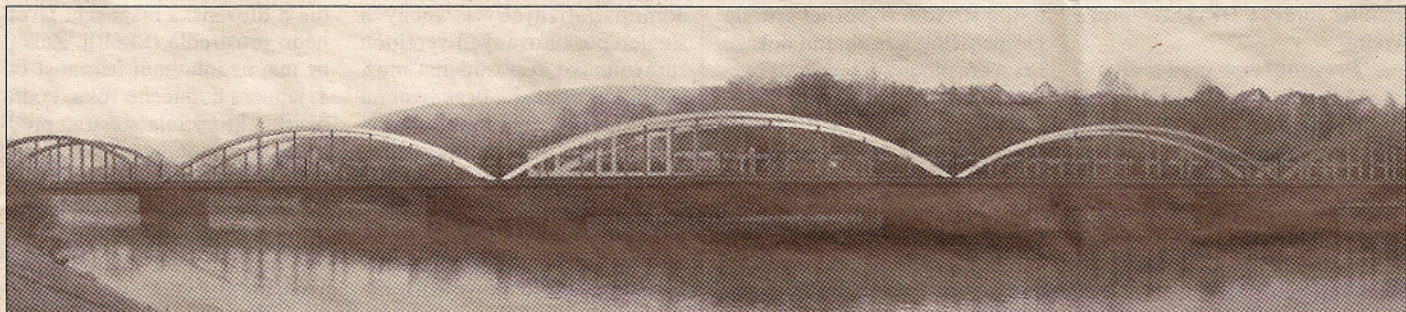
tý most povedie ponad najväčší rybník vodnej nádrže v Považskej Teplej. Prvý, 1170-metrový tunel by mal ísť poza Nimnické kúpele a druhý, menší, od začiatku Milochova po koniec Považských strojární. Podľa projektového manažera Romana Lička zospoločnosti Reming consult, súčasné vedenie trasy železnice kopírujúce Nosickú priehradu bolo koncipované na rýchlosť maximálne 100 km/h. Pretrasovanie železnice zvýši rýchlosť na Európou požadovaných 160 km. „Pri projektovaní preložky treba brať do úvahy množstvo faktorov, ktoré boli zistené v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie. Zosuvné územia, zvetrávanie, vplyv na režim podzemných vôd (kúpele Nimnica), vplyvy na biotop, obyvateľstvo a neposlednom rade vplyv na zmenenú scenériu krajiny sme museli akceptovať a prijať opatrenia na ich vylúčenie, resp. minimalizovanie,“ povedal Ličko.

Preloženie trasy železnice skráti podľa Lička úsek Púchov – Považská Teplá zo súčasných 19 na 16 km, novú tvár i miesto dostanú

zastávky Nosice a Milochov, zruší sa železničná stanica v Považskej Teplej a nahradí ju iba zastávka. Jediné rýchlostné obmedzenie zo 160 na 140 km bude v železničnej stanici v Považskej Bystrici. „Projekt modernizácie železnice je celým komplexom úloh. Hlavným dôvodom je samozrejme zosúladenie technických parametrov kladených na tieto trate v rámci EÚ, no nezanedbateľná je i bezpečnosť a kultúra cestovania. Úrovnňové priecestia a priechody nahradia mimoúrovnňové objekty – nadjazdy a podchody, nevyhnutná bude prestavba železničných staníc (nástupištia, podchody), úprava prístupu pre zdravotne postihnutých, ako aj skvalitnenie oznamovacej a zabezpečovacej techniky,“ dodal Ličko.

Práce na modernizácii úseku Púchov – Považská Teplá by sa mali začať v roku 2011 a predpokladané ukončenie je naplánované na rok 2015. Investorom sú Železnice Slovenskej republiky a celá modernizácia bude spolufinancovaná z fondov Európskej únie.

Milan Podmanik



Takto by mal vyzerat most ponad Nosický kanál.