

## O železnici - začiatky

Začiatky železnice v Trenčíne sú spojené s budovaním železníc v Rakúsko-Uhorsku. Trať Bratislava – Žilina bola zo začiatku budovaná ako jednokoľajka. V máji 1878 končila železnica pred Trenčínom v Istebníku nad Váhom (dnešné Zlatovce), na pravom brehu Váhu. Železniciu postavila súkromná spoločnosť. Jej finančné možnosti sa touto stavbou vyčerpali a tak jej správna rada rozhodla o predaji železnice štátu. V decembri 1882 prešla celá trať do majetku Rakúsko-uhorskej spoločnosti – štátne dráhy. Po prevode železnice na štát pokračovala v roku 1883 výstavba trate do Žiliny. Žilinčania sa železnice dočkali už v novembri 1883.

V roku 1883 bol vybudovaný aj jednokoľajový železničný most cez rieku Váh.

Po prechode cez Váh železničná trať (v tom čase) prechádzala okrajom mesta a ako železničná stanica slúžil objekt dnes využívaný ŽSR, ktorý sa nachádza v mestskom parku.

V roku 1903 bola vybudovaná druhá koľaj, čo si vyžiadalo vybudovanie druhej koľaje aj na moste.

V auguste 1901 bola pripojená trať z Chynorian. Táto trať ostala jednokoľajkou doposiaľ.

Vybudované železničné trate vytvorili len s minimálnymi úpravami (pri budovaní novej staničnej budovy v Trenčíne) základnú kostru dopravného skeletu mesta na dlhé roky.



Nová(dnešná) železničná stanica

Ďalším vážnym rozhodnutím ovplyvňujúcim základnú kostru dopravného skeletu v Trenčíne bolo rozhodnutie o situovaní plánovanej diaľnice. Diaľnica bola navrhnutá do trasy po východných

svahoch Bielych Karpát a poza masív Skalky. Súčasťou návrhu bolo aj nové cestné premostenie Váhu. Tieto návrhy boli následne v roku 1974 premietnuté do Smerného územného plánu (SÚP) mesta Trenčín.

Myšlienka preloženie „bratislavskej“ trate k diaľnici sa koncom osemdesiatich a začiatkom deväťdesiatich rokov minulého storočia spájalo aj s hľadaním lokality pre umiestnenie kontajnerového prekladiska v katastrálnom území Trenčína.

Snáď najpodrobnejšie rozpracoval túto myšlienku Ing.arch. Ivan Michalec, DrCs v materiály „Zásady riešenia územného plánu mesta Trenčín a jeho vybraných zón a problémov.“ Z roku 1994. Prekládka „bratislavskej“ trate k železnici je jednou z nosných myšlienok tohto materiálu.

Úvahy o odklonení „chynoranskej“ trate mimo zastavané územie mesta sa následne pretavili aj do SÚP mesta Trenčín schváleného v decembri 1998. Prekládka „bratislavskej“ trate nie.

V textovej časti SÚP z roku 1998 – časť Železničná doprava sa okrem iného píše:

*„Návrh je vypracovaný na základe nasledovných princípov :*

*trať č.120 Bratislava – Leopoldov – Trenčín – Žilina zostáva v dnešnej polohe, ale počíta sa s jej modernizáciou na zvýšené traťové rýchlosti 140 – 160 km/h,*

*trať č.143 Trenčín – Chynorany bude modernizovaná a elektrifikovaná, pričom sa výhľadovo ráta so zrušením v úseku od hlavnej železničnej stanice Trenčín až po železničnú stanicu Trenčianska Turná (Belá), vrátane zastávky Trenčín – predmestie.“*

Možno povedať, že urbanistické štúdie zo sedemdesiatich a osemdesiatich rokov minulého storočia zaoberajúce sa prekládkami železničných trás sa v SÚP z roku 1998 odrazili len pokiaľ ide o prekládku „chynoranskej“ trate. „Bratislavskú“ trať tento územný plán naďalej akceptuje bezo zmeny v jej jestvujúcej trase stredom mesta v tesnom susedstve mestskej pamiatkovej rezervácie.

To však neznamená, že skončili diskusie a úvahy o prekládke aj tejto železničnej trate. Diskusie sa zintenzívnili s prípravou rekonštrukcie železničnej trate Bratislava – Žilina na návrhovú rýchlosť 160 km/h.. Mesto Trenčín sa muselo rozhodnúť v akej trase sa bude železnica modernizovaná. Jednou z diskutovaných možností bola aj prekládka železnice do súbehu z diaľnicou. Ale o tom nabadúce.

Autor: **Akad.arch.Ing. Igor Mrva**

Pridané: 29.11.2013