

Medzi ďalšie nadväzujúce projekty patria:

- terminál intermodálnej prepravy (TIP) Žilina (pripravovaný MDPT SR, v súčasnosti sú spracované základné analýzy a štúdiá realizovateľnosti, ktorá bude aktualizovaná); terminál podľa spracovanej štúdie realizovateľnosti bude umiestnený vo voľnom priestore medzi odchodovou skupinou zriaďovacej stanice a vybudovaným vodným dielom Žilina. V rámci koľajového usporiadania zriaďovacej stanice sú určené podmienky (usporiadanie koľajiska) pre zapojenie terminálu na zriaďovaciu stanicu podľa pôvodných študijných zámerov z rokov 1966 - 1992. Všetky požadované úpravy budú riešené v rámci predprojektovej a projektovej prípravy výstavby terminálu.
- logistický park Žilina – je pripravovaný ako projekt súkromných investorov, v súčasnosti sú spracovávané územno-technické podklady; priestorovo je súbor stavieb vymedzený v území medzi železničkou traťou Vrútky – Žilina a Vodným dielom Žilina. Spojovacou koľajou A2 prechádza na druhú stranu železničnej trate a pokračuje do priestoru železničnej stanice Žilina.

Technologické riešenie: Základnou úlohou zriaďovacej stanice je prijímanie, triedenie a zostavovanie nákladných vlakov a obsluha tranzitných a skupinových vlakov. Zriaďovacia stanica sa skladá z nasledovných častí:

Vchodová skupina:

Je navrhnutá v rozsahu 6 koľají. Jej dopravná technológia umožňuje dennú kapacitu 45 vlakov. Je určená pre technologické spracovanie končiacich vlakov po príchode pred ich rozradením na spádovisku. Následne po zájdení posunovacieho pahorkového rušňa bude súprava rozradená na spádovisku. V tejto časti sa nerobia žiadne manipulácie s vozňami a ich nákladom, ani práce na rušňoch, takže v tejto časti je vylúčené ohrozenie životného prostredia.

Hlavné spádovisko – zvažný pahorok:

Je riešený ako jednokoľajný s možnosťou rozpúšťania zo 4 vchodových koľají a súčasného príchodu vlakov na 2 koľaje. Rozpúšťanie zabezpečuje pahorkový rušeň (vozne označené trojuholníkovou nálepkou budú z bezpečnostných dôvodov prevádzkané mimo tohto pahorka na určenú smerovú koľaj). Na pahorku budú pracovať celkovo tri rušne. Ich údržba bude zabezpečovaná v rušňovom depe Žilina. Zvažný pahorok je vybavený koľajovými brzdami, ktorými sa reguluje rýchlosť rozraďovaných vozňov na spádovisku. Pre zníženie hlučnosti budú využívané pružinovo-hydraulické koľajové brzdy typu PHB-04-R(S). Využitím týchto brzd sa zníži aj energetická náročnosť prevádzky.

Smerová skupina:

Je tvorená 19 koľajami. Jej funkciou je rozradenie a druhotný posun vozňov. Vozne zo smerového pahorku sú spúšťané do zberného pásma o dĺžke cca 190 – 230 m. Rýchlosť pohybu vozňov tu bude regulovaná koľajovými brzdami, pričom maximálna rýchlosť bude udržiavaná pod 5 km/hod. Po zaplnení zberného pásma budú vozne pretláčané na voľnú časť smerovej koľaje. Opravové vozne budú spúšťané na vyčlenenú koľaj (312) a odtiaľ budú nasmerované do Žiliny na určené miesto opravy. Opravové vozne, na ktorých je potrebné vykonať úpravu nákladu budú presmerované na koľaj 651 a následne budú zaradené do príslušnej smerovej koľaje.

Odchodová skupina:

Bude určená pre technologické spracovanie východiacich vlakov pred odchodom. Podľa predkladaného riešenia je navrhnutá v rozsahu 5 koľají, z titulu potreby druhotného radenia na zhlaví smerovej skupiny a tiež z dôvodu zapojenia závodu KIA MOTORS.

Celková plocha pozemku je cca 80 ha. Zastavaná plocha pozemnými objektmi tvorí 0,23 ha, plochy cestných komunikácií 1,27 ha, spevnené plochy 0,89 ha a koľajiská cca 30 ha.

Ciele projektu:

Cieľom projektu je:

- zabezpečiť konkurencieschopnosť železničnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy:
 - o poskytnutím služieb v oblasti vlakových a zriaďovacích činností s väzbou na logistické dopravy,
 - o vytvorením priestorových možností pre modernizáciu a zvýšenie traťovej rýchlosti tratí zaústených do železničného uzla Žilina zo smerov západ (traťový úsek Púchov – Žilina) a sever (traťový úsek Čadca – Žilina),
- znížiť nepriaznivé dopady vyvolané železničnou prevádzkou – zriaďovacou činnosťou – na obyvateľov miest Žilina a Vrútky presunom týchto činností do vhodnejšej lokality,
- vytvoriť základné podmienky pre rozvoj mestských štruktúr uvoľnením pozemkov situovaných v blízkosti centra mesta Žilina,
- dosiahnuť technické a technologické štandardy pre zriaďovacie stanice zabezpečujúce:
 - o zvýšenie bezpečnosti pracovníkov zúčastnených na vlastnej zriaďovacej činnosti,
 - o splnenie parametrov požadovaných európskou legislatívou, európskymi štandardami, medzinárodnými dohodami a zaistiť požiadavky interoperability. (Európska dohoda o najdôležitejších tratiach kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch (AGTC). AGTC zdôrazňuje dôležitú úlohu kombinovanej dopravy pri zmiernení záťaže Európskej cestnej siete, znižuje škody na životnom prostredí, a vytvára koordinovaný plán pre rozvoj kombinovaných dopravných služieb a infraštruktúry nutnej pre ich prevádzku založenej na medzinárodne dohodnutých výkonnostných parametroch a štandardoch.)

Očakávané riešenie projektu predstavuje:

- splnenie požiadaviek na kapacitu a výkonnosť jednotlivých zariadení ako aj zriaďovacej stanice ako celku,
- súlad s politikou MDPT, rozvojovým plánom Železníc Slovenskej republiky a stratégiou ŽSR,
- súlad s potrebami prevádzkovateľov na dráhe (dopravcov),
- zlepšenie životného prostredia

Kapacita a výkonnosť

Výkonnosť jednotlivých koľajových skupín novej zriaďovacej stanice Žilina Teplička (stav v r. 2037)

Vchodová skupina (6 koľají):

- | | |
|---------------------------|-----------|
| - počet končiacich vlakov | 57 vlakov |
| - priepustná výkonnosť | 63 vlakov |
| - využitie | 90,5 % |

Smerová skupina (zvážny pahorok a 19 relačných koľají):

- | | |
|--|------------------------|
| - počet prvotne rozradených súprav/vozňov | 57 súprav/1 450 vozňov |
| - zriaďovacia výkonnosť | 68 súprav/1 781 vozňov |
| - využitie zriaďovacej výkonnosti prvotným posunom | 83,8 % |

Odchodová skupina (5 koľají):

- | | |
|-----------------------------|-----------|
| - počet vychodiacich vlakov | 57 vlakov |
| - priepustná výkonnosť | 69 vlakov |
| - využitie | 82,6 % |