

Obnovenie železničnej stanice Filiálka

Hodnota za peniaze projektu

jún 2026

Upozornenie

Jedným zo zadaní projektu Hodnota za peniaze je ekonomicky posudzovať plánované verejné investície a projekty. Tento materiál je hodnotením Ministerstva financií Slovenskej republiky k zverejnenej štúdii uskutočniteľnosti. Hodnotenie pripravili pod vedením Martina Kmečka, Rastislav Farkaš, Matej Petroci a Matúš Rako.

Ekonomické hodnotenie Ministerstva financií Slovenskej republiky má odporúčací charakter a negarantuje prostriedky z rozpočtu verejnej správy. Rozhodnutie o realizácii projektu je v kompetencii jednotlivých ministrov.

Všetky sumy v hodnotení sú uvedené v eurách s DPH v cenovej úrovni 1. štvrťroka 2026.

Opis projektu podľa štúdie uskutočniteľnosti

- **Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) zabezpečili štúdiu uskutočniteľnosti na obnovenie železničnej stanice Filiálka s možným pokračovaním trate ďalej do centra Bratislavy za 0,2 až 2,8 mld. eur s DPH.** Cieľom projektu je zlepšenie ponuky a dostupnosti osobnej železničnej dopravy v Bratislave. Stanica Filiálka má vďaka svojej polohe v širšom centre Bratislavy potenciál tento cieľ naplniť, v súčasnosti však nie je v prevádzke. Štúdia preto analyzovala možnosti jej obnovenia, ako aj potenciálne pokračovanie trate k Mlynským nivám a do Petržalky. S obnovou prevádzky do stanice Filiálka sa v štúdiu uvažuje najskôr v roku 2036. Zdroj financovania projektu zatiaľ nie je známy.
- **ŽSR v minulosti už navrhovali obnovenie stanice Filiálka, predložená štúdia však predstavuje jej prvé samostatné preskúmanie.** Obnovenie stanice Filiálka sa navrhovalo už v štúdiách modernizácie koľajovej infraštruktúry Bratislavskej integrovanej dopravy z roku 2012 a modernizácie uzla Bratislava z roku 2019. Tento zámer ale nebol vyhodnotený samostatne a nebolo ani podrobne preskúmané možné predĺženie trate ďalej do centra mesta. Odporúčaním Ministerstva financií Slovenskej republiky (MF SR), ako aj *Plánu udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja* bolo preto preveriť potenciál predĺženia trate k Mlynským nivám a do Petržalky.
- **Štúdia detailne posudzovala 5 alternatív líšiacich sa trasovaním a technickým riešením, pričom len v povrchovej alternatíve 1B podľa štúdie prínosy prevyšujú náklady.** Vo všetkých alternatívach sa uvažuje s riešením križovania s ulicami Riazanská a Jarošova 900 m dlhou železničnou estakádou. Alternatívy 1, 1B a 4 sú ukončené v súčasnej polohe stanice Filiálka, líšia sa spôsobom vedenia trate od Jarošovej ulice. Alternatíva 1 (0,4 mld. eur) je nadzemná na estakáde, alternatíva 1B (0,2 mld. eur) je povrchová a alternatíva 4 (0,9 mld. eur) je podzemná v tuneli. Alternatíva 5 (0,5 mld. eur) je nadzemná, ukončená ale na mieste existujúcej polikliniky na Trnavskom mýte. V nadzemnej Alternatíve 3 trať pokračuje do lokality Mlynské nivy, z dôvodu problematickej priechodnosti územím však bola vylúčená. Alternatíva 2 (2,8 mld. eur) je podzemná pokračujúca až do Petržalky.

Hodnotenie MF SR

- **Investície do železničnej infraštruktúry v Bratislave sú potrebné, rozhodnutie o obnovení stanice Filiálka by malo byť v súlade s komplexným riešením celého uzla Bratislava.** Okrem zámeru zlepšiť dostupnosť do Bratislavy odôvodňujú ŽSR projekt aj uvoľnením kapacity pre nákladnú dopravu a zabezpečením prevádzky vlakov do uzla počas prestavby Hlavnej stanice. Pre preukázanie potreby projektu je však nevyhnutné najprv zadefinovať počet vlakov smerujúcich do uzla a podobu koľajiska Hlavnej stanice. Obnovenie stanice Filiálka môže byť jedným z možných opatrení na riešenie prípadnej nedostatočnej kapacity uzla, ktoré zatiaľ nebolo osobitne preverené aj v tomto kontexte. Potreba stanice Filiálka pre zabezpečenie prevádzky počas prestavby Hlavnej stanice vychádza z predpokladu vyššieho počtu vlakov, než bude reálne v tom čase premávať.
- **Trendom v európskych mestách s podobnou sídelnou štruktúrou a veľkosťou je obsluha čo najväčšej časti vlakov v jednej centrálnej stanici.** Dôvodom je uľahčenie prestupov, zlepšenie dostupnosti železničnej dopravy, prevádzka menšieho počtu staníc a uvoľnenie územia na rozvoj miest. Smerovanie prímestských vlakov na koncovú stanicu Filiálka síce zlepši dostupnosť na Trnavské mýto a do častí mesta s ním spojených MHD (najmä smer Karlova Ves a Mlynské nivy). Na druhej strane môže predĺžiť cestovný čas do ostatných častí mesta aj po reorganizácii MHD a skomplikuje prestupy na diaľkové a vysokorychlostné vlaky premávajúce z Hlavnej stanice.
- **Predložená štúdia vychádzala pri preukazovaní potreby a prínosov z predpokladov, ktoré medzičasom ŽSR revidovali a stali sa neaktuálnymi.** Prínosy projektu tak v skutočnosti nemusia vykompenzovať ani náklady najlacnejšej alternatívy 1B.
 - Štúdia predpokladala, že na Filiálku bude premávať 12 párov prímestských vlakov za hodinu od Pezinka a Senca. Po zohľadnení záverov iných štúdií ŽSR však na ňu môžu napokon premávať len 4 páry, ktoré by inak museli premávať na stanicu Nové Mesto, a aj to len v špičke. Nebudú na ňu totiž premávať 2 páry vlakov z novej trate Vajnory – Pezinok, keďže jej výstavba sa podľa štúdie ŽSR neodporúčala. Taktiež

nemúsi dôjsť k odklonu 6 párov vlakov z Hlavnej stanice, ktorá sa plánuje prestavať, keďže podľa štúdie ŽSR pre novú vysokorýchlostnú trať by ich smerovanie na Hlavnú stanicu bolo pre cestujúcich výhodnejšie.

- Až 50 % prínosov projektu je v predloženej štúdií podmienených zmenou kapacitne väčších vlakových súprav za menšie, čo vedie k prevádzkovej úspore. Táto zmena je možná len vďaka posilneniu železničnej dopravy na trasách Bratislava – Pezinok a Bratislava – Senec, ktoré však nastane podľa štúdie ŽSR pre novú vysokorýchlostnú trať aj nezávisle na obnovení stanice Filiálka.
- **V preferovanej a zároveň najlacnejšej alternatíve 1B za 162 mil. eur je vhodné preveriť možnosti zníženia investičných nákladov o približne 24 až 46 mil. eur (15 – 29 %).** Jednotkové ceny projektu sú adekvátne a vychádzajú z relevantného cenníka. Nahradenie železničnej estakády nad ulicami Riazanská a Jarošova cestným nadjazdom vo vhodnej lokalite by mohlo znížiť investičné náklady potenciálne o 24 mil. eur a prinieslo by ďalšie prínosy pre dopravu v Bratislave. Vyžaduje si to ale samostatné preskúmanie, nakoľko ide o technické riešenie v zastavanom území mesta s významným dopadom na cestnú dopravu, ktoré nebolo v štúdií preverované. Ak sa po aktualizovaní predpokladov preukáže nižší počet vlakov premávajúcich na Filiálku (t. j. do 6 párov vlakov za hodinu), je možné prehodnotiť aj počet koľají v stanici a na trati a ušetriť ešte dodatočných 22 mil. eur.
- **Železničný tunel popod Dunaj môže byť výhľadovo opodstatnený, nie však v kontexte predĺženia trate z Filiálky.** Alternatíva s pokračovaním trate tunelom popod Dunaj do Petržalky umožňuje prevádzku len prímestských vlakov, a to bez prestupných uzlov na diaľkové či vysokorýchlostné vlaky smerom na západ. Štúdia preto odporúča samostatne preveriť alternatívne vedenie podzemnej železnice, ktoré by obslúžilo aj západnú časť mesta v kontexte výhľadového usporiadania celého uzla Bratislava. Takýmto riešením by mohlo byť napríklad vedenie trate podľa návrhu spoločnosti Sudop Praha podzemným tunelom zo stanice Petržalka cez podzemné nástupištia na Hlavnej stanici ďalej do Lamača a na odbočku Vinohrady. Zlepšilo by dostupnosť osobnej železničnej dopravy v celej Bratislave, umožnilo prestupy na diaľkové a vysokorýchlostné vlaky a zrýchlilo by aj prejazd vysokorýchlostných vlakov cez uzol Bratislava odhadom o 15 minút. Napriek vysokým investičným nákladom za približne 3,3 mld. eur s DPH má potenciál priniesť vyššie prínosy, než sú tieto náklady. Podzemné riešenie celého uzla Bratislava však nebolo zatiaľ v žiadnej štúdií podrobnejšie preskúmané.

Odporúčania

- Pred ďalšou projektovou prípravou zosúladiť závery všetkých štúdií týkajúcich sa uzla Bratislava a definovať výhľadový počet a smerovanie vlakov v uzle. Na základe toho:
 - Pripraviť plán organizácie výstavby v uzle Bratislava a tomu zodpovedajúci plán organizácie dopravy s dočasnými úpravami počtu a smerovania vlakov v uzle.
 - S obnovením stanice Filiálka uvažovať len vtedy, ak aktualizácia predpokladov preukáže, že ide o potrebné a efektívne riešenie v rámci modernizácie uzla Bratislava.
- V prípade pokračovania v projekte preveriť možnosti zníženia nákladov v alternatíve 1B s predpokladanou úsporou 24 až 46 mil. eur (15 – 29 %) potenciálnym nahradením železničnej estakády cestným nadjazdom a prehodnotením počtu koľají v stanici a na trati v závislosti od výhľadového počtu vlakov premávajúcich na Filiálku.
- Preveriť potenciál a technickú realizovateľnosť vedenia trate podzemným tunelom zo stanice Petržalka cez podzemné nástupištia na Hlavnej stanici ďalej do Lamača a na odbočku Vinohrady v kontexte výhľadového usporiadania celého uzla Bratislava.

Popis projektu

Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) zabezpečili štúdiu uskutočniteľnosti na obnovenie železničnej stanice Filiálka za 0,2 až 2,8 mld. eur s DPH¹. Existujúca trať medzi stanicami Predmestie a Filiálka je v celej dĺžke 2,4 km jednokoľajná, neelektrifikovaná a v súčasnosti nie je v prevádzke. Štúdiá analyzovala možnosti obnovenia tejto trate, ako aj jej potenciálne pokračovanie k Mlynským nivám a do Petržalky (obrázok 1). Obnovenie prevádzky do stanice Filiálka sa v štúdiu uvažuje najskôr v roku 2036. Zdroj financovania projektu zatiaľ nie je známy.

Obrázok 1: Mapa alternatív trasovania novej trate Predmestie – Filiálka – Mlynské nivy – Petržalka



Zdroj: vlastné spracovanie ÚHP podľa štúdie uskutočniteľnosti projektu

¹ Na prepočet štúdiu odhadnutých investičných nákladov z cenovej úrovne 4. štvrťroku 2024 do cenovej úrovne 1. štvrťroku 2026 bol použitý [Index cien stavebných prác](#) s klasifikáciou stavieb 124 Budovy pre dopravu a telekomunikácie, 212 Železnice a dráhy a 214 Mosty, nadjazdy, tunely a podzemné dráhy.

Ciele projektu

Cieľom projektu je zlepšenie ponuky a dostupnosti osobnej železničnej dopravy v Bratislave. Stanica Filiálka sa nachádza v bezprostrednej blízkosti významného uzla MHD Trnavské mýto a potenciálne pokračovanie trate k Mlynským nivám by umožnilo aj priamy prestup medzi prímestskými vlakmi a autobusmi. Obnovenie stanice Filiálka má tak potenciál naplniť vytýčený cieľ. V štúdií však chýbajú merateľné ukazovatele s definovanou cieľovou hodnotou, ktorá sa má vplyvom realizácie projektu dosiahnuť (napr. percentuálne zlepšenie dostupnosti jednotlivých častí Bratislavy verejnou dopravou s riešenou oblasťou). Vyhodnotenie cieľov tak nebude možné.

Identifikácia potreby

Smerovanie prímestských vlakov na Filiálku má vzhľadom na jej polohu v širšom centre Bratislavy potenciál, je to však v protiklade s dlhodobým trendom inde v Európe obslúžiť čo najväčšiu časť vlakov v jednej centrálnej stanici. Obnovenie stanice Filiálka síce môže pomôcť aj s riešením nedostatočnej kapacity v uzle Bratislava, nebolo ale osobitne preverené, či je vôbec potrebné ani či bude najlepším možným riešením.

Predložená štúdia predstavuje prvé samostatné preskúmanie obnovenia stanice Filiálka. Obnovenie stanice Filiálka sa už navrhovalo v [štúdií](#) modernizácie koľajovej infraštruktúry Bratislavskej integrovanej dopravy z roku 2012. Odporúčaním bolo pokračovať v príprave projektu iba v prípade, ak bude preukázaná jej opodstatnenosť aj samostatne. Taktiež sa obnovenie stanice Filiálka navrhovalo aj v [štúdií](#) modernizácie uzla Bratislava z roku 2019, nebola však vyhodnocovaná samostatne, ani nebolo podrobne preskúmané možné predĺženie trate ďalej do centra mesta. Jedným z [odporúčaní](#) Ministerstva financií Slovenskej republiky k predmetnej štúdií preto bolo preveriť potenciál predĺženia trate smerom k Mlynským nivám a ďalej s napojením na existujúcu železničnú sieť. Preverenie potenciálu predĺženia trate k Mlynským nivám a do Petržalky je odporúčané aj v [Pláne udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja](#).

V porovnateľných európskych mestách prevláda koncentrácia železničnej dopravy do centrálnych staníc. Dlhodobým [trendom](#) v Európe je obslúženie mesta jednou centrálnou stanicou, na ktorú smeruje čo najväčší počet vlakov². Dôvodom je uľahčenie prestupov, zlepšenie dostupnosti železničnej dopravy, prevádzka menšieho počtu staníc a uvoľnenie územia na rozvoj miest. V prípade, že nie je možné smerovať všetky vlaky na centrálnu stanicu, sa z existujúcich koncových staníc predlžuje trať s napojením na existujúcu železničnú sieť tak, aby stanice boli prejazdné.

Obnovenie stanice Filiálka môže pomôcť s riešením nedostatočnej kapacity v uzle Bratislava, nemusí však byť najlepším možným riešením. Podľa [vyjadrení](#) ŽSR obnovenie stanice Filiálka presmerovaním osobnej dopravy pomôže odľahčiť silne vyťaženú Hlavnú stanicu, a tým vyriešiť problém prejazdnosti nákladnej dopravy cez stanicu. Prejazdnosť nákladnej dopravy cez Hlavnú stanicu však bude závisieť od výhľadového počtu vlakov smerujúcich do uzla Bratislava a podoby koľajiska Hlavnej stanice. V prípade potreby je ju tiež možné zvýšiť aj inými opatreniami³ v uzle Bratislava. Obnovenie stanice Filiálka môže byť jedným z možných opatrení, ktoré ale nebolo osobitne preverené aj v kontexte riešenia nedostatočnej kapacity v uzle Bratislava, či je vôbec potrebné ani či bude najlepším možným riešením.

Obnovenie stanice Filiálka môže pomôcť so zabezpečením prevádzky vlakov do uzla Bratislava počas prestavby Hlavnej stanice, existujú však lacnejšie riešenia. Podľa [vyjadrení](#) ŽSR je obnovenie stanice Filiálka potrebné aj pre zabezpečenie prevádzky vlakov do uzla Bratislava počas prestavby Hlavnej stanice. Odklon vlakov z Hlavnej stanice na Filiálku by však bol potrebný len za predpokladu navýšenia počtu vlakov do uzla Bratislava ešte pred dokončením jej prestavby (box 1). Bez navýšenia počtu vlakov by totiž časť vlakov končiaca v uzle mohla pokračovať z Hlavnej stanice smerom na západ od Bratislavy buď do plánovanej novej odstavnej stanice, alebo do staníc Lamač či Devínska Nová Ves. Ďalšie vlaky by mohli byť odklonené na stanicu Nové Mesto alebo Petržalka. Aj za predpokladu navýšenia počtu prímestských vlakov v smeroch na Pezinok a Senec ešte pred dokončením prestavby Hlavnej stanice by s vysokou pravdepodobnosťou postačovalo len dobudovanie nástupišťa s podchodom v stanici Nové Mesto. Išlo by o lacnejšie riešenie ako vybudovanie novej trate so stanicou, ktorá by bola v plnohodnotnej prevádzke len niekoľko rokov počas prestavby Hlavnej stanice.

² Výnimkou sú len niektoré najväčšie európske mestá ako napr. Paríž a Londýn, v ktorých by koncept centrálnej stanice vyžadoval neúmerne veľkú a technicky nerealizovateľnú stanicu. Tie sa však od Bratislavy výrazne líšia svojou sídelnou štruktúrou a veľkosťou. Výnimkou je tiež Budapešť, kde železničný uzol nebol prebudovaný.

³ Napr. elimináciou kolíznych jazd diaľkových a nákladných vlakov a vedenie nákladných vlakov obvodom Hlavnej stanice. Prípadne aj rozšírenie koľajiska stanice, ktoré si síce môže vyžadovať zbúranie staničnej budovy či zásah do ulice Jaskový rad, investičné náklady môžu byť stále potenciálne nižšie než za obnovenie stanice Filiálka.

Box 1: Očakávaný počet vlakov smerujúcich do uzla Bratislava počas prestavby Hlavnej stanice do roku 2040

Potreba obnovenia stanice Filiálka pre zabezpečenie prevádzky vlakov do uzla Bratislava počas prestavby Hlavnej stanice vychádza z predpokladu výrazne vyššieho počtu vlakov, než bude v tom čase reálne premávať do uzla podľa ostatných štúdií ŽSR. Podľa vyjadrení ŽSR by totiž prestavba Hlavnej stanice mala byť dokončená ešte pred rokom 2040. Štúdiou predpokladaná prevádzka vysokorýchlostných vlakov medzi Maďarskom a Českom cez Slovensko však bude zrejme až okolo roku 2050, teda po prestavbe Hlavnej stanice. Štúdia taktiež predpokladala premávku vlakov po novej trati Vajnory – Pezinok cez Chorvátsky Grob, ktorej výstavba sa ale neplánuje. Rovnako tak sa už neuvažuje s 15-minútovým taktom prímestských vlakov v smere na Kvetoslavov. V súčasnosti nepremávajú ani diaľkové vlaky v smere na Viedeň cez Devínsku Novú Ves a prímestské vlaky v smeroch na Senec a Pezinok sú v 30-minútovom takte. Medzičasom boli tiež zrušené IC vlaky Bratislava – Košice. Počas prestavby Hlavnej stanice tak v skutočnosti bude do uzla Bratislava premávať o približne 10 párov vlakov za hodinu v špičke menej, než predpokladala štúdia (tabuľka 1).

Tabuľka 1: Počet párov vlakov za hodinu v špičke smerujúcich do uzla Bratislava počas prestavby Hlavnej stanice

Linka	Predpoklad štúdie	2026 (bez výluk)	Zohľadnenie záverov iných štúdií ŽSR*
Ex Budapešť – Praha/Varšava (cez Nové Zámky/Győr)	2	0,5 – 1	0,5 – 1
Ex (Viedeň –) Bratislava – Košice	1,5	1	1
Ex Bratislava – Viedeň	0,5	0	0
R Bratislava – Trenčín/Žilina	1	1	1
R Bratislava – Prievidza	0,5	0,5	0,5
R Bratislava – Nitra	0,5	0,5	0,5
R Bratislava – Banská Bystrica	1	0,5 – 1	1
REX Bratislava – Viedeň (cez Marchegg)	1	1	1
REX Bratislava – Viedeň (cez Kittsee)	1	1	1
REX Bratislava – Nové Zámky	2 (Filiálka)	1 – 2	2
REX Bratislava – Komárno	1	0,5	1
Os Bratislava – Kúty	2	1	2
Os Bratislava – Stupava/Lozorno	1	0	1
Os Bratislava – Pezinok/Trnava	4 (Filiálka)	2	2
Os Bratislava – Pezinok (cez Chorvátsky Grob)	2 (Filiálka)	0	0
Os Bratislava – Senec/Galanta	4 (Filiálka)	2	2
Os Bratislava – Kvetoslav/Dunajská Streda	4	2	2
Os Bratislava – Rajka/Hegyeshalom	1	1	1
Spolu na Hlavnú stanicu a Filiálku	30	16 – 17	19 – 20

* Závery štúdií uskutočniteľnosti výstavby novej vysokorýchlostnej trate, novej trate Vajnory – Pezinok, zvýšenia priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno a zmeny v cestovných poriadkoch v posledných 2 rokoch.

Zdroj: štúdie uskutočniteľnosti ŽSR, cestovné poriadky, spracovanie ÚHP

Analýza dopytu

Očakávaní cestujúci na Filiálku už dnes prevažne cestujú vlakmi alebo autobusmi. Presuny z autobusovej dopravy sú však len vďaka zrušeniu paralelných autobusových spojov na trasách Bratislava – Pezinok a Bratislava – Senec. Podľa štúdie je na nich totiž železničná doprava rýchlejšia ako autobusová. Na druhú stranu sa celkový počet spojov zníži. Približne 8 párov autobusov a 2 páry vlakov na trase Bratislava – Pezinok a 7 párov autobusov a 2 páry vlakov na trase Bratislava – Senec za hodinu v čase špičky sa nahradí len 4 páriami vlakov na každý smer. Presun cestujúcich z áut do vlakov nie je v dopravnom modeli štúdie štatisticky významný.

Dopravná prognóza štúdie sa javí byť optimistickejšia oproti národnej dopravnej prognóze o 20 %. Prognóza objemu dopravy v riešenej oblasti bola oproti pôvodnej prognóze v štúdiu modernizácie uzla Bratislava z roku 2019 navýšená, nakoľko staršia prognóza vychádzala z neaktuálnych prieskumov a nezodpovedala súčasnému stavu. Nová prognóza sa však zas javí byť už nadhodnotená o približne 20 % v porovnaní s novým národným *Analytickým modelom dopravnej prognózy*. Napr. štúdia predpokladá nárast osobných áut na diaľnici D1 pri vstupe do Bratislavy o 29 % medzi rokmi 2022 a 2050, t. j. v priemere nárast 0,92 % ročne, čo sa javí byť veľmi optimistické až nereálne. Vysoko to prevyšuje očakávaný nárast len 3 %, t. j.

v priemere 0,11 % ročne národnou dopravnou prognózou vychádzajúcej z demografického [očakávania](#) Prognostického ústavu Slovenskej akadémie vied. V uplynulých rokoch bol dokonca opačný trend, napr. medzi rokmi [2015](#) a [2022](#) došlo podľa celoštátnych sčítaní dopravy v priemere k poklesu o 0,64 % ročne na diaľnici D1 pri vstupe do Bratislavy.

Analýza alternatív

Štúdiá detailne posudzovala 5 alternatív (tabuľka 2) líšiacich sa technickým riešením a ukončením trate. Vo všetkých alternatívach projektu sa uvažuje s dvojkoľajnou elektrifikovanou traťou, pričom križovanie s ulicami Riazanská a Jarošova je riešené 900 m dlhou železničnou estakádou. Alternatívy 1, 1B a 4 sú ukončené v súčasnej polohe stanice Filiálka, líšia sa spôsobom vedenia trate od Jarošovej ulice. Alternatíva 1 (0,4 mld. eur) je nadzemná na estakáde, alternatíva 1B (0,2 mld. eur) je povrchová a alternatíva 4 (0,9 mld. eur) je podzemná v tuneli. Alternatíva 5 (0,5 mld. eur) je nadzemná, ukončená ale na mieste existujúcej polikliniky na Trnavskom mýte. Alternatíva 3 je tiež nadzemná pokračujúca do lokality Mlynské nivy. Alternatíva 2 (2,8 mld. eur) je podzemná pokračujúca až do Petržalky. Do užšieho výberu na posudzovanie analýzy nákladov a prínosov nebola vybraná alternatíva 3 z dôvodu problematickej priechodnosti v úseku Filiálka – Mlynské nivy. ŽSR pôvodne preferovali nadzemnú alternatívu 5, nakoľko však nevyšla spoločensky návratná, bola do štúdie dodatočne pridaná povrchová alternatíva 1B, ktorá je aj odporúčaná štúdiou. Magistrát mesta Bratislava zas [preferuje](#) z dôvodu minimalizácie bariéry v území podzemné alternatívy, t. j. 2 alebo 4.

Tabuľka 2: Prehľad jednotlivých alternatív projektu a ich technického riešenia

Alternatíva	1	1B	2	3	4	5
Technické riešenie	nadzemné	povrchové	podzemné	nadzemné	podzemné	nadzemné
Poloha stanice Filiálka	súčasná	súčasná	posunutá*	posunutá*	súčasná	posunutá*
Počet párov vlakov za 1 hodinu	12	12	8	6	6	12
Počet kolají v stanici Filiálka	5	5	2	2	2	5
Ukončenie trate	Filiálka	Filiálka	Petržalka	Mlynské nivy	Filiálka	Filiálka
Investičné náklady (mil. eur s DPH)	397	162	2 770	nevyčíslené	930	451

* Posunutá k poliklinike na Trnavskom mýte.

Zdroj: štúdiá uskutočniteľnosti projektu, spracovanie ÚHP

Ekonomické hodnotenie

Po aktualizovaní predpokladov môže presmerovanie vlakov na stanicu Filiálka predĺžiť priemerný cestovný čas pre časť cestujúcich. Podľa štúdie prínosy prevyšujú náklady projektu iba v najlacnejšej alternatíve 1B (tabuľka 3), a aj to len vďaka predpokladom, ktoré už nie sú v súlade so závermi iných štúdií ŽSR. V závislosti od rozsahu dopravy je v alternatíve 1B ešte priestor na zníženie investičných nákladov o 24 až 46 mil. eur (15 – 29 %). Výhľadovo môže byť opodstatnený aj železničný tunel popod Dunaj, avšak v trasovaní cez podzemné nástupištia na Hlavnej stanici.

Tabuľka 3: Ekonomická analýza projektu (diskontované v mil. eur v cenovej úrovni roka 2024)

Alternatíva	1	1B	2	4	5
Ekonomické náklady	275,0	125,6	1 726,3	605,0	309,6
<i>Investičné náklady</i>	247,3	99,2	1 687,9	585,3	281,3
<i>Prevádzkové náklady</i>	27,7	26,4	38,4	19,7	28,3
Ekonomické prínosy	119,7	119,7	562,3	84,5	95,9
<i>Úspora času cestujúcich</i>	49,4	49,4	264,1	60,4	60,8
<i>Úspora prevádzkových nákladov vozidiel</i>	52,0	52,0	78,2	11,4	15,9
<i>Úspora nákladov na nehodovosť</i>	10,2	10,2	125,6	6,1	12,1
<i>Úspora na znečistení životného prostredia</i>	8,1	8,1	94,4	6,5	7,2
Zostatková hodnota	20,9	8,4	165,9	53,9	23,8
Pomer prínosov a nákladov (B/C):					
Podľa štúdie	0,51	1,02	0,42	0,23	0,39
Po oprave metodických nedostatkov*	0,92	1,48	0,47	0,34	0,72

* Štúdiá započítala aj náklady na novú budovu generálneho riaditeľstva ŽSR (okrem alternatívy 1B), ktoré by však nemali vstupovať do ekonomickej analýzy tohto projektu, nadhodnotila emisie skleníkových plynov vlakov a iné. Zdroj: štúdiá uskutočniteľnosti projektu, prepočet ÚHP

Štúdia vychádzala z predpokladov, ktoré už nie sú v súlade so závermi iných štúdií ŽSR, na stanicu Filiálka tak bude premávať menej vlakov. Štúdia predpokladala, že na Filiálku bude premávať 12 párov prímestských vlakov za hodinu od Pezinka a Senca. Vychádzala však z dnes už neaktuálnych predpokladov (príloha 1). Na Filiálku majú podľa štúdie premávať aj 2 páry vlakov z novej trate Vajnory – Pezinok, ktorej výstavba sa ale neplánuje. Taktiež predpokladala odklonenie 6 párov vlakov z Hlavnej stanice, ku ktorému ale nemusí dôjsť, keďže sa Hlavná stanica plánuje prestavať a ponechanie ich smerovania na Hlavnú stanicu odporúča Plán dopravnej obslužnosti a predpokladá aj projekt novej vysokorýchlostnej trate. Totiž ich smerovanie na Filiálku miesto na Hlavnú stanicu by podľa podkladov štúdie novej vysokorýchlostnej trate znamenalo pre cestujúcich menší prínos. Dôvodom je ten, že poloha Hlavnej stanice je tiež v širšom centre Bratislavy a navyše by umožňovala aj prestupy na diaľkové a vysokorýchlostné vlaky. Hrozí, že na Filiálku budú napokon premávať len 4 páry vlakov za hodinu a aj to len v špičke (tabuľka 4). Projekt tak bude spoločensky nenávratný s pomerom prínosov a nákladov len 0,09⁴.

Tabuľka 4: Smerovanie prímestských vlakov v uzle Bratislava v závislosti od rôznych predpokladov

Linka	Párov vlakov za 1 hod.	Predpoklad štúdie		Zohľadnenie záverov iných štúdií ŽSR*	
		Bez Filiálky	S Filiálkou (alt. 1B)	Bez Filiálky	S Filiálkou
Os Bratislava – Trnava	2	Nové Mesto	Filiálka	Hlavná stanica	Hlavná stanica
Os Bratislava – Pezinok	2	nepremáva	Filiálka	Nové Mesto	Filiálka
Os Bratislava – Pezinok (cez Chorvátsky Grob)	2	Hlavná stanica	Filiálka	nepremáva	Nepremáva
REX Bratislava – Nové Zámky	2	Nové Mesto	Filiálka	Hlavná stanica	Hlavná stanica
Os Bratislava – Galanta	2	Nové Mesto	Filiálka	Hlavná stanica	Hlavná stanica
Os Bratislava – Senec	2	nepremáva	Filiálka	Nové Mesto	Filiálka

* Závery štúdií uskutočniteľnosti výstavby novej vysokorýchlostnej trate a novej trate Vajnory – Pezinok.

Zdroj: štúdie uskutočniteľnosti ŽSR, prepočet ÚHP

Návratnosť alternatívy 1B bola z 50 % preukázaná zmenou použitých typov vlakových súprav, ktorá ale nezávisí len od realizácie projektu. Štúdia predpokladá, že vďaka posilneniu železničnej dopravy na trasách Bratislava – Pezinok a Bratislava – Senec sa budú môcť kapacitne väčšie vlakové súpravy nahradiť menšími, a teda aj prevádzkovo úspornejšími. Posilnenie železničnej dopravy však nastane aj nezávisle na obnovení stanice Filiálka, nakoľko pôvodné predpoklady štúdie sa zmenili (príloha 1). Rozdiel tak bude spočívať len v tom, na ktoré stanice v Bratislave budú vlaky smerované (tabuľka 4).

Dopad obnovenia stanice Filiálka na rozvoj predmetného územia nebol v štúdií komplexne vyhodnotený. Aj keď obnovenie stanice Filiálka by uvoľnilo veľkú časť predmetného územia pre mestský rozvoj, nerealizovanie projektu by však uvoľnilo úplne celé územie. Okrem toho samotná trať predstavuje fyzickú bariéru a vlaky, čo budú po nej premávať, zvýšia hlukovú záťaž. Aj preto magistrát mesta Bratislava preferuje podzemné alternatívy, aby túto bariéru minimalizoval. Vo všetkých alternatívach sa však uvažuje s 900 m dlhou železničnou estakádou.

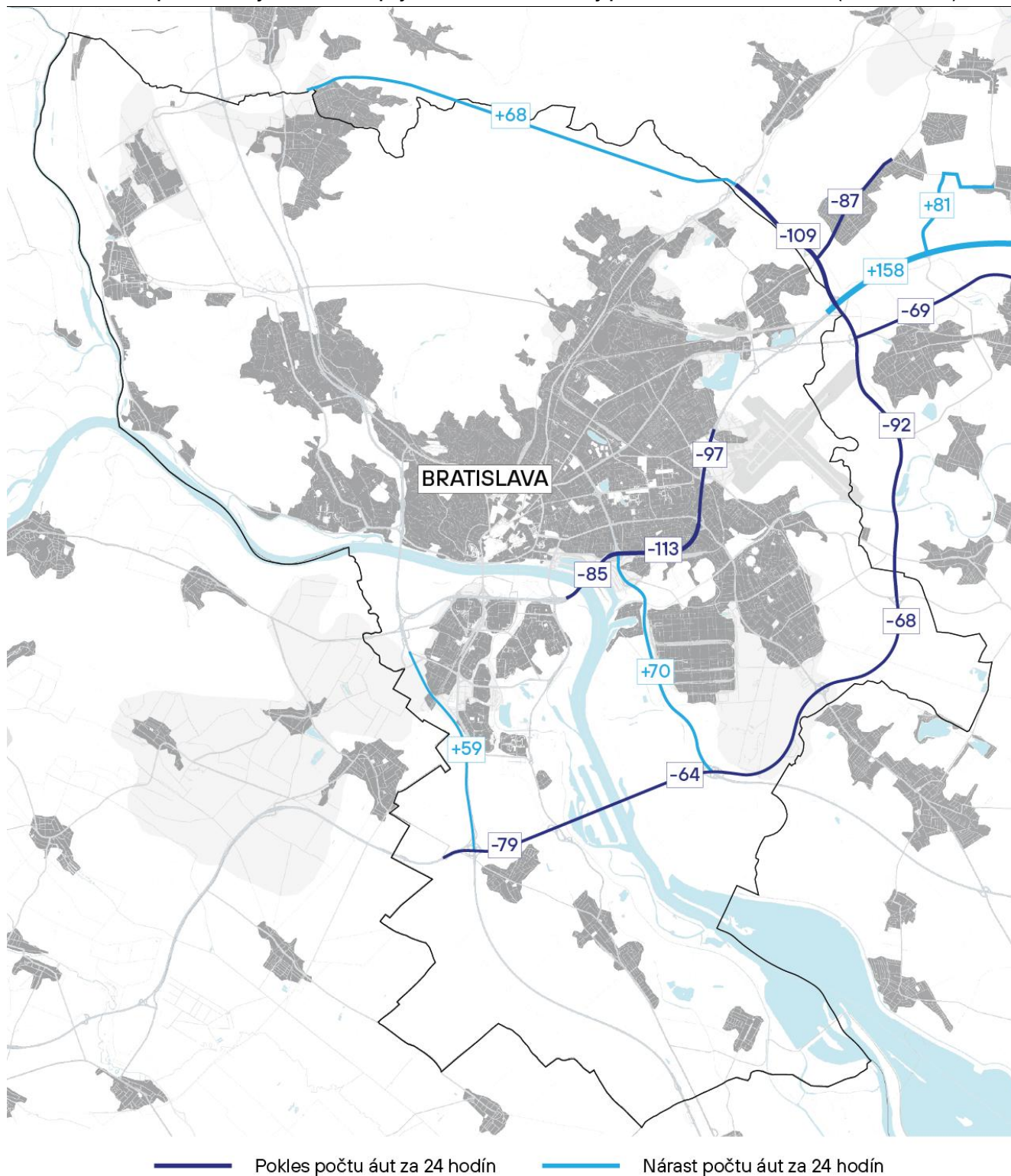
Železničný tunel popod Dunaj môže byť výhľadovo opodstatnený, nie však v trasovaní navrhovanej alternatívy 2. Aj keď alternatíva 2 s pokračovaním trate tunelom popod Dunaj do Petržalky má najväčšie prínosy (tabuľka 3), nedokázali vykompenzovať jej vysoké investičné náklady spôsobené problematickými geologickými pomermi. Dôvodom je, že jej trasovanie umožňuje prevádzku len prímestských vlakov, navyše bez prestupných uzlov na diaľkové či vysokorýchlostné vlaky smerom na západ. Štúdia preto odporúča samostatne preveriť alternatívne vedenie podzemnej železnice, ktoré by obslúžilo aj západnú časť mesta a umožnilo tranzit vysokorýchlostných vlakov v kontexte výhľadového usporiadania celého uzla Bratislava. Príkladom takéhoto riešenia, ktoré má aj potenciál byť spoločensky návratné, je napríklad návrh spoločnosti Sudop Praha pre Bratislavský samosprávny kraj (príloha 2), nebolo však zatiaľ v žiadnej štúdií podrobnejšie preskúmané.

Prínosy projektu

Najväčším prínosom jedinej návratnej alternatívy 1B je úspora prevádzkových nákladov cestných vozidiel vrátane súvisiacich environmentálnych dopadov. Vplyv realizácie projektu na počty osobných áut vchádzajúcich do alebo vychádzajúcich z Bratislavy nie je však štatisticky významný, rádovo len v desiatkach áut denne (obrázok 2). Môže ísť tak iba o štatisticky nevýznamné odchýlky v rámci dopravného modelu štúdie. Prevedení cestujúci z cestnej dopravy sú len vynútení tým, že sa zrušia autobusové spoje na trasách Bratislava – Pezinok a Bratislava – Senec.

⁴ Odhad ÚHP na základe simulácie alternatívnych scenárov bez aj s investíciou dopravným modelom štúdie.

Obrázok 2: Zmena počtu osobných áut na vstupných cestách do Bratislavy po obnovení stanice Filiálka (alternatíva 1B)



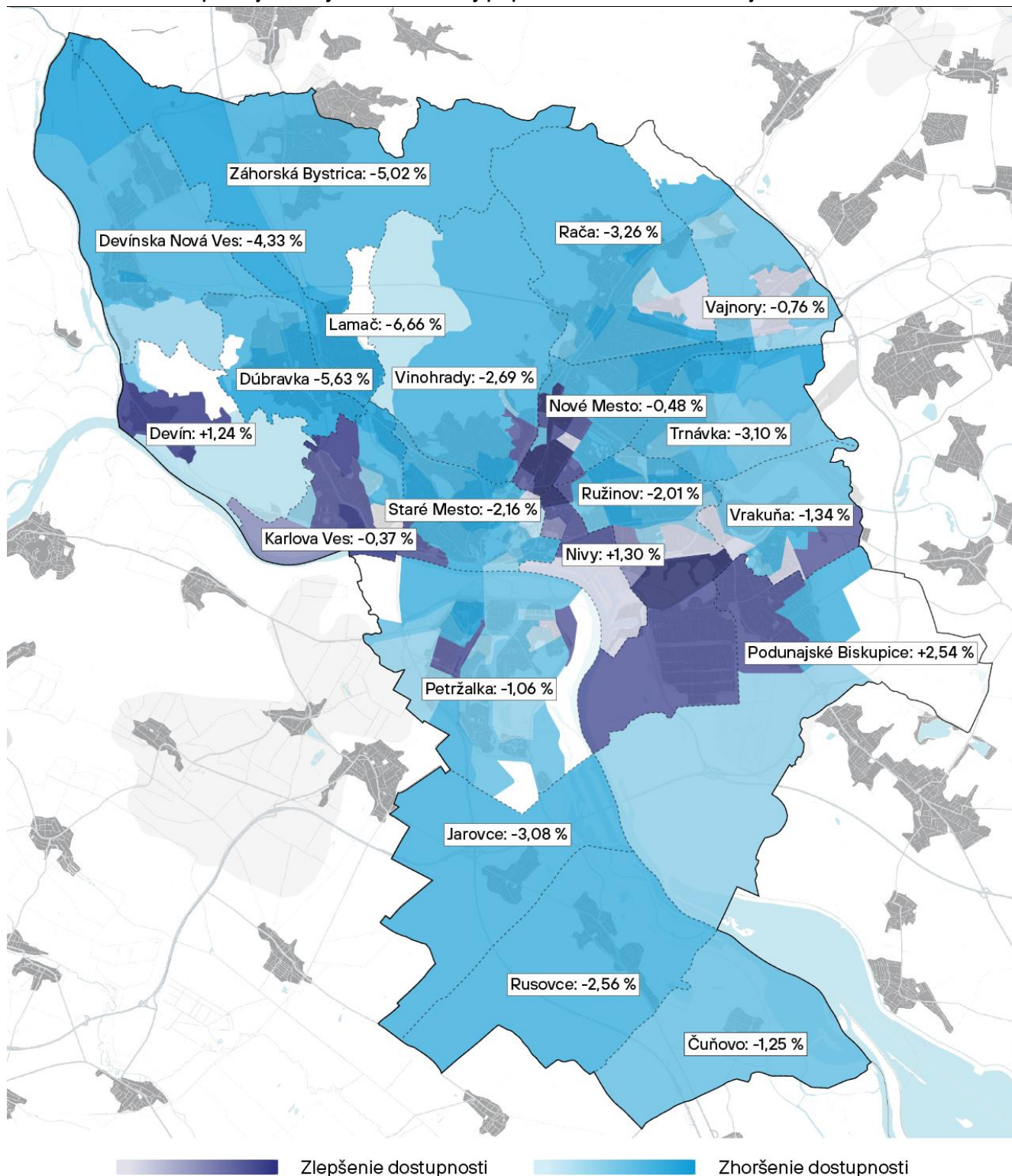
Zdroj: dopravný model štúdie uskutočniteľnosti projektu, spracovanie ÚHP

Väčší potenciál než obnovenie stanice Filiálka má vďaka možnosti prestupu na diaľkové a vysokorýchlostné vlaky smerovanie vlakov na Hlavnú stanicu. Samotné presmerovanie vlakov na Filiálku zlepši dostupnosť na Trnavské mýto a do častí mesta s ním spojených MHD⁵ (najmä smerom na Karlovu Ves a Mlynské nivy). Na druhú stranu však zhorší dostupnosť do ostatných častí mesta (obrázok 3) a skomplikuje prestupy na diaľkové a vysokorýchlostné vlaky premávajúce z Hlavnej stanice. Na zmenu dostupnosti bude mať výrazný vplyv aj potenciálne vybudovanie prepojenia Hlavnej stanice so zastávkou MHD Sokolská po prestavbe stanice a súvisiaca zmena prevádzkového konceptu MHD (napr. zastavovanie

⁵ Štúdia už predpokladá aj existenciu [novej električkovej trati](#) ulicami Košická a Pribinova.

linky autobusu 21 na tejto zastávke). Väčší prínos pre cestujúcich by tak malo smerovať vlaky priamo na Hlavnú stanicu, kde časť z nich premáva aj dnes, keďže má podobne výhodnú polohu v širšom centre Bratislavy a navyše by umožňovala aj prestupy na diaľkové a vysokorýchlostné vlaky.

Obrázok 3: Zmena dostupnosti jednotlivých častí Bratislavy po presmerovaní vlakov z Hlavnej stanice na Filiálku



Pozn.: Zmena dostupnosti vyjadruje celkový rozdiel vo vnímanom čase cestovania počas dňa medzi jednotlivými časťami Bratislavy a záujmovým územím, pričom výsledok zohľadňuje aj reálny počet ľudí, ktorí sa danými trasami presúvajú.

Zdroj: dopravný model štúdie uskutočniteľnosti projektu, spracovanie ÚHP

Náklady projektu

V preferovanej a zároveň najlacnejšej alternatíve 1B za 162 mil. eur je vhodné preveriť možnosti zníženia investičných nákladov o približne 24 až 46 mil. eur (15 – 29 %). Železničnú estakádu nad ulicami Riazanská a Jarošova za 76,6 mil. eur by bolo možné nahradiť cestným nadjazdom za približne 52,4 mil. eur⁶ vo vhodnej lokalite. Napríklad v rámci projektu predĺženia Tomášikovej ulice, ktorý je aj v [územnom pláne](#) mesta Bratislava. Navyše môže priniesť aj ďalšie potenciálne prínosy pre dopravu v Bratislave. Vyžaduje si to ale samostatné preskúmanie, nakoľko ide o technické riešenie v zastavanom území mesta s významným dopadom na cestnú dopravu, ktoré nebolo v štúdiu preverované. V prípade nižšieho počtu vlakov premávajúcich na Filiálku po aktualizovaní predpokladov, než s akým uvažovala štúdia (t. j. do 6 párov vlakov za hodinu), je tiež možné prehodnotiť aj počet koľají v stanici a na trati a znížiť tak investičné náklady o 22,2 mil. eur.

Použitý cenník na odhad investičných nákladov je relevantný a jednotkové ceny sú adekvátne. Štúdia ocenila investičné náklady projektu pomocou [českého cenníka](#) *Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu* patriaci Státnímu fondu dopravní infrastruktury, ktorého relevantnosť v slovenských podmienkach bola už v minulosti [preukázaná](#).

⁶ Približný odhad ÚHP za výstavbu cestného nadjazdu, predĺženia 4-pruhovej cesty a výkupu pozemkov v zastavanom území mesta. Presná výška nákladov ale bude závisieť od konkrétneho technického riešenia a ceny dotknutých pozemkov a nehnuteľností.

Príloha 1

V roku 2019 došlo k vypracovaniu štúdie uskutočniteľnosti modernizácie uzla Bratislava. Štúdia však neuvažovala so zvýšením kapacity Hlavnej stanice, neriešila kapacitu uzla pre nákladnú dopravu, nezohľadnila dopady výstavby novej vysokorýchlostnej trate ani samostatne neposúdila jednotlivé investičné nadstavby v podobe obnovenia stanice Filiálka či výstavby novej trate Vajnory – Pezinok. V roku 2021 bol navyše vypracovaný Plán dopravnej obslužnosti Slovenska pre železničnú osobnú dopravu (PDO), ktorý nanovo definoval ucelený výhľadový koncept železničnej osobnej dopavy po roku 2030, čím výrazne zmenil rozsah dopavy. Z týchto dôvodov došlo k vypracovaniu nových štúdií uskutočniteľnosti, ktoré mali tieto chýbajúce a nové skutočnosti preskúmať.

Záver štúdie uskutočniteľnosti zvýšenia priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno (2025):

Vychádzajúc z PDO a v súlade s vyhláškou Ministerstva dopavy Slovenskej republiky (MD SR) štúdia predpokladá po realizácii projektu celodenný 60-minútový takt pre osobné vlaky na úseku Bratislava – Dunajská Streda v špičke skrátenej v úseku Bratislava – Kvetoslavov na 30 minút.

Záver štúdie uskutočniteľnosti výstavby novej železničnej trate Bratislava-Vajnory – Pezinok (2025):

Štúdia nateraz neodporúča pokračovať v realizácii projektu, ale len zachovať v územných plánoch rezervu. O prípadnom pokračovaní v projekte by sa malo rozhodnúť v závislosti od budúceho rozvoja riešenej oblasti.

Záver štúdie uskutočniteľnosti vysokorýchlostného prepojenia krajín V4 (2026):

Preferovaná alternatíva podľa štúdie predpokladá prestavbu Hlavnej stanice a výstavbu novej odstavnej stanice smerom na západ od Bratislavy (Hlavnej stanice). Taktiež predpokladá po realizácii projektu smerovanie 6 párov prímestských vlakov za hodinu v smeroch od Pezinka a Senca na Hlavnú stanicu. Štúdia tiež počíta s posilnením železničnej dopavy po 2 pároch prímestských vlakov za hodinu na trasách Bratislava – Pezinok a Bratislava – Senec, avšak z dôvodu kapacitných obmedzení predpokladá ich smerovanie na stanicu Nové Mesto. Podľa podkladov štúdie by možná nadstavba v podobe obnovenia železničnej stanice Filiálka za vyššie náklady dokonca znížila celkové prínosy projektu, neposkytla ale detailný dopravný model vnútroštátnej dopavy.

Predpoklady štúdie uskutočniteľnosti obnovenia železničnej stanice Filiálka (2026):

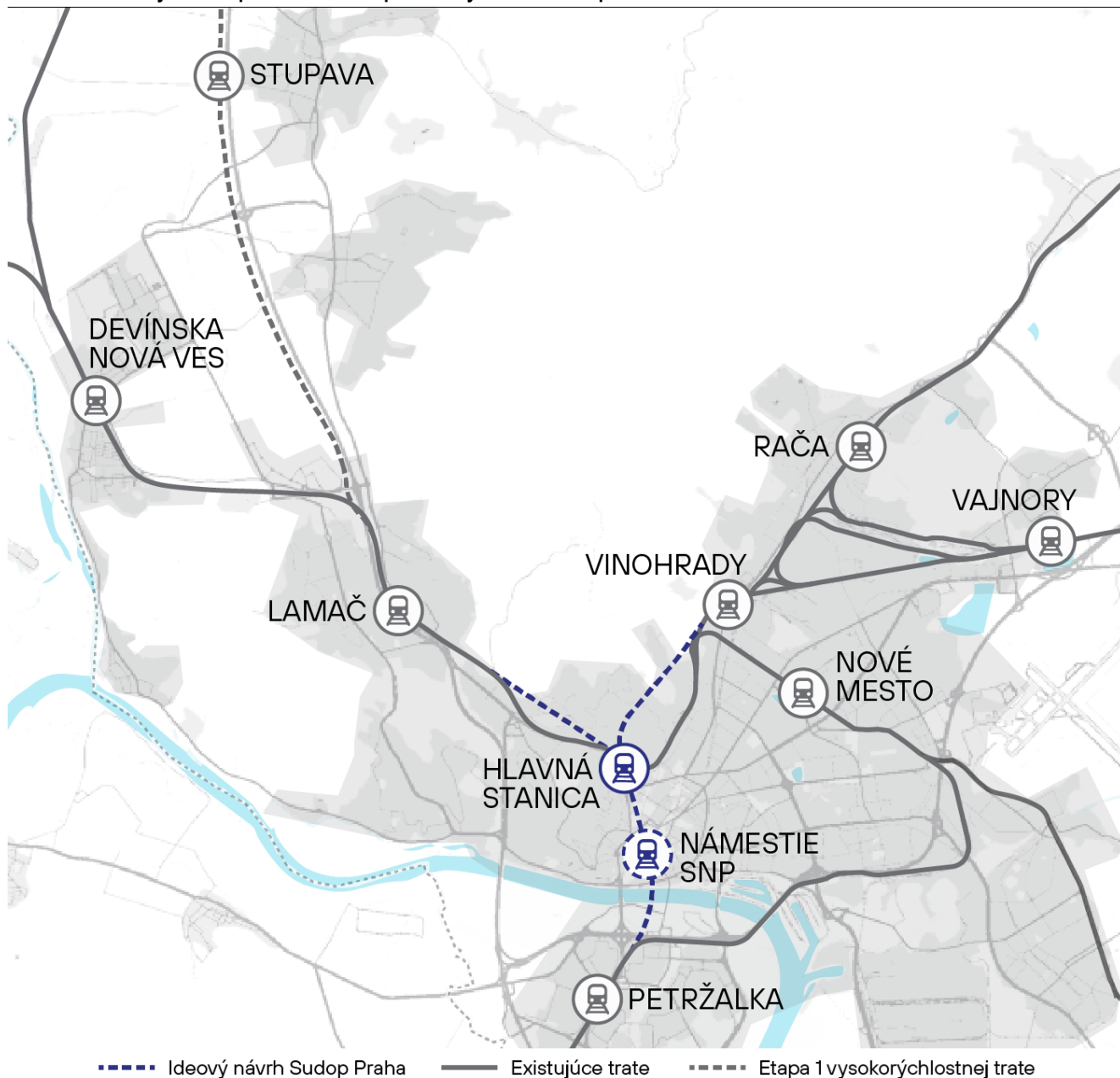
Štúdia vychádzala z predpokladov, že nedôjde k prestavbe Hlavnej stanice, nedôjde k výstavbe novej odstavnej stanice smerom na západ od Bratislavy (Hlavnej stanice) a bez realizácie projektu nedôjde ani k posilneniu železničnej dopavy na trasách Bratislava – Pezinok a Bratislava – Senec. Zároveň predpokladá výstavbu novej železničnej trate Bratislava-Vajnory – Pezinok, ako aj 15-minútový takt pre osobné vlaky v úseku Bratislava – Kvetoslavov.

Žiadna štúdia zatiaľ nehľadala najlepšie možné riešenie prejazdnosti nákladnej dopavy uzlom Bratislava.

Príloha 2

Spoločnosť Sudop Praha navrhla pre Bratislavský samosprávny kraj v kontexte vedenia vysokorýchlostných vlakov cez uzol Bratislava riešenie podzemným tunelom zo stanice Petržalka cez podzemné nástupištia na Hlavnej stanici ďalej do Lamača a na odbočku Vinohrady (obrázok 4). Možným rozšírením tohto návrhu je aj zriadenie novej podzemnej zastávky v lokalite Námestia SNP. Takéto riešenie by umožnilo efektívne vedenie prímestských vlakov do Bratislavy nielen v smeroch od Pezinka a Senca, ale aj od Stupavy a Devínskej Novej Vsi a zlepšilo by tak dostupnosť osobnej železničnej dopravy v celom meste. Navyše by umožnilo prestupy medzi prímestskými, diaľkovými a vysokorýchlostnými vlakmi na Hlavnej stanici a zrýchlilo by prejazd vysokorýchlostných vlakov cez uzol Bratislava odhadom o 15 minút. Navrhované riešenie zodpovedá aj európskemu trendu koncentrovať vlaky do jednej centrálnej stanice. Napriek tomu, že celkové náklady takéhoto riešenia by boli približne 3,3 mld. eur s DPH⁷, má potenciál byť spoločensky návratné s pomerom prínosov a nákladov nad 1. Vyžadovalo by si to ale zásadnú zmenu konceptu vedenia vlakov do uzla Bratislava, prehodnotenie potreby niektorých plánovaných alebo zvažovaných investícií v uzle a reorganizáciu MHD a prímestskej autobusovej dopravy.

Obrázok 4: Ideový návrh spoločnosti Sudop Praha výhľadového usporiadania uzla Bratislava



Zdroj: vlastné spracovanie ÚHP podľa návrhu spoločnosti Sudop Praha

⁷ Odhad ÚHP na základe jednotkových cien použitých predloženou štúdiou uskutočniteľnosti a prepočítaných do novej úrovne 1. štvrťroku 2026.