

Pripomienky k návrhu legislatívneho materiálu v medzirezortnom pripomienkovom konaní

Názov materiálu:	Projekt vysokorýchlostnej trate prepojenia krajín V4, vrátane súvisiacej infraštruktúry železničného uzla Bratislava
Predkladateľ:	Ministerstvo dopravy SR
Číslo Slov-lex:	LP/2026/521
Link na Slov-Lex:	https://www.slov-lex.sk/elegislativa/legislativne-procesy/SK/LP/2026/521
Odkaz na vlastný materiál:	https://lnk.sk/ohpuv
Koniec MPK:	23.10.2026
Lehota na zaslanie pripomienok na APZD:	21.10.2026
Kontaktná osoba za APZD:	Soňa Gerthoferová
Záujem o účasť na rozporovom konaní:	☒ Áno ☐ Nie [vyznačiť možnosť]
Firma/Členský zväz:	Zväz logistiky a zasielateľstva SR
Kontaktná osoba, ktorá tvorila pripomienky:	Ing. Peter Hrapko
Emailová adresa a tel. kontakt:	Petervhrapko.sk, +421 910 196 039

Tabuľka na pripomienky

Na každú pripomienku prosím použite osobitnú tabuľku

Pripomienka č. 1	
K ustanoveniu:	Zásadná pripomienka k celému materiálu je uvedená dole pod tabuľkou.
Stručný text pripomienky:	Dole uvedené
Odôvodnenie:	Dole uvedené
Zásadovosť: Pozn. k zásadným pripomienkam sa vedie rozporové konanie	☐ obyčajná ☒ zásadná

ZÁSADNÉ PRIPOMIENKY A ALTERNATÍVNY NÁVRH KONCEPCIE ROZVOJA ŽELEZNIČNÉHO UZLA BRATISLAVA V SÚVISLOSTI S VÝSTAVBOU VRT V4

Predkladá: Zväz logistiky a zasielateľstva SR (ZLZ SR)

Účel: Oficiálne stanovisko a technicko-ekonomické pripomienky k materiálu ŽSR

Dátum: Október 2026

1. Odmietnutie stanice Bratislava-západ (Stupava) a návrh úspory

Odporúčame: Zásadne prehodnotiť vybudovanie nového terminálu Bratislava-západ v lokalite pri Stupave a navrhujeme jeho úplné vypustenie z predloženého projektu.

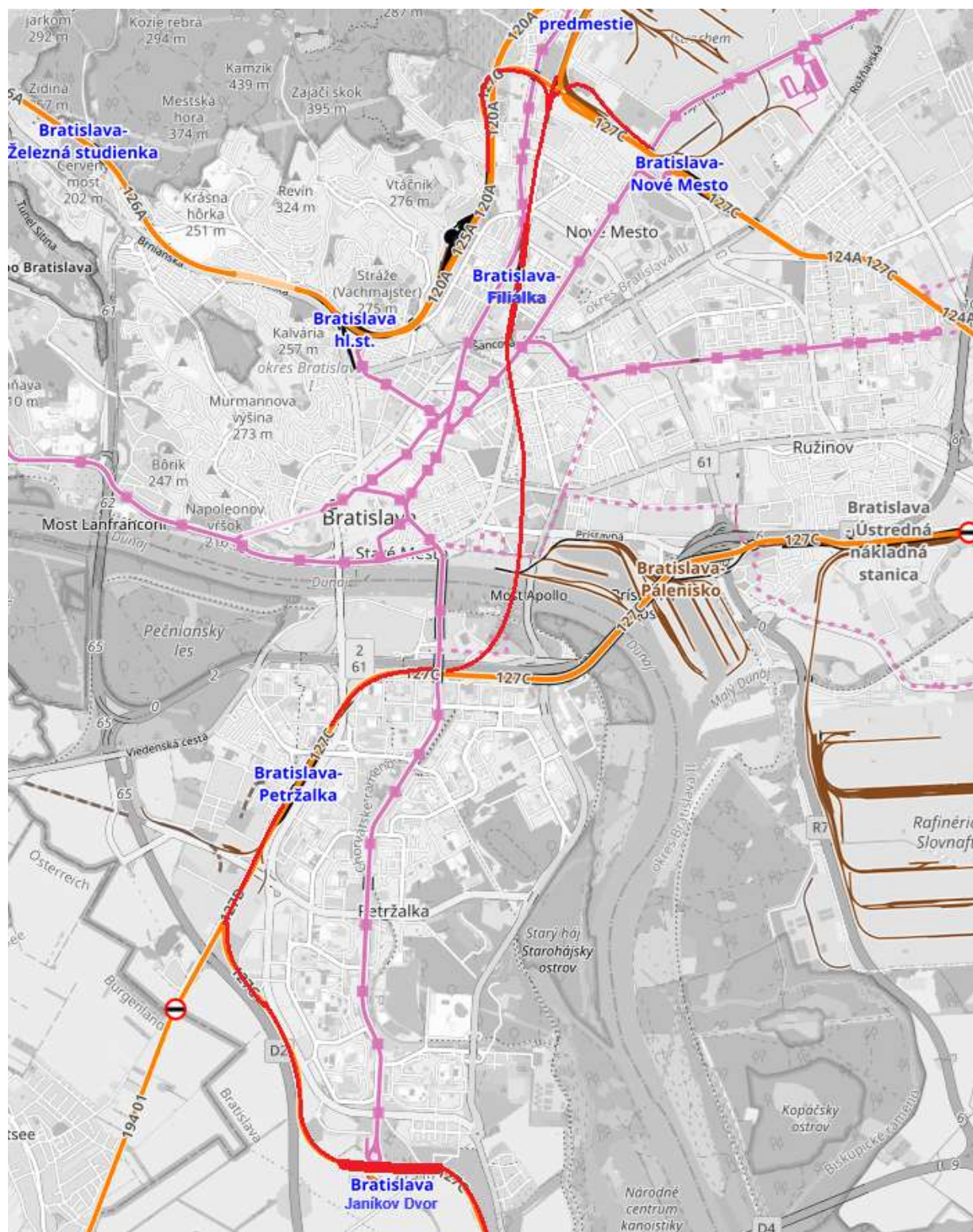
- Ekonomická predimenzovanosť:** Výstavba obrieho terminálu na zelenej lúke bez väzby na mestskú infraštruktúru a nosný systém MHD je investične neefektívna. Tieto prostriedky (odhadom 600 miliónov EUR) odporúčame presunúť na modernizáciu a odstraňovanie úzkych hrdiel na konvenčnej železničnej sieti.

- **Absencia dopravnej logiky:** Základnou filozofiou VRT je spájanie centier metropol. Umiestnenie hlavného prestupného uzla na vzdialenú perifériu aglomerácie znižuje atraktivitu systému pre obyvateľov Bratislavy a jej satelitov.

2. Návrh zriadenia kompaktného prestupného terminálu Bratislava-Janíkov dvor

Odporúčame: Nahradiť zrušenú periférnu stanicu Bratislava-západ vybudovaním nového, integrovaného prestupného terminálu Bratislava-Janíkov dvor v južnej časti Petržalky na trati ŽSR 132.

- **Integrácia na nosný systém MHD:** V tejto lokalite je etablované obratisko novej električkovej radiály spájajúcej juh Petržalky priamo s centrom mesta. Cestujúci získavajú okamžitý komfortný prístup bez vyvolaných investícií do kyvadlových vlakov.
- **Koncepcia dvoch mestských brán:** Bratislava získa moderný duálny systém. Janíkov dvor bude slúžiť ako južný prestupný uzol a Hlavná stanica ako centrálny uzol. Vlaky VRT tak splnia aj sekundárnu funkciu bleskového prepojenia severu a juhu mesta ponad Dunaj.



3. Podpora podzemného PPP projektu Filiálka ako strategická os mesta

Odporúčame: Realizáciu podzemného variantu stanice Bratislava-Filiálka s výhľadovým pokračovaním tunela pod Dunajom do Petržalky (smer Janíkov dvor) formou uceleného PPP projektu. Toto riešenie považujeme za strategický pilier, ktorý zabezpečí 24-hodinovú neobmedzenú priepustnosť povrchového Prístavného mosta (trať ŽSR 132) pre nákladnú logistiku a kompletne uvoľní povrch mesta pre moderný rozvoj.

Filozofia nášho návrhu a zdôvodnenie:

- **Samofinancovateľný komerčný model (Predpoklad developmentu):** Otvorená stavebná jama na voľných plochách priemyselnej zóny dramaticky znižuje stavebné náklady (CAPEX). Model predpokladá, že štát u koncesionára objedná výstavbu priestorov pre štátne inštitúcie (garantovaný dlhodobý prenájom na 30 rokov) a nájomné byty. Iba predpokladáme, že Mesto Bratislava následne poskytne potrebnú zmenu územného plánu na lukratívnu 8-poschodovú nadzemnú polyfunkčnú zástavbu v súlade s okolitou zástavbou. Obrovské predpokladané výnosy z tohto nadzemného komerčného developmentu v plnej miere pokryjú inžinierske vyvolané investície (zhybovú komoru, preložky sietí a zakladanie), zatiaľ čo samotnú podzemnú technológiu železničnej stanice pre osobnú dopravu zafinancuje štát.
- **Bezpečnostný benefit (RID separácia):** Presmerovanie osobnej dopravy a VRT do podzemného betónového tubusu kompletne odizoluje cestujúcich. Povrchové trate a mosty zostanú exkluzívne vyhradené pre ťažké nákladné vlaky prepravujúce nebezpečný náklad podľa medzinárodnej dohody RID (ropné produkty zo Slovnaftu, skvapalnené plyny).

4. Technická rekonštrukcia a strojkolaženie existujúceho presmyku na odbočke Močiar

Odporúčame: Ako zásadnú podmienku pred spustením akejkoľvek stavebnej fázy rekonštrukcie Hlavnej stanice zrealizovať kompletnú stavebnú prestavbu, smerovú optimalizáciu a strojkolaženie (vybudovanie tretej/štvrtej koľaje) na odbočke Močiar smerom k severnému zhlaviu Hlavnej stanice.

- **Zamedzenie dispečerskej paralýzy:** Súčasná mimoúrovňové kríženie v stiesnenom koridore Briežkov (pod ulicami Horská a Muštová), kde spojka na Nové Mesto podchádza hlavnú trať ŽSR 130, má konštrukčnú rýchlosť stávajúcich oblúkov len 40 km/h. Pokiaľ sa tento úsek stane tranzitnou osou osobnej dopravy bez vybudovania vyhradených paralelných koľají až k Hlavnej stanici, nízka prejazdová rýchlosť a preťaženie spôsobia okamžitú paralýzu uzla. To by drasticky postihne tranzitné nákladné vlaky smerujúce do zriaďovacej stanice Bratislava-Východné.



5. Mimoúrovňové výškové oddelenie vetvy Filiálka formou podzemného presmyku s využitím areálu Istrochem

Odporúčame: Aby budúca nová trať smerujúca do podzemnej žst. Bratislava-Filiálka bola od stávajúceho koridoru odbočky Močiar oddelená výhradne mimoúrovňovo, a to vedením koľají v podzemnom presmyku (dive-under) zapojenom z ľavej strany k trati Nové Mesto – Hlavná stanica.

- **Optimalizácia geometrie v Istrocheme:** Prekonanie priestorových limitov odporúčame riešiť trasovaním oblúka cez voľné plochy koľajiska Istrochemu s technickým polomerom oblúka $R = 200$ metrov a prejazdovou rýchlosťou 40 km/h pre mestskú a prímestskú integrovanú osobnú dopravu a VRT.
- **Stavebné výhody a ochrana civilnej infraštruktúry:** Vďaka posunu trasy do areálu Istrochemu a včasnému zárezu pod zem zostanú budovy civilnej infraštruktúry nedotknuté. Odpadá nutnosť úprav železničného mosta nad Račianskou ulicou – vlaky podídu Jarošovu a Riazanskú ulicu už hlboko pod zemou.
- **Integrácia kanalizačného zberača:** Kolízia s hlavným mestským kanalizačným zberačom na Jarošovej ulici bude technicky vyriešená vybudovaním modernej viacprúdovej diferencovanej zhybovej komory (inverzného sifónu) s integrovanou podzemnou komorou pre zachytávanie ťažkých splavenín, konárov a

štrku. Tento podzemný objekt bude dimenzovaný na samočistiacu rýchlosť prúdu a pravidelne udržiavaný BVS cez povrchové šachty.

6. Riešenie rekonštrukcie Hlavnej stanice s dôrazom na nákladnú dopravu

Odporúčame: Aby projekt prestavby Bratislava hl. st. na plnohodnotne priechodný uzol striktne rešpektoval kapacitné nároky nákladnej železničnej dopravy a eliminoval riziká spojené s obmedzením tranzitných nákladných tokov na tratiach ŽSR 110 a ŽSR 120.

- **Ochrana medzinárodných nákladných koridorov:** Uzol Bratislava je kľúčovou súčasťou európskych nákladných koridorov (smer CZ ↔ HU / AT). Rekonštrukcia Hlavnej stanice nesmie spôsobiť kapacitné upchatie tranzitných trás.
- **Separácia a spoľahlivosť prevádzky:** Počas stavebných prác hrozí riziko vytlačenia tranzitných nákladných vlakov do neatraktívnych časových okien. To by ohrozilo logistické reťazce strategických podnikov (vrátane rafinérie Slovnaft a prístavu Pálenisko).

7. Koncepcia tranzitu osobnej dopravy a presun prevádzkovej záťaže

Odporúčame: Aby sa počas hlavných prác na Bratislava hl. st. táto stanica využívala výhradne v obmedzenom priechodnom režime. Prevádzkovú záťaž (ukončovanie, obraty a technický servis) vlakov od severozápadu (Záhorie) navrhujeme presunúť na os Bratislava-Predmestie – Bratislava-Nové Mesto.

- **Využitie kapacít východného okruhu:** Vlaky zo Záhoria prejdú Hlavnou stanicou len ako priechodnou zastávkou a svoju jazdu ukončia na staniciach Bratislava-Predmestie alebo Bratislava-Nové Mesto.
- **Ochrana nákladných zriaďovacích staníc:** Súpravy osobnej dopravy nebudú po obrate blokovať staničné koľaje ani kapacity zriaďovacej nákladnej stanice Bratislava-Východné (Rendez). Budú odstavované v izolovanom areáli bývalého Istrochemu.

8. Analýza bezpečnostných rizík prepravy nebezpečného nákladu (RID) pri povrchovom variante VRT

Pripomienka: Zásadne upozorňujeme na extrémne bezpečnostné riziká spojené s miešaním vysokorýchlostnej osobnej dopravy a nákladných vlakov prepravujúcich nebezpečný náklad podľa medzinárodnej dohody RID (napr. ropné produkty, chemikálie, skvapalnené plyny) na spoločnej povrchovej infraštruktúre v husto obývaných častiach Bratislavy.

Argumentácia:

1. Riziko kolízie pri vysokých rýchlostných diferenciách: Prevádzkovanie vlakov VRT s rýchlosťou nad 120 km/h na rovnakých povrchových koľajach, kde sa pohybujú ťažké tranzitné nákladné vlaky s nákladom RID, dramaticky zvyšuje riziko prevádzkových porúch. Prípadná zrážka alebo vykoľajenie v stiesnenom mestskom záreze by malo katastrofálne následky na civilné obyvateľstvo.
2. Ohrozenie kritických priemyselných vlečiek: Povrchový koridor cez Prístavný most (ŽSR 132) je napojený priamo na rafinériu Slovnaft. Vynútené zastavovanie týchto súprav na otvorených mestských estakádach z dôvodu dávania prednosti vlakom VRT vytvára nebezpečné stacionárne ciele v obytnej zóne.
3. Podzemný variant ako bezpečnostný štít: Presmerovanie VRT a osobnej dopravy do podzemného PPP

tunela (Istrochem → Filiálka → Petržalka) rieši tento problém systémovo. Osobná doprava je kompletne odizolovaná v podzemnom betónovom tubuse. Povrchové trate a mosty zostávajú vyhradené pre nákladnú dopravu. V prípade akejkoľvek mimoriadnej udalosti s nákladom RID na povrchu nie je ohrozená prevádzka medzinárodných rýchlovlakov.

9. Harmonogram fáz prechodu do finálneho podzemného PPP modelu

Odporúčame, aby bol projekt implementovaný v troch logicky nadväzujúcich fázach, ktoré zabezpečia plynulý chod nákladnej dopravy počas výstavby:

Fáza / Horizont	Stavebná činnosť	Integrovaná osobná doprava (VRT / prímestská)	Nákladná doprava
FÁZA 1: Mestský bypass (2028–2032)	Smerová optimalizácia a strojkoľajnenie existujúceho podjazdu na odbočke Močiar (Nobelova/Briežky). Revitalizácia koľajiska Istrochemu. Vybudovanie prestupného poschodového terminálu TIOP Mladá garda nad krížením tratí.	Hlavná stanica funguje v obmedzenom priechodnom režime. Vlak z Záhoria prechádzajú Hlavnou stanicou plynule bez úvrate a pokračujú cez Močiar na os Predmestie – Nové Mesto.	Plná celodenná priepustnosť zachovaná. Tranzit využíva povrchový okruh bez sklonových zmien. Istrochem slúži ako izolovaný odstavňový park pre osobné jednotky.
FÁZA 2: PPP výstavba (2032–2038)	Koncesionár buduje podzemný sútok koľají v Istrocheme, zhybovú komoru a podzemnú hlavovú stanicu Filiálka (slepé nástupištia zo severu). Realizácia nadzemného developmentu.	Dokončená rekonštrukcia Hlavnej stanice preberá plný priechodný režim. Osobné vlaky zo všetkých 4 smerov (Záhorie, Trnava, Galanta, Dunajská Streda) prichádzajú na Filiálku zo severu.	Stabilný režim. Stavebný dvor a odvoz zeminy z tunelov je realizovaný vnútri uzatvoreného areálu Istrochemu, čím sú tranzitné nákladné koľaje chránené.
FÁZA 3: Cieľový stav (Od r. 2038+)	Prepojenie podzemnej stanice s južným tunelom pod Dunajom smerom na Petržalku a integrovaný uzol Janíkov dvor. Odovzdanie administratívnych a bytových komplexov.	Kompletný odklon do podzemia. Filiálka sa mení na priechodnú stanicu. Všetky medzinárodné VRT (smer CZ/AT ↔ HU) a regionálne spoje jazdia podzemným tubusom za 17 minút.	Maximálna logistická sloboda. Povrchový Prístavný most a stanica ÚNS sú 100 % uvoľnené exkluzívne pre nákladnú dopravu s 24-hodinovým plynulým prístupom k vlečkám.

Záväzné uznesenie ZLZ SR:

Zväz logistiky a zasielateľstva SR podmienene fixuje svoj súhlas s materiálom VRT V4 na úplnom zrušení stanice Bratislava-západ, jej nahradení integrovaným uzlom Janíkov dvor na trati ŽSR 132, a stavebnom strojkoľajnení odbočky Močiar (Nobelova/Briežky) v prvej fáze. Pre finálnu kapacitnú stabilitu uzla odporúčame transformovať dlhodobý rozvoj do podzemného PPP projektu Filiálka s predpokladanou komerčnou 8-poschodovou nadzemnou zástavbou a vybudovaním podzemnej zhybovej komory na Jarošovej ulici. Toto riešenie ako jediné garantuje zachovanie 24-hodinovej neobmedzenej priepustnosti povrchových koridorov pre nákladnú logistiku bez paralyzovania osobnej dopravy.