

2. júl 2024 o 19:47 | 

Nová bratislavská hlavná stanica bude možno v Stupave. Asi nie do roku 2030

Železnice budú o lokalite informovať v septembri.



Marek Moravčík
reportér sekcie Bratislava

[+ ODOBERAŤ AUTORA](#)

Jednou z možností je aj Filiálka pri Trnavskom mýte. (Zdroj: Jozef Jakubčo)

BRATISLAVA. Hlavnú stanicu v Bratislave nebudú rozširovať ani rozsiahlo opravovať. Stanica je vraj príliš malá a oprava s prestavbou by štát vyšli draho.

Memorandum medzi mestom a bývalým ministrom dopravy za [Sme rodina](#) súčasný minister za [Smer](#) Jozef Ráž nedávno zrušil a oznámil, že hlavnú stanicu by mala nahradiť nová. Presná lokalita bude známa až v septembri, hovorí riaditeľ investorského odboru Železníc SR Štefan Sedláček.

Primátor [Matúš Vallo](#) to nazval ako návrat na začiatok a aj keď výstavbu novej hlavnej stanice podporuje, ministerstvu vytýka, že s mestom nekomunikuje. Za zmeny v infraštruktúre a cestovnom poriadku pritom zodpovedá mesto.

Dokončená by mala byť do roku 2030, ak pôjde všetko podľa plánov, vyjadril sa pred týždňom Ráž.

V článku sa dočítate:

- či by bola nová hlavná stanica v Stupave riešením,
- ako k podobným problémom pristupujú v zahraničí,
- prečo nechcú rozširovať súčasnú stanicu.

Modernizácia hlavnej stanice sa zatiaľ vždy odkladala, keď sa vymenil buď primátor, alebo minister dopravy. Od dohodnutého zámeru sa upustilo a začalo sa rokovať o novom.

Súčasná stanica prejde istou opravou, len nie v rozsahu, o akom sa hovorilo za predchádzajúcej vlády. Železnice nespresnili, ako bude oprava prebiehať, a odpovedať nevedelo ani mesto.

Naposledy boli Železnice kritizované za prestavbu čakárne za takmer milión eur. Na tzv. predstaničnom námestí mesto vymenilo mobiliár, osadilo dlažbu a opravilo trolejbusové vedenie.



Mesto zrekonštruovalo predstaničné námestie. (zdroj: Marko Erd)

Vlaky budú meškať aj na novej stanici

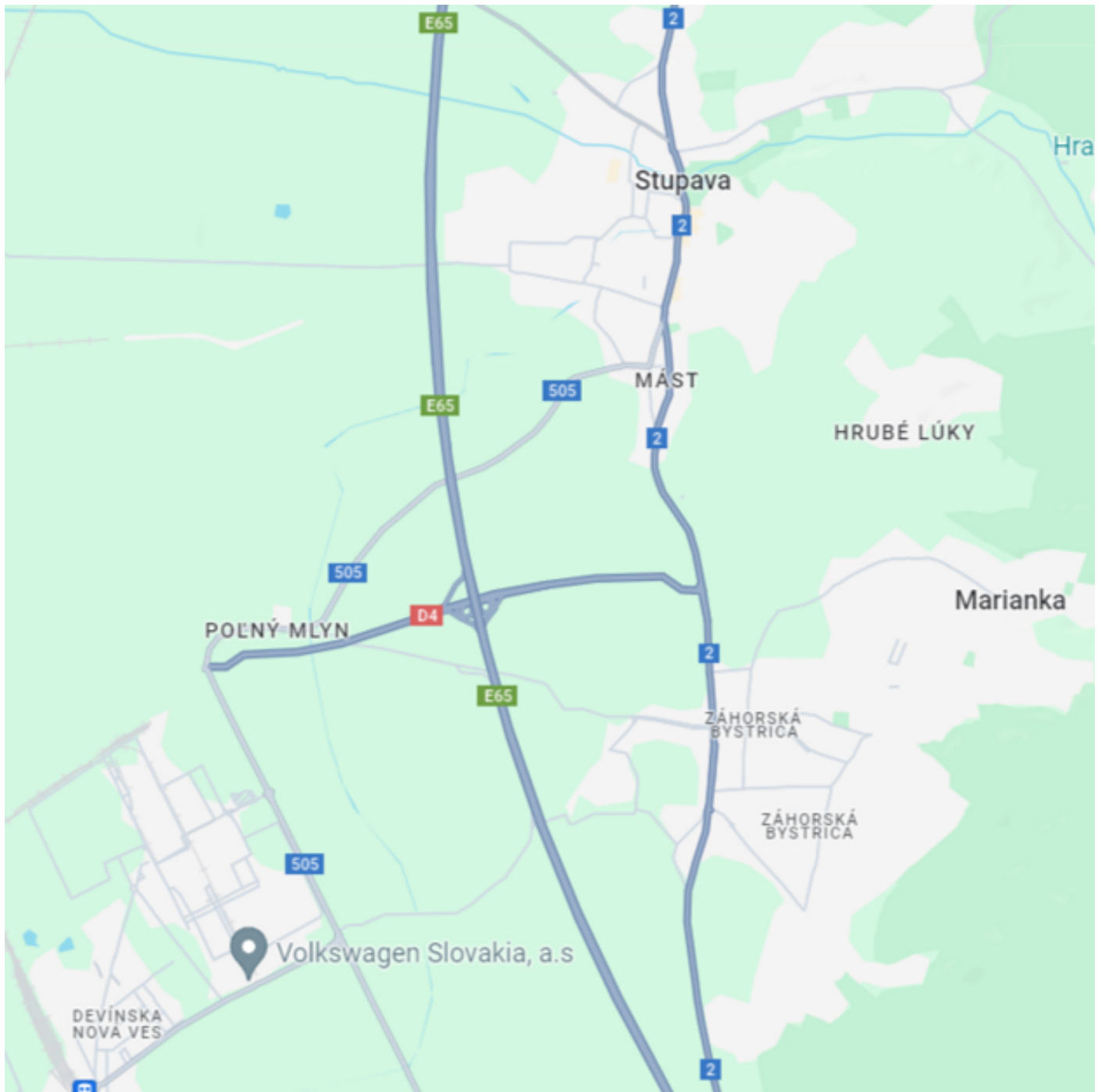
Nová hlavná stanica môže vzniknúť na troch miestach. O Filiálke sa hovorí už dlhší čas, o prestavbe stanice Nové Mesto informoval Denník N a podľa informácií SME je kandidátom aj Stupava na Záhorí. Mesto je od súčasnej bratislavskej hlavnej stanice vzdialené asi 15 kilometrov.

Filiálka pri Trnavskom mýte je menšia ako hlavná stanica a trať by musela viesť pod zemou.

Ak by mala byť centrálnou, teda pokryť väčšinu, ak nie všetky železničné smery, vyžadovalo by si to tunel z Petržalky, ktorý by ju prepájal s Rakúskom. V minulosti sa plánovalo, že by trať viedla popod Dunaj a autobusovú stanicu.

Okrem toho by sa muselo doriešiť aj prepojenie so západnou traťou, teda vlakmi z Kútov a Česka, ktoré jazdia cez tunel pod Kramármi – tunel by tak museli potiahnuť ešte ďalej. Napríklad cez Šancovú alebo Hodžovo námestie.

„Ak by nová hlavná stanica na Filiálke zostala neprepojená so všetkými smermi, boli by sme európskym unikátom. Nevieť o žiadnom inom meste, ktoré by upravovalo svoju železničnú sieť tak, že by decentralizovalo centrálnu stanicu. Nedáva to zmysel,“ hovorí Martin Šulek pôsobiaci na Fakulte dopravy pražskej ČVUT. Vo svojej práci analyzoval dopravu v Bratislave.



Nová hlavná stanica by mohla vzniknúť aj pri Stupave. (zdroj: Google Maps)

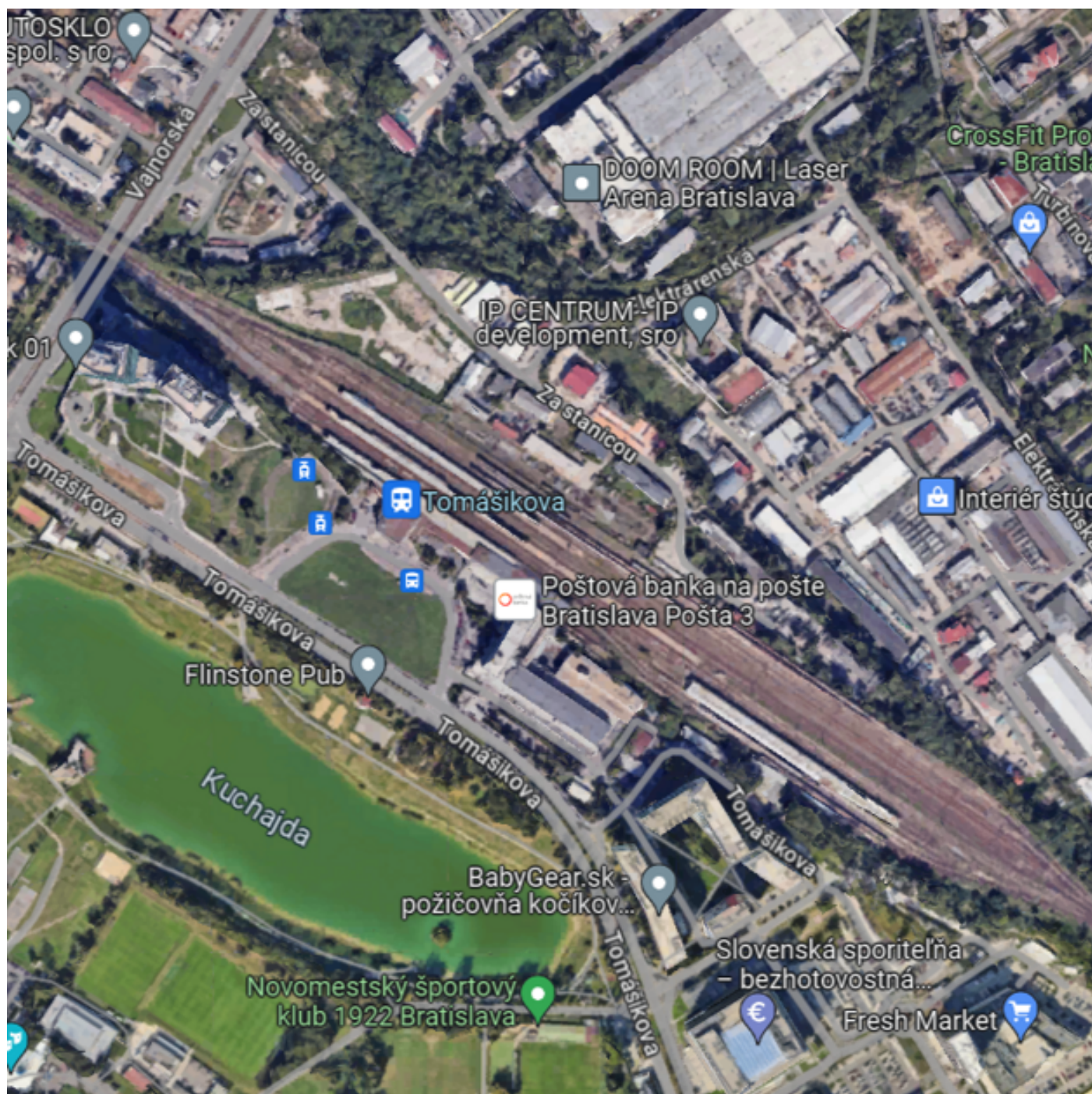
Stupava je podľa Šuleka zo všetkých variantov najnevýhodnejšia – je príliš ďaleko od centra Bratislavy či iných dopravných uzlov a ponúka horšie možnosti, ako napojiť trate z východu.

„Ak by mi dali za úlohu vymyslieť polohu novej hlavnej stanice v Stupave, viem si ju predstaviť jedine pri diaľničnej križovatke pred Stupavou. Trať by mohli ťahať popri diaľnici a k stanici pristávať aj autobusový terminál a parkovisko P + R - nechcem si však predstavovať, aké drahé to bude,“ hovorí Šulek.

Rozšíriť by museli aj kapacitu tunelov pod Kramármi, ktorá by nestačila ani pre vlaky, ktoré už dnes končia na hlavnej stanici, ak by mali ísť až k Stupave. Šulek odhaduje, že by museli pridať k trati aj ďalšie koľaje.

Upozornil tiež, že aj na novej hlavnej stanici budú vlaky meškať. Železnice v meste sú v zlom stave a preto na niektorých úsekoch vlaky jazdia zníženou rýchlosťou. Trať do Komárna nie je navyše stále elektrifikovaná a vlaky na nej pravidelne meškajú - Sedláček sa pre SME vyjadril, že sa už rokuje o jej modernizovaní.

Expert na železnice, ktorého oslovil Denník N, považuje za reálnejší variant prestavbu stanice Nové Mesto, pretože v jej okolí sú ešte nezastavané priestory. Musela by sa však dobudovať nová trať z Vajnora okolo letiska, aby tam mohli pristavovať aj medzinárodné vlaky.



Pri Stanici Nové Mesto sú vraj ešte nezastavané pozemky, na ktoré by sa zmestilo prípadné rozšírenie stanice. (zdroj: Google Maps)

Sú drahé a stavajú sa dlho

Šulek si nemyslí, že je reálna šanca na novú stanicu do roku 2030 – aj na základe pozorovania podobných projektov v iných európskych metropolách, aj pre dĺžku posudzovania vplyvov na životného prostredie.

Viedeň svoju Hauptbahnhof stavala šesť rokov a stála asi miliardu. V Prahe sa pracuje na projekte podzemnej vlakovej stanice medzi Hlavným nádražím a stanicou metra Múzeum. Začiatok prác sa predpokladá na rok 2030 s odhadovanou cenou takmer 1,6 miliardy eur.

V Stuttgarte, ktoré je jedným z najbohatších miest Nemecka, rozšírenie hlavnej stanice o podzemnú časť predstavili ešte začiatkom 90. rokov. Stavať začali v roku 2010 a cena z 4,5 miliardy eur narástla na 6,5 miliardy. Dokončenie sa predpokladá v decembri 2026.

„Pri takýchto veľkých infraštruktúrnych projektoch to tak býva - vstupuje tam množstvo faktorov, rôzne tlaky, zmeny v projekte a väčšinou sa predraženiu skrátka nedá vyhnúť,“ hovorí Šulek.

Ministerstvo dopravy chce na novú hlavnú stanicu peniaze od Európskej únie.

Na hlavnej vraj už nie je miesto

Za posledných osem rokov vznikli o hlavnej stanici dve štúdie. Prvá medzi rokmi 2016 až 2019 priniesla návrhy, ako zmeniť koľajiská tak, aby spĺňali požiadavky na objem osobnej aj nákladnej dopravy s výhľadom na 30 rokov, ktorý určil štát. Rátala aj s predĺžením nástupísk na 400 metrov a zachovaním staničných budov.

Štát za štúdiu zaplatil 1,2 milióna eur, žiaden z jej záverov neuskutočnil.



Priestory obnovené čakárne dali vykachličkovať. (zdroj: Jozef Jakubčo)

Po roku 2019 prišlo viacero zmien. Osobná doprava z Bratislavy do Viedne mala ísť najmä po čerstvo zmodernizovanej trati medzi Viedňou a Marcheggom, na ktorej mohli vlaky jazdiť rýchlosťou 200 kilometrov za hodinu.

Ďalšou zmenou bola úprava plánu dopravnej obslužnosti. Štát oproti prognóze z roku 2019 zvýšil počty osobných vlakov.

Preto vznikla v roku 2022 nová štúdia v spolupráci medzi ŽSR, hlavným mestom a ministrami dopravy a financií.

Počty kolají a nástupíšť by sa však nedali zvýšiť bez toho, aby sa odstránili staničné budovy – vrátane historickej budovy hlavnej stanice s prístavbou z minulého režimu.



📷 Ako vyzerá hlavná stanica v súčasnosti (8 fotografií)

„Museli by získať aj okolité pozemky, aby mohli stanicu viac rozšíriť,“ hovorí Šulek. Stanica sa dá rozširovať napríklad smerom na Jaskový rad alebo dole k predstaničnému námestiu s tým, že by sa súčasná musela zbúrať.

Nároky na počet prechádzajúcich vlakov zvýšil aj projekt vysokorýchlostnej trate krajín V4. Časť medzi Maďarskom a Českom má prechádzať Bratislavou a stanica by taký nápor nezvládla. Projekt je rozpracovaný, ŽSR už vybrala aj dodávateľa.

„Zhotoviteľ posudzuje a vyhodnocuje technické alternatívy a potrebné budúce investície. (...) S tým súvisí aj budúci osud – novostavba, rekonštrukcia – výpravnej budovy stanice,“ povedala hovorkyňa železníc Vladimíra Bahýľová.

Tento text ste mohli čítať vďaka tomu, že platíte za obsah. Vážime si to.