

Zmena celospolkovej
hlavnej dopravnej siete

SPOJENIE S LETISKOM

ENVIROMENTÁLNA SPRÁVA



IMPRESSUM

**Iniciátorka podľa § 2 ods. 1 zákona SP-V
(Gesetz über die strategische Prüfung im
Verkehrsbereich)**
ÖBB-Infrastruktur AG
A-1020 Viedeň, Praterstern 3

Koordination
Ing. Franz Biribauer



Obsahové spracovanie
RaumUmwelt® Planungs-GmbH
A-1070 Viedeň, Neubaugasse 28

Realizačný tím
Dipl.-Ing. Gabriele Bürger
Dipl.-Ing. Marielis Fischer
Dipl.-Ing. Ernst Mattanovich
Dipl.-Ing. Felix Sternath

Preklad
Max Granert GmbH
D-21465 Reinbek, Schloßstraße 7

Zmena celospolkovej
hlavnej dopravnej siete

SPOJENIE S LETISKOM

Vyhlásenie železničnej dráhy
„Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) -
Bruck / Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf“
za vysokovýkonnú trasu

ENVIROMENTÁLNA SPRÁVA

KRÁTKY PREHĽAD

ÖBB-Infrastruktur AG (Rakúske spolkové železnice, a.s.) **navrhuje vyhlásiť železnicu „Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf“ za vysokovýkonnú dráhu.** Táto dráha bude integrovať letisko Flughafen Wien do medzinárodnej siete železničnej dopravy, posilní mesto *Bruck an der Leitha* ako regionálny dopravný uzol a odľahčí existujúcu východnú dráhu Ostbahn. Vysokovýkonná dráha predstavuje časť **traseurópskej dopravnej siete (TEN-T).**

Tým sa splnia ciele pre vznik **výkonnej osi osobnej diaľkovej dopravy** medzi *Viedňou* a *Budapešťou* resp. *Viedňou* a *Bratislavou* so začlenením *Flughafen Wien (letiska Viedeň)*, vytvorí sa **regionálny dopravný uzol v meste Bruck an der Leitha** a **odstránia sa kapacitné nedostatky** na existujúcej Ostbahn. V hlavnej diaľkovej doprave medzi *Viedňou* a *Győrom* bude možné v integrovanom pravidelnom cestovnom poriadku dosiahnuť plánovaný čas 60'.

Navrhovaná zmena siete sa týka **zmeny celospolkovej hlavnej komunikačnej siete** a skôr, ako sa vypracuje návrh smernice o **strategickej skúške v doprave (SP-V)**, musia byť splnené podmienky **zákona o SP-V**. Existujúca enviromentálna správa predstavuje obsahové jadro tejto SP-V.

Okrem **ekologických vplyvov** na území východne od *Viedne* je možné v enviromentálnej správe vidieť aj **dopravno-indukované účinky** v hlavnej medzinárodnej **dopravnej sieti**. Za najdôležitejšie dopravné komunikácie sa považujú železnice a cestné komunikácie. Ako realizačný horizont prognóz sa predpokladá rok 2040. Medzinárodné, národné, regionálne ale aj medzištátne dokumenty tvoria **celospoločenské pozadie**, pred ktorým sa sleduje navrhovaná zmena siete.

Navrhovaná zmena siete sa týka dynamických, aglomeračných a hospodárskych priestorov regiónu Centropé. Zmena siete sa priamo týka **oblasti východne od Viedne a južne od Dunaja**. V rámci tohto územia sa posudzujú tie aspekty, ktoré vykazujú senzibilitu voči zámeru infraštruktúry liniek.

Vďaka navrhovanej zmene siete sa docieli **celospoločensky pozitívny účinok**, ktorý sa v závislosti od druhu realizácie rozdielne výrazne odrazí v hospodárstve, spoločnosti a ekológii. V kontrole alternatív sú zahrnuté systémové, lokálne a realizačné alternatívy a táto kontrola výrazne poukazuje na výhody navrhovanej zmeny siete.

V prehľade všetkých skúmaných alternatív sa **vyhlásenie** železnice „Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf“ za **vysokovýkonnú dráhu jasne odporúča**. V rámci tohto odporúčenia existujú rôzne možnosti realizácie, ktoré vždy vyvolajú rôzne účinky a musia byť bližšie vysvetlené v ďalších fázach plánovania.

OBSAH

1	Návrh na zmenu vysokovýkonnej železničnej siete	1
1.1	Obsah a ciele zmeny siete	1
1.2	Prínos zmeny siete.....	4
1.3	Zdôvodnenie zmeny siete.....	5
2	Vymedzenie rámca skúmania.....	9
2.1	Priestorové vymedzenie rámca skúmania.....	9
2.2	Časové ohraničenie rámca skúmania.....	11
2.3	Obsahové ohraničenie rámca skúmania.....	11
2.4	Spracovanie stanovísk zo scoping-procesu	13
3	Vzťah k právnym základom, stratégiám a iným plánom a programom	15
3.1	Prístup k spracovaniu	15
3.2	Medzinárodná úroveň.....	18
3.2.1	Supranárodná úroveň.....	18
3.2.2	Úroveň EÚ	22
3.3	Národná úroveň	29
3.3.1	Rakúska republika.....	29
3.3.2	Maďarsko	38
3.3.3	Slovenská republika	39
3.4	Úroveň krajín.....	39
3.4.1	Viedeň.....	39
3.4.2	Dolné Rakúsko	42
3.4.3	Burgenlandsko	47
3.5	Kooperácia medzi štátmi a krajinami	50
4	Dopravné štruktúry a ich vývoj	54
4.1	Prístup k spracovaniu	54
4.2	Transeurópska dopravná sieť.....	54
4.3	Dopravné infraštruktúry	58
4.3.1	Železničná dopravná infraštruktúra	58
4.3.2	Cestná dopravná infraštruktúra.....	63
4.3.3	Vodná cesta Dunaj a prístavy	65
4.3.4	Medzinárodné letiská.....	67
4.3.5	Multimodálne terminály.....	69

4.4	Ponuka a dopyt v doprave.....	71
4.4.1	Osobná doprava.....	71
4.4.2	Nákladná doprava.....	76
4.4.3	Kapacity v cestnej a železničnej infraštruktúrnej sieti	81
5	Ekologická situácia, ekologické špecifiká, ekologické problémy a ciele na ochranu životného prostredia.....	84
5.1	Prístup k spracovaniu.....	84
5.2	Funkčný priestor pozorovania.....	86
5.2.1	Obyvateľstvo a hospodársky priestor	87
5.2.2	Človek a zdravie.....	92
5.2.3	Vzduch a klíma.....	93
5.3	Užší priestor skúmania.....	94
5.3.1	Osídľovací a hospodársky priestor.....	95
5.3.2	Prepojenia denne cestujúcich do zamestnania a postup mobility.....	107
5.3.3	Človek a zdravie.....	110
5.3.4	Príroda a krajina.....	114
5.3.5	Voda, pôda a prínosy	124
5.4	Analýza priestorových prekážok v užšom priestore skúmania	130
5.4.1	Postup pri zisťovaní priestorových prekážok	130
5.4.2	Zobrazenie priestorových prekážok v tematických oblastiach.....	133
5.4.3	Zobrazenie priestorových prekážok v užšom priestore skúmania	135
6	Zisťovanie, popis a zhodnotenie pravdepodobne značných účinkov	138
6.1	Prístup k spracovaniu.....	138
6.1.1	Prístup k spracovaniu vývoj alternatív	138
6.1.2	Prístup k spracovaniu zisťovanie a popis pravdepodobne značných dôsledkov	139
6.1.3	Prístup k spracovaniu hodnotenie pravdepodobne značných dôsledkov.....	140
6.2	Všeobecné pravdepodobne výrazné dôsledky navrhovanej zmeny siete.....	153
6.2.1	Popis všeobecných pravdepodobne značných dôsledkov vo funkčnom priestore pozorovania	154
6.2.2	Popis všeobecných pravdepodobne značných dôsledkov v užšom priestore zisťovania.....	162
6.2.3	Hodnotenie všeobecných pravdepodobne značných dôsledkov	165
6.3	Pravdepodobne značné dôsledky alternatív.....	167
6.3.1	Nulové alternatívy.....	167
6.3.2	Alternatívy stanovíšť.....	174
6.3.3	Systémové alternatívy	180

7	Súhrnné zhodnotenie a odporúčenie, realizačné možnosti	186
7.1	Súhrnné zhodnotenie alternatív	186
7.2	Možnosti realizácie navrhovanej zmeny siete podľa úsekov	187
7.2.1	Možnosti realizácie na úseku Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň).....	189
7.2.2	Možnosti realizácie na úseku Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha.....	194
7.2.3	Možnosti realizácie na úseku Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf	199
7.3	Odporúčania pre realizáciu a odhad nákladov	204
8	Opatrenia.....	206
8.1	Opatrenia pre zabránenie, zníženie alebo vyrovnanie pravdepodobne výrazných dôsledkov.....	206
8.2	Opatrenia pre kontrolu (monitoring)	208
9	Netechnické zhrnutie	210
10	Problémy pri zostavovaní potrebných informácií.....	218
	Zoznam zdrojov.....	220
	Právne podklady	227
	Zoznam obrázkov.....	230
	Zoznam tabuliek.....	234
	Zoznam skratiek.....	236
	Glosár	239

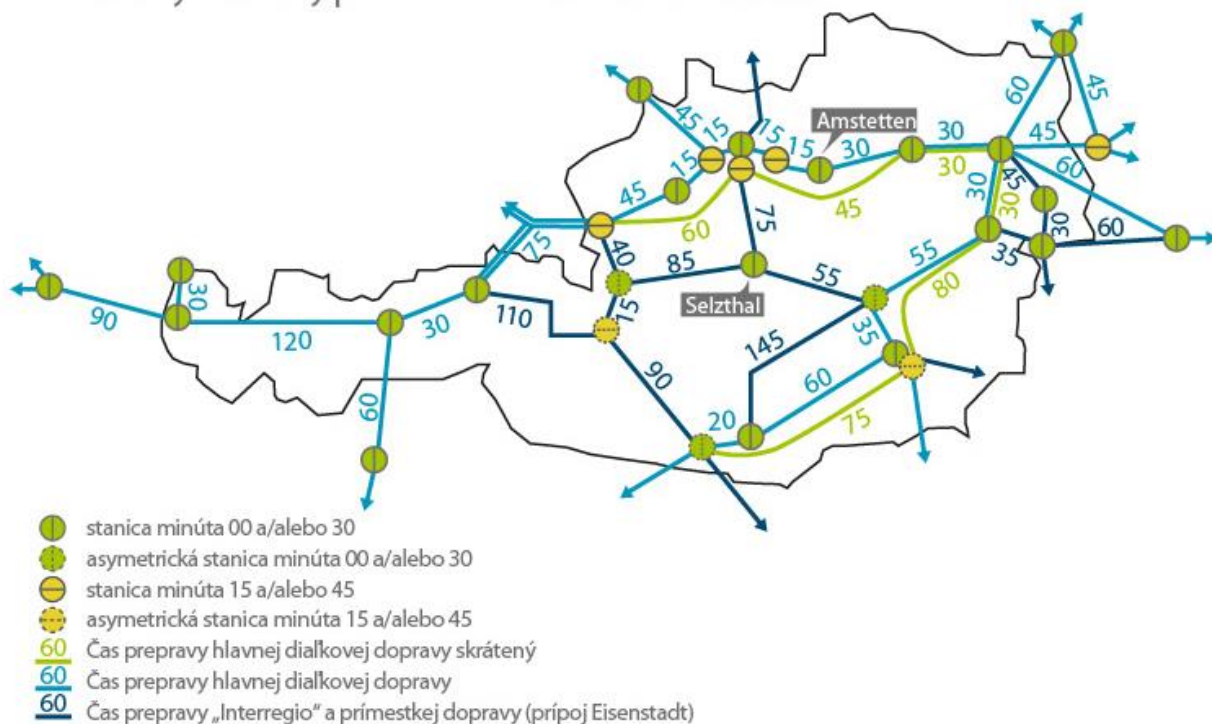
1 NÁVRH NA ZMENU VYSOKOVÝKONNEJ ŽELEZNIČNEJ SIETE

1.1 OBSAH A CIELE ZMENY SIETE

ÖBB-Infrastruktur AG zamýšľa **výstavbu medzinárodnej siete železničnej dopravy** medzi **Viedňou** a **Budapešťou**, ako aj **Bratislavou** južne od **Dunaja** na rakúskom štátnom území.

ÖBB-Infrastruktur AG touto výstavbou prednostne zamýšľa vytvorenie **infraštruktúrnych predpokladov** pre dosiahnutie prioritného cieľa **integrovaného pravidelného cestovného poriadku (ITF, IPCP)**. Realizácia integrovaného pravidelného cestovného poriadku v **modeli staníc a úsekov** (pozri Obrázok 1) na základe **cieľovej siete 2025+** je zakotvená v celkovom dopravnom pláne Spolkového ministerstva dopravy, inovácie a technológie (BMVIT 2012) – ako aj na národnej úrovni, a tiež zohľadňuje susedné stanice.

Pravidelný cestovný poriadok - model staníc a úsekov



Obrázok 1: Pravidelný cestovný poriadok - model staníc a úsekov (BMVIT 2012: str. 58; vlastné spracovanie)

Pravidelný cestovný poriadok v modeli staníc a úsekov predpokladá v hlavnej diaľkovej doprave medzi stanicami **Viedeň** a **Győr** cestovný čas **60'**.

Zamýšľaná výstavba okrem toho posluží realizácii ustanovení o spolupráci v rámci dopravy a transportu – prijatých v rámci **bilaterálnych dohôd so susednými krajinami** Slovenskou republikou a Maďarskom.

Memorandum of Understanding medzi **Rakúskou** a **Maďarskou** republikou o spolupráci v oblasti dopravy z 30. mája 2005 predpokladá „*bilaterálnu spoluprácu na urýchlenní a zvýšení efektivity pohranič-*

nej dopravy tak v nákladnej železničnej doprave, ako aj v preprave tovaru“. V kooperácii v oblasti železničného spojenia *Viedeň - Hegyeshalom - Budapešť* je potrebné pokračovať, resp. v prípade potreby ju zintenzívniť.

V **dohode** medzi príslušnými ministerstvami **Rakúska** a **Slovenska** týkajúcej sa výstavby severného železničného prepojenia *Viedeň - Bratislava* z 28. septembra 2016 predstavuje železničné prepojenie „južne od Dunaja cez Kittsee prioritne prepojenie pre regionálnu a nákladnú dopravu, ktorej ale z dlhodobého hľadiska prináleží dodatočná funkcia rýchleho spojenia medzi Viedňou, Flughafen Wien (letiskom Viedeň) a Bratislavou“.

Pre navrhovanú zmenu siete z toho vyplývajú nasledovné konkrétne **ciele**, ktoré sú v zmysle § 6 ods. 2 č. 1 SP-V-zákona uvedené aj v enviromentálnej správe:

- ❑ Vytvorenie **výkonnej osi osobnej diaľkovej dopravy** na relácii *Wien Hbf (Viedeň hl. st.) - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Győr - Budapešť* a funkčné pripojenie *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bratislava*;
- ❑ Vytvorenie **regionálneho dopravného uzla** v Bruck an der Leitha pre oblasť *Viedeň / Bratislava / juhovýchodná časť Dolného Rakúska / Severné Burgundsko*;
- ❑ **Odstránenie kapacitných obmedzení** v osobnej prímestskej doprave a nákladnej doprave na existujúcej dráhe Ostbahn.

Realizácia týchto cieľov si vyžaduje **zmenu siete celospolkovej hlavnej dopravnej siete**, pretože *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* nebolo doteraz začlenené do rakúskej siete vysokovýkonných dráh (porov. kapitolu 1.3).

ÖBB-Infrastruktur AG vo funkcii iniciátorky podľa § 2 ods. 6 č. 4 SP-V zákona podala preto listom z 29.04.2016 **návrh na zmenu siete** podľa § 4 SP-V zákona, v dôsledku toho by chcel spolkový minister dopravy, inovácie a technológie spolkovéj vlády predložiť **direktívny návrh** na uznesenie podľa § 1 ods. 1 Zákona o vysokovýkonných dráhach pre vyhlásenie plánovanej železnice

„Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf“

za vysokovýkonnú dráhu¹.

Pre jednotlivé **úseky** (úseky medzi dvomi stanicami) sú formulované primárne **stanovenia cieľov** Obrázok 2, ktoré môžu byť dosiahnuté vďaka navrhovanej zmene siete.

¹ Táto plánovaná železnica tvorí obsah navrhovanej zmeny siete, a preto je podľa § 6 ods. 2, č. 1 SP-V zákona uvedená aj v enviromentálnej správe.



Obrázok 2: Ciele navrhovanej zmeny siete podľa úsekov (vlastné spracovanie)

Navrhovaná zmena siete sa týka zmeny celospolkovej hlavnej komunikačnej siete a skôr ako sa vypracuje návrh smernice o **strategickej skúške v doprave** (SP-V), musí byť zmena regulovaná v zmysle SP-V-zákona. Existujúca **enviromentálna správa** predstavuje obsahové jadro tejto SP-V.

1.2 PRÍNOS ZMENY SIETE

Priamy prínos navrhovanej zmeny siete spočíva vo vytvorení **infraštruktúrnych predpokladov**

- ❑ vo forme prínosu k **času medzi úsekom Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Győr 60'** a **Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Budapešť 120'** v integrovanom pravidelnom cestovnom poriadku v osobnej diaľkovej doprave,
- ❑ pre **priame vlakové spojenia Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bratislava** v osobnej doprave,
- ❑ pre priame **pripojenie** okresov *Bruck an der Leitha, Neusiedl am See, Eisenstadt okolie* a *Eisenstadt* k **Flughafen Wien (letisku Viedeň)** v osobnej prímestskej doprave,
- ❑ pre všeobecné **rozšírenie ponuky prímestskej železničnej dopravy** v okresoch *Bruck an der Leitha, Neusiedl am See, Eisenstadt okolie* a *Eisenstadt*, ako aj
- ❑ pre **rozšírenie kapacít** a **zvýšenie prevádzkovej kvality** na existujúcej dráhe Ostbahn.

Navrhovaná zmena siete vytvára **základňu** pre zriadenie potrebných stavebných železničných projektov ako **vysokovýkonných dráh**.

Nepriamy prínos navrhovanej zmeny siete spočíva v zvýšení **atraktivity a konkurencieschopnosti železničného prepravcu**, predovšetkým

- ❑ zatraktívnením **dopravného prostriedku železnica** v doprave hlavného mesta *Viedeň - Budapešť* a *Viedeň - Bratislava Petržalka*,
- ❑ **rozšírením spádovej oblasti Flughafen Wien (letiska Viedeň)** smer Budapešť s alternatívou presunu letov na krátke vzdialenosti na železnicu,
- ❑ **zvýšením podielu verejnej dopravy** vo východnej spádovej oblasti *Flughafen Wien (letiska Viedeň)*,
- ❑ pre všeobecné **rozšírenie ponuky prímestskej železničnej dopravy** v okresoch *Bruck an der Leitha, Neusiedl am See, Eisenstadt okolie* a *Eisenstadt* okrem iného s pracoviskami vo *Viedni* a na *Flughafen Wien (letisku Viedeň)*, ako aj
- ❑ umožnením **odbavenia nárastov v nákladnej doprave** po železnici.

Nepriame využitie bude vysvetlené v strategickej skúške v súlade s ustanoveniami § 5 č. 4 **SP-V zákona**, podľa ktorého musí navrhovaná zmena siete zohľadňovať definované **ciele** spojené s celospolkovou hlavnou dopravnou sieťou.

Vďaka interpretácii využitia zmeny siete v enviromentálnej správe sa vyhovie požiadavkám kladeným na enviromentálnu správu podľa § 6 ods. 2 č. 2 SP-V-zákona.

1.3 ZDÔVODNENIE ZMENY SIETE

Navrhovaná zmena siete sa týka siete **vysokovýkonných dráh východne resp. juhovýchodne od Viedne**. Vďaka doterajším piatim nariadeniam o vysokovýkonných dráhach boli v tejto oblasti za **vysokovýkonné dráhy** vyhlásené tieto železničné trate (stav január 2017; pozri Obrázok 3):

- ❑ *Viedeň - štátna hranica pri obci Nickelsdorf* (2. Hochleistungsstrecken-Verordnung, 2. Nariadenie pre vysokovýkonnú dopravu)
- ❑ *Parndorf - štátna hranica pri obci Kittsee* (3. Hochleistungsstrecken-Verordnung)
- ❑ *Viedeň - Eisenstadt - Oberwart - Graz - Klagenfurt - Villach - štátna hranica Rakúsko/Taliansko* (3. Hochleistungsstrecken-Verordnung)
- ❑ *Viedeň - štátna hranica pri obci Bernhardsthal* (3. Hochleistungsstrecken-Verordnung)
- ❑ *Viedeň - štátna hranica pri obci Marchegg* (5. Hochleistungsstrecken-Verordnung)
- ❑ *Gänserndorf - Marchegg* (5. Hochleistungsstrecken-Verordnung)

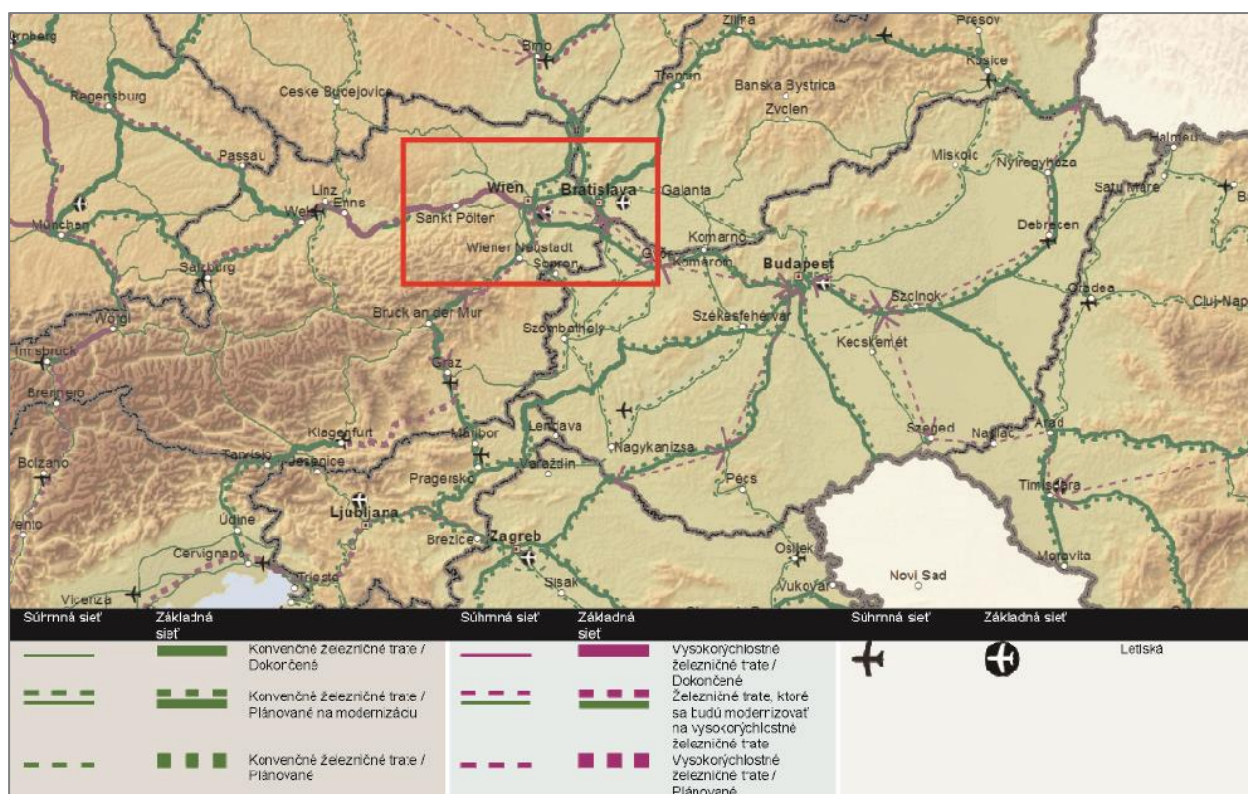
Týmto sú tu všetky **existujúce železničné trate**, ktoré si podľa § 1 ods. 1 Zákona o vysokovýkonných dráhach zasluhujú osobitný význam výkonnej dopravy s medzinárodnými spojeniami alebo prímestskej dopravy (severná dráha Nordbahn, Marcheggská vetva dráhy Ostbahn, Ostbahn, spojnice Kittsee), resp. ktoré podľa § 1 ods. 2 Zákona o vysokovýkonných dráhach bezprostredne súvisia s vysokovýkonnými dráhami a sú potrebné pre racionálne vedenie železničnej prevádzky alebo železničnej dopravy (trať Gänserndorf - Marchegg), vyhlásené za **vysokovýkonné dráhy**.



Obrázok 3: Rakúska sieť vysokovýkonných dráh, stav január 2017 (vlastné spracovanie)

Medzinárodná železničná sieť východne a juhovýchodne od *Viedne* predstavuje časť multimodálnej **hlavnej siete v transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T)**². *Viedeň* vďaka jej letisku predstavuje uzol tejto hlavnej siete TEN-T. Tri z celkového počtu deväť **koridorov hlavnej siete TEN-T**³ zahŕňajú najdôležitejšie železničné dráhy medzi *Viedňou* a *Bratislavou* resp. *Budapešťou* (pozri Obrázok 4 a porov. kapitolu 4.2):

- ❑ **Rýnsko-dunajský koridor:** Ostbahn (trať *Viedeň - Budapešť*)
- ❑ **Koridor Orient / Východné stredomorie:** Ostbahn (trať *Viedeň - Budapešť*)
- ❑ **Baltsko-jadranský koridor:** Ostbahn a spojnica Kittsee (trať *Viedeň - Bratislava*)



Obrázok 4: TEN-T celková sieť a hlavná sieť: Železničné trate a letiská (Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013; vlastné spracovanie)

Flughafen Wien (Letisko Viedeň) predstavuje podľa čl. 41 ods. 3 Nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 **hlavné letisko** v TEN-T. S tým je spojená povinnosť do roku 2050 spojiť *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* – ako aj všetky takzvané hlavné letiská – so **železničnými a cestnými infraštruktúrami TEN-T**. Okrem toho musia byť tieto hlavné letiská aj podľa **európskej Bielej knihy pre dopravu** (Európska komisia 2011b) podľa možnosti začlenené do **siete vysokovýkonných dráh**.

Z perspektívy TEN-T predstavuje *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* jednoznačne relevantný **uzol cestnej a železničnej siete** medzi *Viedňou* a *Bratislavou* resp. *Budapešťou* južne od rieky *Dunaj*. Spojovacie

² Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013

³ Nariadenie (EÚ) č. 1316/2013

Flughafen Wien (letisko Viedeň) je preto pri realizácii uvedených troch koridorov hlavných sietí TEN-T v rámci možností potrebné integrovať do tejto siete.

Flughafen Wien (Letisko Viedeň) nie je v rakúskej sieti vysokovýkonných dráh dodnes zahrnuté. Prijatím plánovanej železničnej trate *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf* ako časti trate *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Budapešť* resp. *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bratislava* bude **hlavná sieť TEN-T** v rakúskej sieti vysokovýkonných dráh komplexne zrealizovaná.

Hlavná sieť TEN-T slúži v prvom rade na vytvorenie infraštruktúrnych predpokladov jednotného európskeho dopravného priestoru. V záujme umožnenia vzniku **konkurencieschopnej železničnej nákladnej dopravy** vytvorila EÚ v roku 2010 právne predpoklady pre zriadenie a organizáciu **medzinárodných koridorov nákladnej dopravy** (Nariadenie (EÚ) č. 913/2010). Predovšetkým bolo preto ustanovených deväť koridorov nákladnej dopravy (angl.: *rail freight corridor*; skratka RFC), (porov. kapitolu 4.2), ktoré spájajú minimálne tri členské štáty EÚ.

Medzi *Viedňou* a *Bratislavou* príp. *Budapešťou* prechádzajú nasledovné koridory nákladnej dopravy (porov. tiež kapitolu 4.2, Obrázok 9):

❑ **Baltské more - Jadranské more (RFC 5):**

Świnoujście / Gdynia - Katowice - Ostrava / Žilina - Bratislava / Viedeň / Klagenfurt - Udine - Venezia / Trieste / Bologna / Ravenna / Graz - Maribor - Ljubljana - Koper / Trieste

❑ **Koridor Orient / Východné stredomorie (RFC 7):**

Bremerhaven / Wilhelmshaven / Rostock / Hamburg - Praha - Viedeň / Bratislava - Budapešť - Bukurešť - Constanța a Vidin - Sofia - Burgas / Svilengrad (bulharsko-turecká hranica) / Promachonas - Thessaloniki - Athína - Patras

❑ **Rýn - Dunaj (RFC 9):**

Strasbourg - Mannheim - Frankfurt - Nürnberg - Wels a Strasbourg - Stuttgart - München - Salzburg - Wels - Viedeň - Bratislava - Budapešť - Arad - Brașov / Craiova - Bukurešť - Constanța ako aj Čierna nad Tisou (slovensko-ukrajinská hranica) - Košice - Žilina - Horní Lideč - Praha - München / Nürnberg

Plánovaná železnica, ktorá bude integrovať *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* do siete vysokovýkonných dráh medzi *Viedňou* a *Bratislavou* príp. *Budapešťou*, spĺňa **predpoklady** pre jej vyhlásenie za **vysokovýkonnú dráhu** podľa § 1 ods. 1 Zákona o vysokovýkonných dráhach: Plánovaná železnica sa v každom prípade stane mimoriadne významnou z hľadiska výkonnej dopravy s medzinárodnými spojeniami a z hľadiska prímestskej dopravy.

Realizáciou **strategickej kontroly** v zmysle SP-V zákona, vďaka ktorej Spolkový minister dopravy, inovácie a technológie zamýšľa predložiť navrhovanú zmenu siete pred vypracovaním návrhu na nariadenie Spolkovej vláde na rozhodnutie, sa okrem iného detailne **dokáže splnenie predpokladov** pre vyhlásenie

plánovanej železničnej trasy *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf* za vysokovýkonnú trasu.

Na základe odôvodnenia zmeny siete v enviromentálnej správe bude vyhovieť požiadavkám kladeným na enviromentálnu správu podľa § 6 ods. 2 č. 2 SP-V Zákona.

2 VYMEDZENIE RÁMCA SKÚMANIA

2.1 PRIESTOROVÉ VYMEDZENIE RÁMCA SKÚMANIA

Priestorové vymedzenie rámca skúmania rozlišuje funkčný priestor pozorovania a užší priestor skúmania. Tým sa zohľadní okolnosť, že navrhovaná zmena siete bude mať aj nepriame účinky v dôsledku posilnenia (európskej) siete železničnej dopravy, ako aj priame účinky vďaka realizácii železnice.

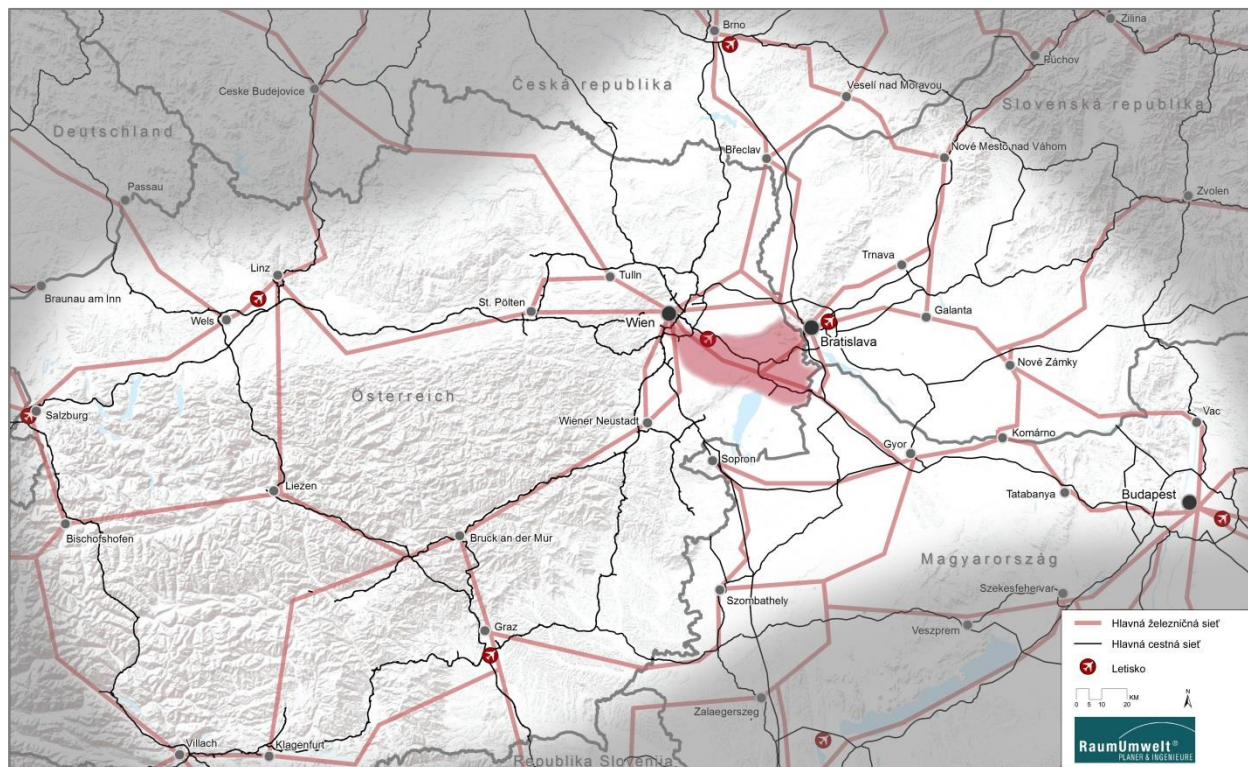
Ako **funkčný priestor pozorovania** je definovaný ten priestor, na ktorom sa môže z hľadiska dopravného aspektu navrhovaná zmena siete odraziť (pozri Obrázok 5). Tento priestor je sledovaný z hľadiska **nepriamych (ekologických) vplyvov** vyplývajúcich zo zmeny siete (napr. klimatické efekty, hospodárske a sociálne efekty).

Funkčný priestor pozorovania prioritne **súvisí so sieťou** a zahŕňa časť hlavnej dopravnej siete, pre ktorú môžu vyplývať **dopravno-funkčné zmeny** relevantné z navrhovanej zmeny siete. Toto sa týka hlavnej dopravnej siete medzi *Viedňou, Budapešťou a Bratislavou* na jednej strane, ako aj dopravnej siete medzi mestami *Viedeň, Graz / Klagenfurt / Villach, St. Pölten / Linec / Salzburg a Brno* na druhej strane.

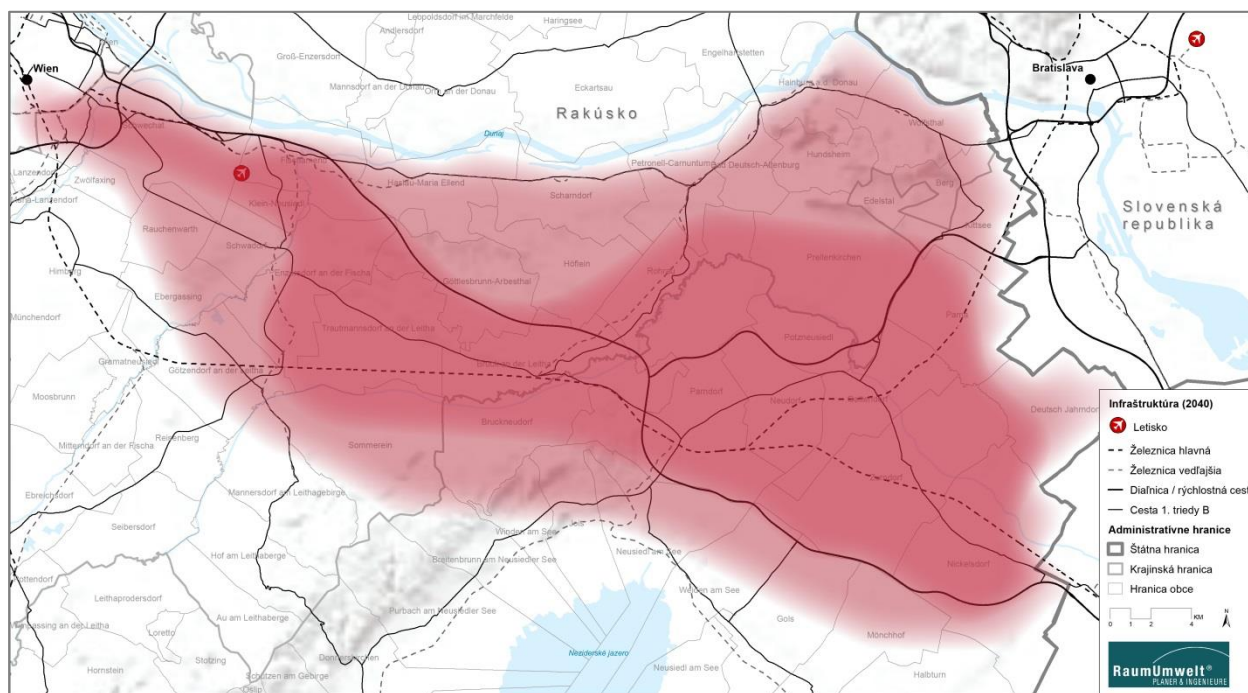
Ako **užší priestor skúmania** je definovaný ten priestor, na ktorý môžu mať fyzický dopad zábery, ktoré sú dôsledkom zmeny siete (pozri Obrázok 6). Tento priestor je sledovaný z hľadiska **priamych (ekologických) vplyvov**, s ktorými je predbežne potrebné rátať pri realizácii konkrétnych železničných projektov (napr. vplyv bariér, prekríženie ekologicky citlivých vodných tokov, nadmerná hlučnosť v definovaných staniciach).

Užší priestor skúmania zahŕňa časť rakúskeho štátneho územia, na ktorom sú **zmysluplne realizovateľné železničné stavebné projekty** na báze vytýčeného nariadenia pre vysokovýkonné dráhy. Keďže navrhovaná zmena siete sa minimálne čiastočne týka plánovanej **železničnej dráhy**, v tomto priestore je v každom prípade potrebné počítať so zámerom novovýstavby. Užší priestor skúmania je tým v zásade ohraničený *Dunajom* na severe, štátnou hranicou na východe, severným územím *Neusiedlerseegebiet* na juhu a existujúcou *Ostbahn* na západe.

V rámci tohto priestoru sa pozorujú okrem iného len tie územia, v ktorých je realizácia železničných projektov dohodnutá s nadradeným cieľom medzinárodného integrovaného pravidelného cestovného poriadku (porov. kapitolu 1.2); to znamená, že v prípade **zadaného úsekového času** medzi *Viedňou a Győrom* v trvaní 1 hod. v integrovanom pravidelnom cestovnom poriadku ako aj všeobecne platných **železnično-technických rámcových podmienok** (doby zrýchlenia, okruhy vysokovýkonných dráh atď.), prichádza pre neskorší vývoj trás do úvahy len určitý priestor.



Obrázok 5: Funkčný priestor pozorovania s hlavnou dopravnou sieťou v roku 2040 (vlastné spracovanie)



Obrázok 6: Užší priestor skúmania východne od Viedne s hlavnou dopravnou sieťou v roku 2040 (vlastné spracovanie)

2.2 ČASOVÉ OHRANIČENIE RÁMCA SKÚMANIA

Časové ohraničenie rámca skúmania sa orientuje podľa **očakávaného uvedenia do prevádzky a dopravnej účinnosti** železnice. Keďže úplná dopravná účinnosť nezávisí len od realizácie na rakúskom štátnom území, ale aj od vývoja železničnej infraštruktúry v Maďarsku a Slovenskej republike, je zvolený dostatočne dlhý časový horizont.

Navrhovaná zmena siete súvisí s rakúskou časťou **hlavnej siete TEN-T**. Cieľom je vyhlásiť koridory pre dráhy, ktoré predstavujú časť hlavnej siete TEN-T, a tým majú pre medzinárodnú dopravu tiež mimoriadny význam, za **vysokovýkonné dráhy**, a tým ich aj zakotviť do **kompetencie zväzu (Bund)**.

Aktuálny **rámcový plán** 2017-2022 (BMVIT 2016a) zahŕňa tie projekty, ktoré majú byť zrealizované v rokoch 2017 - 2022. Projekty vhodné na realizáciu navrhovanej zmeny siete nie sú obsiahnuté v súčasnom aktuálnom rámcovom pláne príp. v **cieľovej sieti 2025+** (ÖBB 2011), pretože ich realizácia výrazne presahuje realizačný horizont cieľovej siete 2025+.

Vzhľadom na **dlhý realizačný horizont** železničného zámeru je nutné včas začať s príslušným plánovaním. Dovtedy je pozícia ÖBB-Infrastruktur AG obmedzená na úlohu iniciátora podľa § 2 ods. 6 č. 4 zákona SP-V. Vzhľadom na dĺžku plánovanej železnice sa z dnešného pohľadu javí ako vhodné riešenie **fázová realizácia**.

Časové ohraničenie rámca skúmania sa preto vopred stanovuje na **rok 2040⁴**.

2.3 OBSAHOVÉ OHRANIČENIE RÁMCA SKÚMANIA

Obsahové ohraničenie rámca skúmania prioritne zahŕňa ustanovenia týkajúce sa pozorovaného dopravného systému. Preto sa v prvom kroku definuje, ktorí **dopravcovia a druhy dopravy** a v akom rozsahu sú pre pozorovanie relevantné. V druhom kroku sa schvaľuje, ako sa **bude vyvíjať dopravný systém** až do časového horizontu prognóz (porov. kapitolu 2.2)⁵. Príslušné predpoklady nájdete v kapitole 4.3.

Za **dopravcov** sa prioritne považujú **železniční a cestní dopravcovia**. Tí prví tvoria bezprostredný predmet navrhovanej zmeny siete; druhí veľmi úzko dopravne súvisia so železničným prepravcom. **Lodní** ako aj **vzdušní prepravcovia** budú zohľadnení do tej miery, v akej súvislosti sú s navrhovanou zmenou siete. **Nemotorizovaná preprava** je z pozorovania vylúčená, pretože táto nie je z hľadiska hlavnej dopravnej siete významná.

Všeobecný socioekonomický vývoj, s ktorým dopravný vývoj úzko súvisí, nie je možné vzhľadom na časovo príliš vzdialený horizont prognóz (porov. kapitolu 2.2) seriózne zhodnotiť. V zásade sa však vy-

⁴ Odchýlka od bežných prognostických horizontov (2025, 2030, 2050) vyplýva z úvahy medzi realistickým časom realizácie (tým neprichádzajú do úvahy roky 2025 a 2030) a z platnosti rámca prognóz (tým je rok 2040 reálnejší v porovnaní s rokom 2050). Keďže väčšina prognóz týkajúcich sa roku 2025 bola vypracovaná pred hospodárskou krízou, údaje akceptované pre rok 2025 zostávajú naďalej platné. Je však potrebné počítať s tým, že ich nástup (v nákladnej doprave) sa oneskorí približne o 10 rokov (porov. IHS 2009).

⁵ Na základe vývoja dopravného systému v enviromentálnej správe bude vyhovené požiadavkám kladeným na enviromentálnu správu podľa § 6 ods. 2 č. 4 zákona SP-V.

chádza z približne stabilného vývoja, ktorý je vo **funkčnom priestore pozorovania** zobrazený nasledovne:

- ❑ **Hospodárska integrácia** v stredoeurópskych a východoeurópskych štátoch napreduje len mierne.
- ❑ Hospodársky systém naďalej narastá na **báze poznania**, čo sa prejavuje adekvátnou, špecializovanou produkciou tovaru na základe del'by práce a nezmenenej **potrebe surovín**.
- ❑ Aglomeračné oblasti vykazujú nárast populácie, zatiaľ čo periférne oblasti ohľadom **vývoja obyvateľstva a hospodárstva** stagnujú.

Pri zobrazení súčasnej ekologickej situácie a na základe jej približného vývoja sú tieto veľmi všeobecné predpoklady pre socioekonomický vývoj podložené príslušnými **prognózami** (porov. kapitolu 5).

Obsahové obmedzenie rámca skúmania predovšetkým pokiaľ ide o demonštráciu **ekologickej situácie**, ekologických špecifik, ekologických problémov ako aj identifikáciu, popis a vyhodnotenie predbežne značných **vplyvov** je uvedené v príslušných kapitolách (kapitola 5.1 a kapitola 6.1). Vychádzajúc zo SP-V zákona sú uskutočnené príslušné rozhodnutia pre enviromentálnu správu.

Pri celkovom obsahovom spracovaní je v zásade zohľadňovaná **téza** pre vytvorenie enviromentálnej správy v rámci strategickej kontroly - doprava zmien sietí v hlavnej spolkovej dopravnej sieti (SP-V-Leitfaden; BMVIT 2006): Kládne sa dôraz na to, aby boli prediskutované všetky relevantné, obsahové **okruhy tém** tejto tézy nachádzajúce sa v kapitolách 5.4.3 až 5.4.6.

Avšak - z dôvodu chýbajúceho poznatku konkrétneho zámeru v tomto štádiu plánovania - je pre pozorovanie vplyvov zvolený postup, ktorý je viac zameraný na kvalitatívne metódy posúdenia, ako to odporúča aj príručka **Handbuch Strategische Umweltprüfung (Strategická kontrola životného prostredia)**; Institut für Technikfolgen-Abschätzung der Österreichischen Akademie für Wissenschaften 2013: 2-29):

Na úrovni SUP je stav údajov často neistý. Preto sú vhodné predovšetkým kvalitatívne metódy hodnotenia, napríklad slovne-argumentačný popis výhod a nevýhod alternatív, účinkov a súvislostí vyvolaných účinkami. Ku kvantitatívnym modelom prepočtov je na úrovni SUP kvôli výsokej náročnosti plánovania a s tým spojeným prognostickým neistotám potrebné pristupovať opatrne (Pozor na zdanlivú presnosť!) - aj keď je lákavé produkovať čo najviac numerických výsledkov.

Na základe toho sa vždy zvolí tá metóda, ktorá pri obhájiteľnom **vynaloženom úsilí** umožní relevantné a obsahovo pochopiteľné **výpovede**.

Vďaka nevyhnutne potrebnému fókus kvalitatívnych metód posúdenia nie možná **celohospodárska kontrola účelnosti** podľa tézy SP-V uvedenej v kapitole 5.4.2 vo forme analýzy pomeru nákladov k dosiahnutým výnosom (ANV). Prirodzene budú učené výpovede ohľadom očakávateľných **nákladov** na výrobu **nového elementu dráhy** medzi *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *Bruck an der Leitha*, ktorý je v každom prípade potrebný pre dopravnú účinnosť navrhovanej vysokovýkonnej dráhy (porov. kapitolu 7.3).

2.4 SPRACOVANIE STANOVÍSK ZO SCOPING-PROCESU

V súlade s ustanovením podľa § 4 SP-V Zákona boli pred vypracovaním existujúcej enviromentálnej správy zo strany BMVIT **konzultovaní** ostatní **iniciátori** dotknutí účinkami navrhovanej zmeny siete, **ekologické inštitúcie dotknutých krajín** ako aj **spolkový minister poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, ekológie a vodného hospodárstva**.

Zo strany nasledovných miest boli včas podané **stanoviská**, ktoré BMVIT odovzdalo iniciátorovi na ďalšie posúdenie v priebehu vypracovania existujúcej enviromentálnej správy:

- ❑ 07.06.2016: Dolné Rakúsko, RU5 (RU5-R-38/012-2016)
- ❑ 30.06.2016: Mesto Viedeň, MA18 (MA 18 – M/448847/16)
- ❑ 28.06.2016: Mesto Viedeň, MA22 (MA 22 – 602640-2013-178)
- ❑ 04.07.2016: BMLFUW (BMLFUW-UW.1.4.3/0024-I/1/2016)
- ❑ 04.07.2016: ASFINAG
- ❑ 13.07.2016: Niederösterreichische Umweltanwaltschaft (dolnorakúske štátne zastupiteľstvo pre ekológiu; NÖ-UA-A-29/035-2016)

Okrem toho bolo odovzdané interné stanovisko rezortu oddelenia IVVS4.

V Tabuľka 1 sú **komplexne znázornené** tie časti stanovísk, ktoré obsahovo zahŕňajú požiadavky kladené na enviromentálnu správu, a podľa toho sú zohľadnené v existujúcej enviromentálnej správe.

Stanovisko z konzultačnej fázy	Zohľadnenie v enviromentálnej správe
Údaj, do akej miery je dodržiavaná téza SP-V	Témy otvorené v téze SP-V sú detailne prerokované. Odchýlky sú zdôvodnené v kapitole 2.3.
Zobrazenie rozdielov medzi existujúcim nariadením VV dráhy „Viedeň - štátna hranica pri obci Nickelsdorf“ a plánovaným nariadením VV	Realizácia existujúceho nariadenia VV je uvedená v rámci alternatívneho popisu a hodnotenia ako alternatíva N-0+ (porov. kapitolu 6.3.1.2).
Rozšírenie užšieho priestoru skúmania na východné viedenské okresy obcí.	Užší priestor skúmania zahŕňa časť Viedne, v ktorom sa môžu fyzicky priamo prejavovať zábery ako dôsledok zmeny siete (porov. kapitolu 2.1); toto sa logicky týka len zóny okolo centrálnej zoraďovacej stanice. Viedeň okrem toho predstavuje časť funkcionálneho priestoru pozorovania.
Začlenenie vplyvov ciest 1. triedy s ohľadom na hluk do užšieho priestoru pozorovania.	Akustická situácia ciest 1. triedy sa zohľadní v užšom priestore pozorovania (porov. kapitolu 5.3.3.1).
Zdôvodnenie horizontu prognóz v roku 2040 pri odklone od horizontu prognóz 2030 príp. 2050	V dôsledku hospodárskej krízy sa objavujú prognostické fenomény a vplyvy až o približne 10 rokov neskôr (porov. kapitolu 2.2).
Znázornenie zmeny maximálnej dennej kapacity počtu vlakov za účelom zhodnotenia účinku presunu.	Zobrazenie zachytáva alternatívne pozorovania (porov. kapitola 6.2.1).
Implementácia Verordnung über Europaschutzgebiete (nariadenia o európskych chránených oblastiach) LGBl. 5500/6 (relevancia napr.: Donau-Auen východne od Viedne (Viedeň, Hundsheimer Berge)	Pre zohľadnenie je dôležitý vzťah k právnym základom, stratégiám a iným plánom a programom (porov. kapitolu 3) a tiež popis ekologickej situácie (porov. kapitolu 5.3).
Zohľadnenie manažérskeho plánu rizika povodne (Hochwasserrisikomanagementplan) ako aj plánov príp. programov pre veternú energiu (napr. Rahmenkonzept Windenergie für Burgenland/rámcový koncept veternej energie pre Burgenlandsko NÖ Sektorales Raumordnungsprogramm zu Windnutzung/Dolné Rakúsko, sektorálny program zariadenia priestorov pre využitie veternej energie)	Uvedené plány a programy sú zohľadnené v enviromentálnej správe (porov. kapitolu 3.4 a kapitolu 5.3.1.4).
Zohľadnenie spojnice Götzendorf ako alternatívny stanovišť	Spojnice Götzendorf bola vyčlenená z rámcového plánu ÖBB. Poznatok, že spojnice Götzendorf dokáže len čiastočne prispieť k dosiahnutiu cieľov medzinárodnej dopravy, a že plány už nie sú kompatibilné s aktuálnymi dopravnostategickými požiadavkami, predstavuje podstatný východiskový bod pre teraz navrhovanú zmenu siete. Tento dôkaz je uvedený v kapitole 7.2.2.
Zobrazenie vplyvov v úseku s hustou premávkou Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) príp. zobrazenie alternatív v zmysle rozšírenia kapacít	Zohľadnenie spočíva v popise a vyhodnotení vplyvov (porov. kapitolu 6.2) ako aj v zobrazení realizačných možností na úseku Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) (porov. kapitolu 7.2.1).
Zohľadnenie narastajúceho objemu dopravy medzi hlavným mestom Rakúska, Slovenska a Maďarska, ako aj narastajúceho dopytu v doprave v regióne Centrepe	Pre zohľadnenie je dôležitá ekologická situácia (porov. kapitolu 4) a tiež popis vplyvov (porov. kapitolu 6.2).
Vývoje vedúce k výraznejšej trhovej orientácii v sektore diaľkovej dopravy a možné rozšírenie ponuky rôznych trhových aktérov na železnici	Navrhovaná zmena siete slúži na rozvoj železničnej infraštruktúry v priestore, a preto je neutrálna voči všetkým železničným podnikom. Konkrétna realizácia prevádzky nie je predmetom pozorovania.
Zohľadnenie kompatibility realizácie týchto dopráv s existujúcimi, dôležitými dopravnými službami na úseku Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) v rámci kontroly alternatív	Zohľadnenie spočíva v popise a vyhodnotení vplyvov (porov. kapitolu 6.2), ako aj v zobrazení realizačných možností v úseku Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) (porov. kapitolu 7.2.1).
Zohľadnenie opatrenia A 4 Ost diaľnica: trojprúdová výstavba po obec Neusiedl am See vo vývoji alternatív a jej potencionálnych vplyvov na premiestnenie	Uvedené opatrenie je v enviromentálnej správe považované za zrealizované, pretože sa považuje za vývoj ekologickej situácie v dohľadnej dobe (porov. kapitolu 4.3.2.2).

Tabuľka 1: Spracovanie stanovísk z konzultačnej fázy podľa § 4 zákona SP-V (vlastné spracovanie)

3 VZŤAH K PRÁVNYM ZÁKLADOM, STRATÉGIÁM A INÝM PLÁNOM A PROGRAMOM

3.1 PRÍSTUP K SPRACOVANIU

Celospolková hlavná dopravná sieť tvorí chrbticu vnútorakúskej a medzinárodnej dopravnej infraštruktúry. Vďaka jej mimoriadnemu významu je preto v **úzkom tematickom vzťahu** s ostatnými **cieľovými dokumentami**, na ktoré je potrebné pri navrhovanej zmene siete klásť dôraz, a ktoré sa potom použijú ako základ posúdenia vplyvov navrhovanej zmeny siete. Pritom ide o právne podklady, stratégie a iné plány a programy. Cieľové dokumenty možno predbežne rozdeliť do týchto **dvoch typov**:

- ❑ Dokumenty, ktorých všeobecne platné ciele a / alebo opatrenia môžu byť vďaka navrhovanej zmene siete lepšie alebo horšie dosiahnuté, príp. zrealizované, napr. cieľové odborné dokumenty o ochrane prírody
- ❑ Dokumenty, ktoré majú konkrétny vzťah k vývoju dopravnej infraštruktúry, napr. Transeurópska dopravná sieť (TEN-T)

Ďalej budú identifikované a znázornené relevantné **právne podklady, stratégie, plány a programy**. Tieto pochádzajú z **rôznych územných korporačných úrovní** a sú **rôzneho normatívneho charakteru**. Aj ich vzťah k vývoju sietí dopravnej štruktúry nie je jednotný, vždy sa však vypracuje.

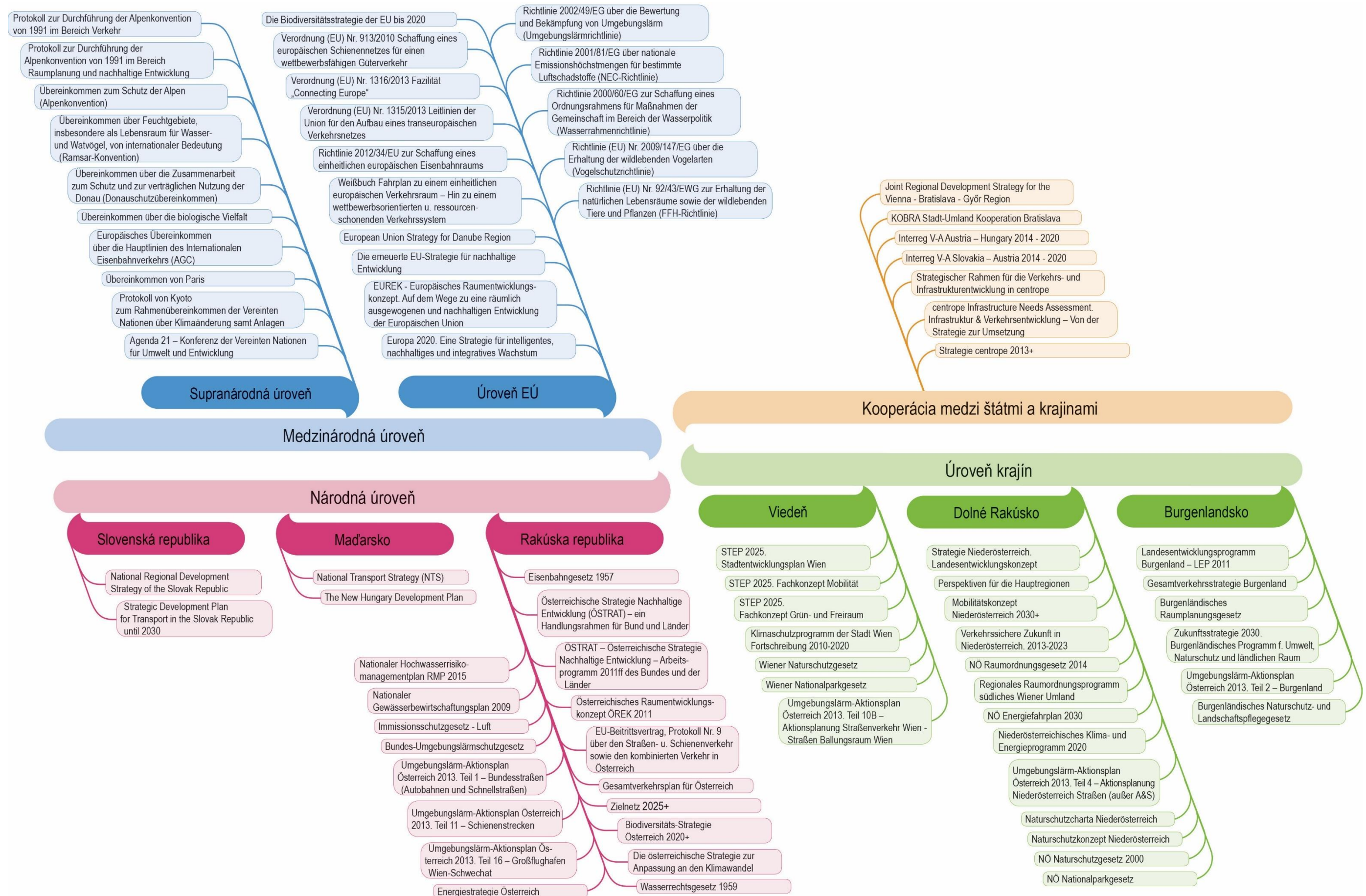
Za relevantné územné korporačné úrovne je považovaná **supranárodná úroveň krajiny, úroveň EÚ, spolková ako aj krajinská úroveň**. Dokumenty na regionálnej úrovni sú brané do úvahy len v odôvodnených prípadoch, pretože tieto spravidla nemajú relevantný vzťah k celospolkovej hlavnej dopravnej sieti. Dokumenty na úrovni obcí nie sú z tohto dôvodu relevantné. Pre susedné štáty **Maďarsko a Slovenskú republiku**, ktoré sú dotknuté navrhovanou zmenou siete, budú použité zvolené dokumenty na celoštátnej úrovni.

Vybrané právne podklady, stratégie, plány a programy sa vyhodnotia na základe textovej analýzy. Okrem všeobecného **krátkeho popisu** dokumentu (inštitúcia, rok zverejnenia príp. nadobudnutie platnosti, normatívny obsah, všeobecné ciele a hlavné žiadosti) sa objasní **konkrétny obsahový vzťah** k navrhovanej zmene siete. Tento sa z času na čas veľmi výrazne mení.

V prípade konkrétného obsahového vzťahu ide spravidla o **cieľové výpovede**, ktoré sú s navrhovanou zmenou siete v rozpore, v súlade alebo v neutrálnom vzťahu. Pre prehľadné a komplexné zobrazenie týchto cieľových výpovedí sa jednotlivé výpovede **spájajú** do jedného **cieľového systému s hlavnými a vedľajšími cieľmi (subcieľmi)** vo vzájomnom vzťahu (porov. kapitolu 6.1). Tento systém cieľov tak predstavuje **celospoločenské pozadie**, pred ktorým sa sleduje navrhovaná zmena siete a posudzuje sa ohľadom jej vplyvov (porov. kapitolu 6.2 resp. kapitolu 6.3).

Vďaka zobrazeniu vzťahu navrhovanej zmeny siete voči iným relevantným plánom a programom bude vyhovené požiadavkám kladených na enviromentálnu správu podľa § 6 ods. 2 č. 1 zákona o SP-V.

Nasledovné **právne podklady, stratégie, plány a programy** sa v každom prípade zoberú do úvahy pre znázornenie v enviromentálnej správe:



3.2 MEDZINÁRODNÁ ÚROVEŇ

3.2.1 Supranárodná úroveň

Agenda 21 – Konferencia Spojených národov o ekológii a rozvoji:

Agenda 21 (Konferencia Spojených národov 1992) bola prijatá v roku 1992 na konferencii o ekológii a rozvoji Spojených národov v *Rio de Janeiro*. Táto predstavuje **globálny hlavný dokument o trvalom rozvoji** a bola podpísaná 178 štátmi, ktoré sa dobrovoľne zaviazali k dosiahnutiu dohodnutých cieľov. V Agende 21 sú zahrnuté hospodárske, sociálne a ekologické aspekty trvalého rozvoja.

V sfére **dopravy** sa konštatuje: *„Dopravnému sektoru sa pripisuje podstatná a pozitívna úloha pri hospodárskom a sociálnom vývoji, a potreba v tejto sfére bude nepochybne naďalej stúpať. Keďže však sektor dopravy emituje tiež atmosférické škodlivé emisie, je nutné skontrolovať existujúce dopravné systémy a koncipovať a prevádzkovať dopravné a transportné systémy s ohľadom na zvyšovanie efektivity.“* (tamtiež: Str. 83)

Pritom je potrebné vypracovať a podporovať politiky a programy, ktoré majú vplyv na náklady a sú určené na obmedzenie, redukciu príp. kontrolu atmosférických škodlivých emisií a iných ekologicky škodlivých vplyvov **sektora dopravy** so zohľadnením špecifických lokálnych a národných daností.

Protokol z Kyoto k Rámcovému dohovoru Spojených národov o zmene klímy s prílohami:

Protokol z Kyoto k Rámcovému dohovoru Spojených národov o zmene klímy predstavuje dodatkový protokol k Rámcovej konvencii Spojených národov pre zmenu klímy a na základe ratifikácie protokolu **zverejňuje v medzinárodnom meradle záväzné hraničné hodnoty emisií skleníkových plynov**. Do platnosti vstúpil v roku 2005 a v roku 2012 mal byť nahradený novým protokolom. Na viacerých konferenciách Spojených národov o klíme sa však nepodarilo nájsť zhodu, takže v roku 2012 bola napokon prijatá druhá záväzná perióda do roku 2020.

Podpísané štáty sa okrem iného zaväzujú v **oblasti dopravy** prijať alebo ďalej zdokonaľovať politiky a opatrenia zamerané na redukciu skleníkových plynov. Okrem toho je potrebné rozvíjať prispôsobovacie stratégie (porov. Österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel) (BGBl. III č. 89/2005, Artikel 10). Kvantitatívnym cieľom protokolu je **redukcia celkových emisií skleníkových plynov** priemyselných štátov do roku 2012 o minimálne 5 % v porovnaní s rokom 1990.

Mnohé z pripojených štátov, ako aj Rakúsko, sú od **dosiahnutia tohto cieľa** veľmi vzdialené. Niektoré štáty medzičasom z protokolu vystúpili. Napriek tomu si ciele protokolu našli vstup do mnohých dokumentov EÚ a spolku.

Parížska dohoda:

Parížska dohoda je dohoda s cieľom ochrany klímy. Dohoda bola prijatá v decembri 2015 na Konferencii Spojených národov o klíme v *Paríži* (COP21). Do platnosti vstúpila v novembri 2016, kedy bola ratifikovaná ako dohoda viac ako 55 krajín zodpovedných minimálne za 55 % emisií skleníkových plynov. Rakúsko ratifikovalo dohodu už v júli 2016.

Štáty sa okrem iného zaväzujú obmedziť priemernú celosvetovú teplotu o 2 °C (minimálne o 1,5 °C) voči hodnotám pred priemyselnou expanziou a čo najrýchlejšie znížiť množstvá emisií, zvýšiť **adaptivitu** štátov na klimatické zmeny a podporovať finančné toky vedúce k ochrane klímy. Aby bolo možné dosiahnuť ciele dohody, musia štáty predložiť **národné plány klímy** a tieto každých päť rokov aktualizovať. V týchto je zahrnutý rozsah emisií a pokroky pri dosahovaní cieľov. Rakúsko má **Zelenú knihu (Grünbuch)**, ktorá tvorí základ diskusie o „*integrovanej energetickej a klimatickej stratégii*“. Hoci témy doprava príp. mobilita neboli v dohode v Paríži explicitne pomenované, v Zelenej knihe je téma doprava venovaná vlastná kapitola a napr. je požadovaný presun nákladnej dopravy na železniciu.

Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej železničnej dopravy (AGC):

Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej železničnej dopravy (BGBl. III č. 147/2002), skratka **AGC**, tvorí koordinovaný plán výstavby železničných trás značného medzinárodného významu. Cieľom je vytvorenie **homogénnej a medzinárodne operabilnej európskej železničnej siete**. Rakúsko pristúpilo k dohode v roku 2002. Tak ako medzinárodná zmluva je dohoda právne záväzná.

Takzvaná elektrifikovaná železničná sieť pozostáva z **hlavných a doplnkových línii**. Okrem vedenia trate sa stanovujú aj spoločné technické minimálne štandardy. Hlavné línie sú dimenzované pre vysoké **kapacity**, čo je dôvodom plánovania zásadne dvojkoľajových tratí. Ďalšie opatrenia sa týkajú **rýchlosti výstavby**. Tu by sa mal na novovybudovaných úsekoch aplikovať najnovší stav techniky (porov. prílohu II), okrem toho je potrebné vyhýbať sa jednoúrovňovým križovatkám s cestnou sieťou (porov. tamtiež). Medzi *Viedňou, Hegyeshalom a Budapešťou* prechádza E 50, ktorá po celej svojej dĺžke spája *Paríž s Moskvou*. Vyhlásenie železnice „*Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf*“ za vysokovýkonnú dráhu predstavuje preto časť „Medzinárodnej elektrifikovanej železničnej siete“ a má medzinárodný význam.

Dohoda o biologickej rôznorodosti:

„**Dohovor o biologickej diverzite**“ predstavuje medzinárodnú svetovú dohodu a do platnosti vstúpil v roku 1993. V článku 1 (BGBl. č. 213/1995 idF BGBl. III č. 83/2015) sú stanovené ciele:

Ciele tejto dohody, ktoré sú sledované v súlade so smerodajnými ustanoveniami, sú zachovanie biologickej rozmanitosti, trvalé využívanie jej komponentov a vyvážené a správne rozdelenie výhod vyplývajúcich z využitia genetických zdrojov, hlavne primeraným vstupom do genetických zdrojov a primeraným odovzdaním príslušných technológií so zohľadnením všetkých práv týkajúcich sa týchto zdrojov a technológií ako aj primeraným financovaním.

Úlohou zmluvných strán je maximálna redukcia škodlivých vplyvov. Tak je potrebné zaviesť ustanovenia, ktoré zabezpečia, „že budú patrične zohľadnené ekologické dopady ich programov a politík, ktoré majú pravdepodobne značné škodlivé vplyvy na biologickú rôznorodosť“ (článok 14, odsek 1, pís. b). Ochrana chránených území príp. ekosystémov a prirodzeného životného priestoru (porov. článok 8) je v prípade vyhlásenia spojenia s vysokovýkonnou dráhou príp. jej projektovania špeciálne relevantná. Realizácia konvencie biodiverzity v Rakúsku prebieha v rámci **stratégie biodiverzity 2020+ (Biodiversitäts-Strategie 2020+)**.

Dohovor o spolupráci pri ochrane a trvalom využívaní Dunaja (Donauschutzübereinkommen):

Dohoda o ochrane Dunaja predstavuje medzinárodnú dohodu, ktorú v roku 1994 podpísalo Nemecko, Rakúsko, Chorvátsko, Rumunsko, Slovenská republika, Slovinsko, Česká republika, Maďarsko ako aj EÚ, a do platnosti vstúpila v roku 1998. Ciele dohody zahŕňajú kompatibilné a vhodné vodné hospodárstvo a zachovanie, zlepšenie a racionálne využívanie povrchových vôd a spodných vôd v spádovej oblasti. Štáty vynaložia „maximálne úsilie na elimináciu rizík vznikajúcich v dôsledku havárií látok ohrozujúcich vodstvo, povodní a zamrznutia Dunaja“ (BGBl. III č. 139/1998 čl. 2 ods. 1). Základ pre všetky opatrenia na ochranu Dunaja a vodstva v spádovej oblasti predstavuje **princíp pôvodu a princíp prevencie**.

V článku 7, odsek 2 sú zakotvené ustanovenia na minimalizáciu emisií:

Doplňujúce ustanovenia na prevenciu alebo minimalizáciu vplyvu nebezpečných látok a živín vyvíjajú zmluvné strany pre difúzne zdroje s ohľadom na najlepšiu prax v oblasti ekológie, najmä keď hlavné zdroje pochádzajú z poľnohospodárstva.

„**Najlepšia prax z oblasti ekológie**“ sa zasadzuje o „aplikáciu najvhodnejšej kombinácie sektorálnych kontrolných stratégií a opatrení zameraných na ochranu životného prostredia“ (príloha I, časť 2). Pri rozhodovaní o tejto kombinácii sa zohľadňujú tiež sociálne a hospodárske faktory. Najlepšia prax z oblasti ekológie sa môže v priebehu času aj meniť (porov. prílohu T, časť 2). Za realizáciu Dohody o ochrane Dunaja je zodpovedná Medzinárodná komisia pre ochranu Dunaja (IKSD).

Dohoda o mokradiach, hlavne v úlohe životného priestoru vodných a brodivých vtákov medzinárodného významu (Rámsarská konvencia):

Rámsarská konvencia predstavuje medzinárodnú zmluvu a vďaka jej vstúpeniu do platnosti v roku 1975 aj jednu z najstarších medzinárodných zmlúv pre ochranu prírody. Cieľom je **ochrana a vyvážené využívanie mokradí**. Štáty sa zaväzujú, že vyčlenia mokrade medzinárodného významu a budú sa starať o zachovanie ich ekologického charakteru. Rámec tvorí „wise use“ koncept, ktorý hovorí, že využívanie mokradí slúži blahu človeka presne tak, ako zachovanie vlastností a funkcií prirodzeného životného priestoru. Pri plánovaní vysokovýkonnej dráhy sa nesmie zabúdať na ochranu mokradí. V Rakúsku je konvencia pretransformovaná v rámci dokumentu „Ramsar-Gebiete in Österreich - Rámsarské oblasti v Rakúsku“ (BMLFUW 2014b).

Dohoda o ochrane Álp (Alpský dohovor):

Dohoda o ochrane Álp, v skrátenej forme **Alpský dohovor**, je medzinárodná zmluva na ochranu Álp, ktorá vstúpila do platnosti v roku 1995. Pritom boli zastrešené nasledovné odborné oblasti: obyvateľstvo a kultúra, plánovanie priestoru, ochrana čistoty ovzdušia, ochrana pôdy, vodné hospodárstvo, ochrana prírody a starostlivosť o krajinu, poľnohospodárstvo v hornatých krajinách, horský les, turizmus a voľný čas, doprava, energia ako aj likvidácia a spracovanie odpadu. Centrálnym cieľom v oblasti **dopravy** je zníženie intenzity **vnútroalpskej dopravy a dopravy cez alpskú oblasť**, prioritne premiestnením nákladnej dopravy z cestných komunikácií na železnicu. V mnohých realizačných protokoloch sú jednotlivé oblasti doplnené o prehlbujúce výpovede.

Hoci sa navrhovaná zmena siete bezprostredne netýka Alpského priestoru, je ako časť medzinárodnej hlavnej dopravnej siete nepriamo zaujímavá pre dopravu prechádzajúcu Alpami.

Protokol o vykonávaní Alpského dohovoru z roku 1991 v oblasti plánovania priestoru a trvalého rozvoja:

V **Protokole realizácie plánovania priestoru a trvalého rozvoja Alpskej oblasti** sú tieto všeobecné ciele definované ako článok 1 (Obč. zákonníka III č. 232/2002 v znení BGBl. III č. 114/2005):

- ☐ „Uznanie mimoriadnych potrieb Alpského priestoru v rámci národných a európskych politík,
- ☐ harmonizácia využitia priestoru aplikáciou ekologických cieľov a požiadaviek,
- ☐ šetrné a ekologické využívanie prírodných zdrojov a priestoru,
- ☐ uznanie mimoriadnych záujmov obyvateľstva v Alpskom priestore na základe úsilia o trvalé zabezpečenie ich vývojových princípov,
- ☐ podporovanie hospodárskeho rozvoja pri súčasne vyváženom demografickom trende v rámci Alpského priestoru,
- ☐ zachovanie regionálnych identít a kultúrnych zvláštností,

- ❑ *podpora rovnosti šancí usadeného obyvateľstva v oblasti spoločenského, kultúrneho a hospodárskeho rozvoja pri rešpektovaní kompetencií miestnych korporácií,*
- ❑ *zohľadnenie prírodných komplikácií, činností vo vlastnom záujme, obmedzení pri využívaní prírodných zdrojov a hodnôt pre využívanie prírodných zdrojov zodpovedajúcich ich skutočnej hodnote.“*

Protokol o vykonávaní Alpského dohovoru z roku 1991 v oblasti dopravy:

V **protokole o presadení v doprave** sú v článku 1 (BGBl. III č. 234/2002 v znení BGBl. III č. 108/2005) definované tieto **ciele**:

- ❑ *„Zaťaženia a riziká v oblasti vnútroalpskej dopravy a dopravy cez alpskú oblasť [znížiť] na mieru, ktorá by bola únosná pre ľudí, zvieratá a rastliny ako aj pre ich životný priestor, okrem iného výrazným premiestnením dopravy, najmä nákladnej dopravy na železniciu, predovšetkým vytvorením vhodných infraštruktúr a podnetov konformných pre trh:*
 - *[prispiet] k trvalému rozvoju životného a hospodárskeho priestoru obyvateľstva žijúceho v Alpском priestore vďaka dopravnej, interaktívne zosúladenej politike zmluvných strán zahrňujúcej všetkých dopravcov;*
 - *minimalizovať a v maximálnej miere eliminovať vplyvy, ktoré ohrozujú úlohu a zdroje Alpského priestoru - ktorého význam presahuje svoje hranice - ako aj ochranu jeho kultúrnych hodnôt a prírodných oblastí;*
 - *[zabezpečiť] vnútroalpskú dopravu a dopravu cez alpskú oblasť zvýšením efektivity a účinnosti dopravných systémov a podporovaním dopravcov s ohľaduplným prístupom k životnému prostrediu a prírodným zdrojom za hospodársky únosné náklady;*
 - *[zabezpečiť] seriózne podmienky výberových konaní medzi jednotlivými dopravcami.“*

Zmluvné strany sa ďalej zaväzujú znížiť spotrebu prírodných zdrojov, umožniť dosiahnuteľnosť ekologickým spôsobom a internalizovať externé náklady (porov. čl. 3).

3.2.2 Úroveň EÚ

Európa 2020. Stratégia inteligentného, trvalého a integratívneho rozvoja:

Európa 2020 je program hospodárskeho rozvoja EÚ až do roku 2020. Cieľom stratégie je **vytvorenie inteligentného, trvalého a integratívneho rozvoja**. Pre jeho konkretizáciu si EÚ stanovila päť **základných cieľov**, ktoré by mali byť dosiahnuté do roku 2020 (Európska komisia 2010: str. 5):

- ❑ *„75 % obyvateľstva vo veku od 20 do 64 rokov by malo pracovať.*
- ❑ *3 % brutto domáceho produktu EÚ by sa mali použiť na výskum a rozvoj.*

- ❑ *Dosiahnuté by mali byť ciele 20-20-20 na ochranu klímy/energií (vrátane zvýšenia cieľa pre redukciiu emisií na 30 %, ak sa splnia príslušné predpoklady).*
- ❑ *Podiel absolventov, ktorí predčasne ukončia štúdium, by sa mal znížiť na menej ako 10 % a minimálne 40 % mladšej generácie by malo mať vysokoškolské vzdelanie.*
- ❑ *Počet osôb ohrozených chudobou by mal klesnúť o 20 miliónov.“*

V rámci siedmich vedúcich iniciatív by mala EÚ a jej členské štáty odsúhlasiť opatrenia na dosiahnutie týchto cieľov. Informácie o **doprave a mobilit**e sa prioritne nachádzajú vo vedúcej iniciatíve „Európa šetriaca prírodné zdroje“ („Ressourcenschonendes Europa“). *V nej sú obsiahnuté návrhy „na modernizovanú dopravu s minimálnymi emisiami uhlíka, ktorá prispeje k zvýšeniu súťaživosti. To sa zrealizuje na základe rôznych opatrení, napr. opatrení v infraštruktúre ako je výstavba sieťových infraštruktúr pre elektrickú mobilitu, inteligentný dopravný management, lepšia logistika, ďalšia redukcia emisií CO₂ v cestnej automobilovej doprave, v leteckej a lodnej doprave a zavedenie veľkej európskej iniciatívy pre ekologické automobily“* (tamtiež: str. 18 a ďalšia). *Ďalej je potrebné starať sa „o koordinovanú realizáciu projektov z oblasti infraštruktúry, ktoré rozhodujúco prispievajú k výkonnosti dopravného systému v celej EÚ v rámci hlavnej siete EÚ“* (tamtiež: str. 19).

EUREK - Európsky koncept rozvoja priestoru. Na ceste priestorovo vyváženého a trvalého rozvoja Európskej únie:

Európsky koncept rozvoja priestoru EUREK, predstavuje vedúci obraz budúceho rozvoja európskeho teritória, na ktorom sa v roku 1999 dohodli členské štáty a Európska komisia. Koncept tvorí cieľový rámec **integrovaného priestorového rozvoja** členských štátov, a preto nie je právne záväzným dokumentom.

Základným cieľom je **vyvážený rozvoj priestoru**, vďaka ktorému sa EÚ postupne rozvíja z hospodárskej únie k svetovej únii a v budúcnosti k sociálnej únii so zachovaním regionálnej rôznorodosti“ (Európska komisia 1999: str. 10). V oblasti **dopravy** je hlavným cieľom ďalší rozvoj TEN-T; rozhodujúcou mierou prispieva k fungovaniu vnútorného trhu, ako aj k posilneniu hospodárskej a sociálnej solidarity (tamtiež: str. 14).

Obnovená stratégia trvalo udržateľného rozvoja EÚ:

Obnovená stratégia trvalo udržateľného rozvoja EÚ formuluje štyri hlavné ciele trvalého rozvoja. Tieto sú „ochrana životného prostredia, sociálna spravodlivosť a spolupráca, hospodársky blahobyt ako aj dodržanie medzinárodnej zodpovednosti“. Jednou z formulovaných centrálnych výziev je **trvalá doprava**. Hlavným cieľom je pritom „[z]abezpečiť, aby dopravné systémy vyhovovali hospodárskym, sociálnym a ekologickým nárokom a súčasne minimalizovali negatívne dopady na hospodárstvo, spoločnosť a ekológiu“ (Rada Európskej únie 2006: str. 10).

Operatívne **ciele a normatívy** pre dosiahnutie tohto cieľa okrem iného sú:

- ❑ „Funkčné oddelenie hospodárskeho rastu a dopytu v doprave s úmyslom redukcie dopadov na životné prostredie.
- ❑ Dosiahnutie trvalej úrovne využívania energie v dopravnom sektore a redukcia emisií skleníkových plynov zapríčinených dopravou.
- ❑ Redukcia emisie škodlivín zapríčinených dopravou na úroveň, ktorá minimalizuje dôsledky pre ľudské zdravie a/alebo životné prostredie.
- ❑ Dosiahnutie vyváženého premiestnenia dopravy na ekologických dopravcov za účelom vytvorenia trvalého dopravného a mobilného systému.
- ❑ Redukcia hluku zapríčineného dopravou či už v samotnom zdroji alebo aplikáciou sekundárnych protihlukových opatrení za účelom minimalizácie zdravotných problémov spôsobených následkom celkovej expozície. (tamtiež: str. 10)

Opatrenia musia byť prijaté na základe **alternatív v cestnej nákladnej a osobnej doprave**, vrátane „vhodnej výstavby transeurópskych sietí“ (tamtiež: str. 11). Na základe vyhlásenia za vysokovýkonnú dráhu a plánovanej výstavby dráhy sa prispeje k dosiahnutiu cieľov stratégie trvalo udržateľného rozvoja. Pri posudzovaní je potrebný aj odhad externých nákladov, ktoré vzniknú v dôsledku dopravy. Na výpočet infraštruktúrnych poplatkov majú byť použité nové metódy informačnej a komunikačnej technológie.

European Union Strategy for Danube Region:

Stratégia Európskej únie pre dunajský región, skrátene **Dunajská stratégia** je stratégia na podporu spolupráce štátov ležiacich pozdĺž *Dunaja* predovšetkým vo sférach pripojenia, ekológie, budovania blahobytu ako aj posilnenia dunajského regiónu (bezpečnosť) (Európska komisia 2014: str. 8).

V oblasti **dopravy** je veľký potenciál v trvalej **vnútroštátnej lodnej doprave** v riečnej spádovej oblasti *Dunaja*. Tu musia byť so zohľadnením ekologických predpisov odstránené úžiny, aby bola zabezpečená splavnosť rieky. Rovnako je potrebné vybudovať cestnú, železničnú a leteckú dopravnú infraštruktúru v súlade s projektom TEN-T. Vyhlásenie za vysokovýkonnú dráhu prispieva k dosiahnutiu týchto cieľov. Dôležité je multimodálne a interoperabilné využitie potenciálov rieky. (tamtiež: str. 8).

Na stratégii sa podieľa celkom 14 pohraničných štátov: deväť členských štátov EÚ (AT, BG, CZ, DE, HR, HU, RO, SI, SK), ako aj päť ďalších tretích štátov (BiH, MD, MN, SRB, UA). **Pohraničné štáty s riekou Dunaj** priamo presadzujú ciele stratégie.

Ciele navrhované Európskou komisiou zahŕňajú okrem iného zlepšenie mobility a multimodality, zvýšenie využívania obnoviteľnej energie, zachovanie biologickej rôznorodosti, území a kvality ovzdušia a pôdy alebo zlepšenie inštitučnej kapacity a spolupráce. Podiel nákladnej riečnej dopravy sa má do roku 2020 zvýšiť o 20 % (v porovnaní s rokom 2010) a v prístavoch *Dunaja* majú byť zriadené efektívne, multimodálne terminály.

Biela kniha - cestovný poriadok pre jednotný európsky dopravný priestor – k dopravnému systému na princípe výberových konaní a šetrenia prírodných zdrojov:

Bielu knihu o doprave vypracovala Európska komisia v roku 2011. Kniha má prispieť k rozvoju dopravy a k podpore mobility a zároveň aj k dosiahnutiu cieľa zníženia emisií do roku 2050 o 60 %. **Zlepšenia** je potrebné dosiahnuť v troch oblastiach (Európska komisia 2011: str. 10 a ďalšia):

- ❑ Vývoj a zavedenie nových a trvalých pohonných hmôt a pohonných systémov;
- ❑ Optimalizácia výkonu multimodálnych logistických reťazí, okrem iného výraznejším využívaním energeticky efektívnych dopravcov;
- ❑ Zvyšovanie efektivity dopravy a využívanie infraštruktúry vďaka informačným systémom a trhovopodporovaným podnetom.

Aby bolo možné túto víziu dosiahnuť, musia sa zavádzať nové **technológie** a rozvíjať primeraná **infraštruktúra**. Za dôležité komponenty sa pritom považuje zavedenie európskeho dopravného priestoru pre všetky dopravné prostriedky, rozvoj európskej stratégie vo výskume, inovácii a zavádzaní dopravy, ako aj celoplošnej modernej infraštruktúry, inteligentné stanovenie cien a financovanie. (tamtiež: str. 12 a ďalšie). Do roku 2030 by sa malo 30 % nákladnej dopravy z cestných komunikácií presmerovať na železničnú alebo lodnú dopravu; do roku 2050 by to malo byť 50 %. Prevažná časť osobnej dopravy na stredné vzdialenosti by sa mala do roku 2050 presunúť na **železnicu** (tamtiež: str. 10). Do roku 2050 by mali byť všetky letiská hlavnej siete pripojené na železničnú sieť, prioritne na vysokovýkonnú sieť (tamtiež: str. 11). Toto má priamy význam pre vyhlásenie za vysokovýkonnú dráhu, pretože toto opatrenie prispieva k zatraktívneniu železničného dopravcu a spojí letisko s hlavnou sieťou.

Smernica 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor:

Smernica 2012/34/EÚ upravuje predpisy pre prevádzku v železničnej infraštruktúre a podávanie výkonov v železničnej doprave, kritéria pre udelenie, predĺženie alebo zmenu schválení železničných podnikov ako aj zásady a postupy pre stanovenie a vyberanie poplatkov v železničnej doprave a pridelenie prepravných kapacít železničnej doprave. Európsky dopravný trh môže vďaka tomu viac zrást' a tak posilniť **vnútorný trh a zabezpečiť trvalú mobilitu**.

Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete:

Transeurópske siete, skrátene TEN-T, predstavujú program výstavby dopravných, energetických a komunikačných sietí. Cieľom je všeobecné **zlepšenie infraštruktúry a unifikácia dopravných systémov** v Európe.

V nariadení (EÚ) č. 1315/2013 sú stanovené prioritné línie TEN-T. Tieto definujú dopravné infraštruktúry, špecifikujú požiadavky, ktoré majú byť splnené, a ponúkajú opatrenia na realizáciu. Stredobodom pozornosti je vytvorenie nových infraštruktúr a komplexná modernizácia a sanácia existujúcich infraštruktúr až do roku 2030, ako aj prijatie opatrení na podporu využitia šetriaceho prírodného zdroje (ods. 8).

V tomto nariadení je zakotvená dvojúrovňová štruktúra **celkovej siete** a **hlavnej siete**. Hlavná sieť zahŕňa najdôležitejšie hlavné spojenia a koridory. Všetky hlavné mestá EÚ ako aj ďalšie dôležité veľké mestá tvoria stanice v hlavnej sieti, ktoré vzájomne spájajú rôzne dopravné infraštruktúry. Hlavná sieť má byť dokončená do roku 2030.

V hlavnej sieti bolo definovaných deväť **koridorov**, ktoré predstavujú hlavné osi TEN-T. Tieto koridory zahŕňajú minimálne troch dopravcov, rozprestierajú sa na území minimálne troch členských štátov a majú minimálne dva medzinárodné úseky. Medzi *Viedňou* a *Budapešťou* príp. *Bratislavou* prechádzajú tri hlavné **koridory TEN-T** (porov. kapitolu 1.3) a sú mimoriadne dôležité pre navrhovanú zmeny siete.

Celková sieť zahŕňa celoeurópsku dopravnú sieť, ktorá zabezpečí prístup do všetkých regiónov. Dokončená má byť do roku 2050. Cieľom je, aby všetci občania ako aj podniky dosiahli celkovú sieť do 30'.

Nariadenie (EÚ) č. 1316/2013 facilitá „Connecting Europe“:

Nariadenie (EÚ) č. 1316/2014 reguluje **realizáciu a kofinancovanie** transeurópskych sietí (TEN-T):

„Facilita vytvorená na základe tohto nariadenia „Connecting Europe“ (CEF pre „Connecting Europe Facility“) má urýchliť investície v oblasti transeurópskych sietí a zvýšiť pákový účinok pre finančné prostriedky či už z verejného alebo privátneho sektora a súčasne zvýšiť právnu istotu a zachovať zásadu technologickej neutrality.“ (čl. 2)

Pre obdobie 2014-2020 sú vyhradené financie v celkovej výške okolo 33 miliárd €. Približne 26 miliárd € je pripravených pre sektor dopravy, z čoho cca. 11 miliárd výlučne pre kohézne štáty (kapitola I čl. 5, ods. 1, pís. a). Dopravné infraštruktúry budú až do 40 % kofinancované z fondu EÚ (kapitola III čl. 10 pís. i).

Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu:

V nariadení (EÚ) č. 913/2010 sú stanovené **medzinárodné koridory nákladnej dopravy** (angl. *Rail Freight Corridors*, skratka RFC). Pre management koridoru nákladnej dopravy sa zriadi transparentná štruktúra viacerých miest (Management Board, Executive Board). Existuje jedno miesto umožňujúce prístup k traťovým kapacitám (One-Stop-Shop); predkladateľ žiadosti má tak k dispozícii len jedno jediné poradenské miesto pre žiadosť o infraštruktúrne kapacity.

Stratégia EÚ na ochranu biodiverzity do roku 2020:

V **Stratégii EÚ na ochranu biodiverzity do roku 2020** je formulovaných šesť cieľov pre zabránenie strate biodiverzity:

- ☐ Komplexné presadenie smernice na ochranu vtáctva a habitatu
- ☐ Zachovanie a revitalizácia ekosystémov a služieb ekosystémov
- ☐ Zvýšenie prínosu poľnohospodárstva a lesného hospodárstva k zachovaniu a zlepšeniu biodiverzity

- ☐ Zabezpečenie trvalého využívania zdrojov rýb
- ☐ Likvidácia invazívnych druhov, ktoré do daného prostredia nepatria
- ☐ Znižovanie globálnej straty biodiverzity

K cieľom patrí celkovo 20 opatrení.

Cieľom pre rok 2020 je „stabilizácia strát biologickej rôznorodosti a zastavenie zhoršovania služieb v ekosystéme v EÚ a maximálna revitalizácia pri súčasnom zvyšovaní príspevku EÚ na zabránenie strát biodiverzity“ (Európska komisia 2011a: str. 12 a ďalšie).

Ako **vízia** pre rok 2050 je formulovaná „ochrana, stanovenie hodnôt a primeraná revitalizácia biologickej rozmanitosti a ňou poskytnutých služieb – prírodného kapitálu – Európskej únie na základe jej vlastnej hodnoty biologickej rozmanitosti a jej fundamentálneho príspevku pre lepšie blaho človeka a pre hospodársky blahobyť“, aby „mohli byť odvrátené katastrofálne zmeny spôsobené stratou biologickej rozmanitosti“ (tamtiež: str. 6). Pri vývoji infraštruktúrnych projektov je potrebné dbať hlavne na starostlivé zaobchádzanie s ekosystémami a na zachovanie biodiverzity.

Smernica (EÚ) č. 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (FFH smernica - flóra-fauna-habitat):

Centrálnym cieľom FFH smernice je zabezpečenie rozmanitosti druhov „vd'aka zachovaniu prirodzeného životného priestoru ako aj voľne žijúcich zvierat a voľne rastúcich rastlín“ (čl. 2, ods. 1). Pre tento účel je budovaná európska sieť chránených oblastí **Natura 2000**. Členské štáty sa zaväzujú vymenovať, zachovávať a rozvíjať oblasti s výskytom druhov a životného priestoru európskeho významu. Týmto oblastiam bola priznaná kategória ochrany „Európska chránená oblasť“. Realizácia v Rakúsku prebieha na úrovni krajín v rámci zákonov o ochrane prírody.

Smernica (EÚ) č. 2009/147/ES o ochrane voľne žijúceho vtáctva (smernica o ochrane vtáctva):

Cieľom smernice o ochrane vtáctva je zachovanie a ochrana všetkých voľne žijúcich druhov vtákov v rámci EÚ ako aj ich vajec, hniezd a životného priestoru (čl. 1, ods. 19). Celkovo ide o 181 druhov. Dôležité opatrenie pre dosiahnutie cieľov je zriadenie chránených oblastí, Európskych oblastí na ochranu vtáctva. Tieto chránené pásma tiež predstavujú časť siete **Natura 2000**.

Smernica 2000/60/ES o vytvorení poriadkového rámca pre opatrenia Spoločenstva v oblasti vodnej politiky (Rámcová smernica o vode):

Takzvaná **Rámcová smernica o vode** slúži na zjednotenie politiky o vode v rámci EÚ a na zadanie jednotných **kvalitatívnych cieľov**. V cieľoch je zakotvené zabránenie ďalšieho zhoršovania životného prostredia, zlešovanie stavu vodných ekosystémov, podpora trvalého využívania vody a postupná redukcia znečisťovania spodnej vody a zabránenie jej ďalšieho znečisťovania. Tým sa prispeje k (čl. 1):

- ❑ „dostatočnému zásobovaniu povrchovou a spodnou vodou dobrej kvality, ako je to potrebné pre dlhodobé, vyvážené a správne využívanie vody;
- ❑ podstatnej redukcii znečistenia spodnej vody;
- ❑ ochrane výsoštných vôd a morskej vody;
- ❑ realizácii cieľov príslušných medzinárodných dohôd vrátane tých, ktoré sú zamerané na zabránenie a odstránenie znečistenia morí, na základe opatrení spoločenstiev podľa článku 16, odsek 3 na ukončenie alebo postupné zastavenie emisií alebo strát prioritných nebezpečných látok a síce s konečným cieľom dosiahnuť v moriach koncentrácie pre prirodzene vznikajúce látky v blízkosti základných hodnôt a v prípade antropogénnych syntetických látok dosiahnuť koncentrácie približujúce sa nule.“

Členské štáty sú povinné stanoviť program opatrení, ktorý zabezpečí dosiahnutie cieľov. V Rakúsku je plánovanie týkajúce sa oblastí v povodí riek stanovené v Národnom pláne hospodárenia s vodstvom.

Smernica 2001/81/ES o národných maximálnych emisných množstvách pre určité škodliviny v ovzduší (NEC smernica):

Na báze **NEC smernice** (angl.: **National Emission Ceilings Directive**) je potrebné stanoviť národné maximálne emisné množstvá pre škodliviny oxid siričitý (SO₂), oxid dusnatý (NO_x), prchavé organické zlúčeniny okrem metánu (NMVOC) a amoniaku (NH₃). Maximálne množstvá pre jednotlivé členské štáty boli stanovené individuálne. Pomocou výpočtu, ktorého metóda je zobrazená v smernici, boli vymodelované opatrenia pre dodržanie ekologických cieľov pri súčasnej redukcii nákladov v EÚ. Cieľom je

„obmedzenie emisií nahromadených a eutrofických škodlivín ako aj ozónových predchodcov za účelom zlepšenia ochrany životného prostredia v spoločenstve a zdravia človeka proti rizikám kontaminácie, eutrofie pôdy a ozónu v blízkosti pôdy, a dlhodobým cieľom je dodržanie kritických koncentrácií a kvantitatívnych vplyvov škodlivín a účinnej ochrany všetkých ľudí voči známym rizikám ohrozujúcim zdravie v dôsledku znečistenia ovzdušia [...]“ (čl. 1)

V Rakúsku je NEC smernica realizovaná na základe Zákona o maximálnych emisných množstvách v ovzduší (BGBl. I č. 34/2003). Podporovaním železničnej dopravy sa prispieva k dosiahnutiu týchto cieľov.

Smernica 2002/49/ES, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku (Smernica o enviromentálnom hluku):

Ciele **Smernice o enviromentálnom hluku** zahŕňajú ustanovenie spoločného konceptu pre **zabránenie, prevenciu alebo minimalizáciu škodlivých vplyvov v dôsledku environmentálneho hluku** (č. 1). Členské štáty sú povinné vypracovať hlukové mapy pre zistenie záťaže vplyvom environmentálneho hluku, informovať verejnosť o enviromentálnom hluku a jeho účinkoch a vypracovať akčné plány pre dosiahnutie cieľov smernice.

V Rakúsku bola Smernica o enviromentálnom hluku presadená zákonom Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG; BGBl. I č. 60/2005) smernicou Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV; BGBl. II č. 144/2006) do národného práva. Hlukové mapy a akčné plány v Rakúsku si môžete pozrieť na laerminfo.at. Ciele Smernice na ochranu pred enviromentálnym hlukom je v každom prípade potrebné zohľadniť pri rozvoji železničnej infraštruktúry.

3.3 NÁRODNÁ ÚROVEŇ

3.3.1 Rakúska republika

Železničný zákon:

Eisenbahngesetz (BGBl. č. 60/1957 v znení BGBl. I č. 137/2015) riadi Organisation des österreichischen Schienenverkehrs. Okrem všeobecných ustanovení pojmov alebo úprav týkajúcich sa budovania a prevádzky železničných tratí sa diskutuje aj o železničnom dopravnom trhu. V § 55a je stanovené, že Spolkový minister dopravy, inovácie a technológie musí zverejniť smernice o výstavbe železničnej infraštruktúry. V nej *„je potrebné zohľadniť aj tie požiadavky, ktoré umožňujú v záujme cestujúcich postupne spájať symetricky zosynchronizované dopravy v uzlových staniciach (Integrálny pravidelný cestovný poriadok)“* (§ 55 ods. 2). Hlavná stratégia je naplánovaná v časovom horizonte minimálne päť rokov: *„Podniky železničnej infraštruktúry musia hlavnú stratégiu v ich obchodných plánoch, v ktorých musí byť zahrnutý investičný a financujúci program, zohľadniť pri opatreniach plánovania, výstavby a údržby železničnej infraštruktúry, ktoré majú byť financované za pomoci verejných prostriedkov.“* (§ 55 ods. 4)

Rakúska stratégia trvalého rozvoja (Österreichische Strategie Nachhaltige Entwicklung, ÖSTRAT) – rokovací rámec pre zväz a krajiny:

Rakúska stratégia trvalého rozvoja (BMLFUW 2010), skrátene **ÖSTRAT**, je spoločný dokument zväzu a krajín, ktorý stanovuje priestory pre rokovania, budúce témy a organizačný rámec **trvalého rozvoja** Rakúska. Centrálnymi **cieľmi** ÖSTRAT sú zabezpečenie kvality života, posilnenie Rakúska ako dynamickej hospodárskej zóny, ochrana rakúskeho životného priestoru ako aj sociálna a hospodárska zodpovednosť Rakúska (tamtiež: str. 7).

V **Arbeitsprogramm 2011ff (pracovnom programe) zväzu a krajín z roku 2011 a ďalších** (BMLFUW 2011) ohľadom ÖSTRAT je k téme doprava uvedené: *„V záujme umožnenia trvalej mobility je potrebné podporovať pešiu mobilitu, cyklistov a verejnú dopravu, optimalizovať dopravné cesty, redukovat' medzinárodné dopravné toky a využívať pre krajinu nové technológie. Pritom je potrebné venovať pozornosť hlavne skupinám obyvateľstva so zníženou mobilitou. V nákladnej doprave je potrebné zoptimalizovať transportné dráhy a preorientovať sa na ekologické dopravné prostriedky.“* (tamtiež: str. 18).

Dôležitým aspektom je značné **zaťaženie skleníkovými plynmi** vznikajúcimi v dôsledku dopravnej prevádzky. V tejto oblasti je potrebné využívať predovšetkým alternatívne pohonné hmoty a ekologickejšie dopravné prostriedky (tamtiež: str. 21). K skráteniu ciest však možno prispieť i lepším **zosúladením územného plánovania a plánovania dopravy**, čo povedie aj k zníženiu dopravnoindukovaných zaťažení (tamtiež: str. 23).

Rakúsky koncept územného rozvoja (Österreichisches Raumentwicklungskonzept) ÖREK 2011:

Rakúsky koncept územného rozvoja (kancelária Rakúskej konferencie územného poriadku 2011), skrátene **ÖREK**, je strategický riadiaci nástroj na celoštátnej úrovni a vypracováva ho Rakúska konferencia územného poriadku (Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖROK) na obdobie desiatich rokov. Koncept sa rozumie ako **vzor s odporúčanými konaniami pre územný rozvoj** krajín, obcí a miest a nie je právne záväzný.

Okrem **základných postojov** súťaživosti, solidarity a perspektívy (tamtiež: str. 17 a ďalšia) ÖREK formuluje rozvoj príp. zachovanie kompaktných štruktúr osídlenia, polycentrických štruktúr, výkonných osí a funkčných sietí ako **ciele** územného rozvoja. Ďalej ide o snahu podporovať malé a stredné mestá, rozvoj mimomestského priestoru, rozvoj potenciálov špecifických z hľadiska regiónov, udržanie demografického vývoja a kontrola opatrení zameraných na oblastné priority (tamtiež: str. 18 a ďalšie).

ÖROK sa okrem toho hlási k ôsmim **zásadám činnosti**, ktoré zahŕňajú trvalý rozvoj priestoru, orientáciu na spoločné blaho, koherentné a participatívne plánovanie, spoluprácu v rámci zväzu, so susednými krajinami a v rámci EÚ, ako aj kontrolu účinkov a realizáciu konceptu (tamtiež: str. 20 a ďalšia).

Program činnosti ÖREK sa rozdeľuje do štyroch pilierov, ktoré sa opätovne rozdeľujú do oblastí činností a oblastí povinností (tamtiež: str. 25 a ďalšie):

- ❑ Pilier č. 1 sa zaoberá regionálnou a národnou konkurencieschopnosťou. Dôležitý cieľ tu okrem iného predstavuje zabezpečenie a výstavba kvalitných regionálnych stanovišť a hlavne dosiahnuteľnosti vďaka integrovanému rozvoju líniovej infraštruktúry.
- ❑ Pilier 2 obsahuje zóny činnosti v oblasti spoločenskej rozmanitosti a solidarity. Dôležitými faktormi sú pritom prisťahovalectvo, starostlivosť o existenciu človeka a rozvoj.
- ❑ V pilieri 3 sú ciele súvisiace so zmenou klímy, prispôbovaním a efektivitou zdrojov, ktoré budú prehlbované v oblasti energetických systémov, ochrany pred prírodnými udalosťami a vývoja voľného priestoru ako aj mobility.
- ❑ V pilieri 4 sú ciele spojené do kooperatívnych a efektívnych štruktúr činností. Tu sú zahrnuté sféry činností ako je posilnenie regionálnej úrovne plánovania, rozvoj celorakúskej aglomeračnej politiky, partnerské vzťahy medzi mestom a vidiekom ako aj posilnenie celorakúskych a európskych perspektív.

Rozsahy úloh s relevanciou pre navrhovanú zmenu siete prioritne nájdete v pilieroch 1 a 3. K tomu patrí ďalší rozvoj prímestskej dopravy a zabezpečenie regionálnej dostupnosti, zabezpečenie koridorov hlavnej infraštruktúry (tamtiež: str. 35 a ďalšie) ako aj výstavba intermodálnych rozhraní (tamtiež: str. 75 a ďalšia). V pilieri 2 je obsahom úloh definícia minimálnych štandardov pre sprístupnenie verejnej dopravy (tamtiež: str. 52 a ďalšia).

Zmluva o vstupe do EÚ, protokol č. 9 o cestnej a železničnej doprave ako aj kombinovanej doprave v Rakúsku:

V **protokole č. 9** je zakotvené, že členské štáty vytvoria opatrenia na výstavbu železničnej dopravy a kombinovanej dopravy. Pritom je potrebné dbať na konkurencieschopnosť, efektívnosť a transparentnosť nákladov (BGBl. č. 45/1995 čl. 7). Z toho vyplýva bezprostredná relevancia pre navrhovanú zmenu siete.

Komplexný dopravný plán pre Rakúsko:

Komplexný dopravný plán pre Rakúsko (Gesamtverkehrsplan für Österreich, BMVIT 2012), skratka **GVP**, bol v roku 2012 predložený zo strany BMVIT. Obsahuje **ciele a smernice rakúskej dopravnej politiky** až do roku 2025. Prioritným cieľom je vyvinúť sociálnejší, bezpečnejší, ekologickejší a efektívnejší systém dopravy (tamtiež: str. 4).

Vychádzajúc z desiatich **dopravno-politických smerníc** vychádza dosiahnutie nadradeného cieľa na základe ôsmich **zväzkov stratégie a opatrení** z dimenzií

- ☐ modernej infraštruktúry ako základne dopravnej siete orientovanej do budúcnosti,
- ☐ verejnej dopravy budúcnosti,
- ☐ vyššej bezpečnosti,
- ☐ plánovania, systematizácie, vytvárania sietí,
- ☐ technológie a inovácie,
- ☐ zohľadnenia rôznych potrieb,
- ☐ ochrany životného prostredia a efektivity využívania prírodných zdrojov,
- ☐ Medzinárodné. (tamtiež: str. 5 a ďalšie)

Opatrenia v dimenzii „Modernej infraštruktúry ako základne dopravnej siete orientovanej do budúcnosti“ sa týkajú predovšetkým **cieľovej siete 2025+ (Zielnetz 2025+; ÖBB-Infrastruktur AG 2011)**. Táto definuje stanovenie cieľov pre výstavbu infraštruktúry v železničnej doprave, nákladná doprava má byť presmerovaná z ciest na železniciu. Cieľová sieť 2025+ umožní zavedenie pravidelného cestovného poriadku v osobnej doprave. Vďaka tejto výstavbe sa doteraz skrátí cestovný čas *Viedeň - St. Pölten* zo 40' na 25'.

V dimenzii „Verejná doprava budúcnosti“ sú najdôležitejšie **opatrenia** vypracovanie **celospolkového konceptu VD** ako aj rozvoj **celorakúskeho pravidelného cestovného poriadku** (tamtiež: str. 57 a ďalšie). Rovnako sa zrýchli prepojenie rôznych ponúk mobility. Na tento účel má byť etablovaná celorakúska dopravná informácia pre všetky dopravné ponuky (tamtiež: str. 62).

V oblasti „Vyššej bezpečnosti“ sa má výrazne zredukovať počet smrteľných úrazov a zranení. Zvýšiť bezpečnosť má tiež nové nariadenie pre železničné križovatky. Dimenzia „Plánovanie, systematizácia, prepojenie“ smeruje k tomu, aby sa dopravný systém stal inteligentnejším a aby boli k dispozícii informácie o efektívnom prepojení dopravných prostriedkov. Vo sfére činností „Technológia a inovácia“ je potrebné podporiť a posilniť vývoj mobility a podporiť nasadenie nových technológií. Opatrenia v oblasti „Zohľadnenie rôznych potrieb“ by mali odstrániť bariéry a zlepšiť dostupnosť systému pre všetkých ľudí. Rakúska dopravná politika sa bude okrem toho v zvýšenej miere starať o vytvorenie dopravného systému spočívajúceho na rovnoprávnosti pohlaví. V oblasti „Ochrana životného prostredia a efektívne využívanie prírodných zdrojov“ sú dôležité ciele ako je presun dopravy na železnicu a prepojenie dopravných systémov s využitím alternatívnych pohonov. V oblasti „Medzinárodné“ sú podstatné projekty realizácia cieľov stratégie Európskej únie pre Dunajský priestor a zriadenie európskeho vzdušného priestoru. (tamtiež: str. 69).

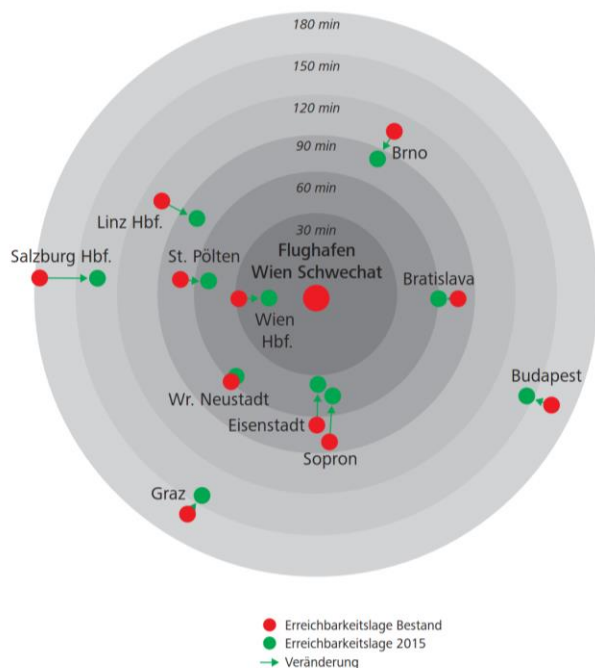
Cieľová sieť 2025+:

Cieľová sieť 2025+ (ÖBB-Infrastruktur AG 2011) tvorí komplexný koncept ÖBB-Infrastruktur AG a je od súhlasená BMVIT. Pritom sa sledujú tri hlavné ciele (tamtiež: str. 7 a ďalšie).

- ☐ Posilnenie pozície na trhu
- ☐ Zvýšenie hospodárnosti
- ☐ Ďalší rozvoj bezpečnosti

Pre tieto ciele sú definované príslušné **stratégie**. Pre trhové segmenty s adekvátnym dopytom v systéme sú plánované investície do infraštruktúry. Konkrétne pre spojenie Ostbahn - letisko - S-Bahn (Klederinger Schleife) sa plánuje zvýšenie traťovej kapacity, redukcia časov prepravy a zvýšenie maximálnej rýchlosti (tamtiež: str. 9; pozri Obrázok 7).

Rámcový plán ÖBB-Infrastruktur AG predstavuje priebežne aktualizovaný nástroj financovania. Vďaka nemu sa stanovuje realizovateľné projektové portfólio. V aktuálnom rámcovom pláne 2017-2022 (BMVIT 2016a) sa nachádzajú konkrétne opatrenia pre dosiahnutie cieľov: konkrétne stavebné zámery veľkých osí, ofenzíva staníc, výstavba nákladného terminálu ako aj už existujúce sanácie (porov. tiež kapitolu 5.3.1).



Geplante Fahrzeiten 2015

Fahrzeit* vom Flughafen Schwechat nach

Zielbahnhof	Zielnetz	Bestand
Wien Hauptbahnhof	0:15	0:30 (Meidling)
Wr. Neustadt	0:55	1:00
St. Pölten ¹	0:55	1:30
Bratislava ²	1:00	1:35
Eisenstadt ²	1:05	1:45
Sopron ^{1,2}	1:25	1:50
Linz Hbf. ¹	1:45	2:35
Brno ¹	1:55	2:30
Salzburg Hbf. ¹	2:45	3:55
Graz ¹	2:55	3:10
Budapest ¹	2:55	3:20

*Anm.: gerundete Werte, inkl. 10 min Umsteigezeit

¹über Wien Hbf. ²über Spange Götzendorf

Grundlage: ÖBB Plan 912 (geringfügig adaptiert)

Obrázok 7: Pripojenie Flughafen Wien (letiska Viedeň) 2015 (ÖBB-Infrastruktur AG 2011)

Projekty vhodné na realizáciu navrhovanej zmeny siete nie sú obsiahnuté v súčasnom aktuálnom rámcovom pláne ÖBB príp. v **Cieľovej sieti 2025+** (ÖBB 2011), pretože ich realizácia výrazne presahuje realizačný horizont Cieľovej siete 2025+.

Stratégia Rakúska v oblasti biodiverzity 2020+:

V stratégii biodiverzity (Biodiversitäts-Strategie; BMLFUW 2014a) je stanovených **päť oblastí činností a dvanásť cieľov** pre zachovanie a podporu biodiverzity a jej účinkov v ekosystéme. Cieľ 11 „Biodiverzita a jej účinky v ekosystémoch sú zohľadnené v oblastiach Priestorové usporiadanie a doprava/mobilita“ smeruje okrem iného k tomu, aby sa výrazne zvýšila ekologická priepustnosť pri hlavných dopravných dráhach. Aj v rámci iných cieľov sú naplánované opatrenia relevantné z hľadiska dopravy a mobility: redukcia emisií spôsobených dopravou alebo pokračovanie v už existujúcich opatreniach s pozitívnym účinkom na biodiverzitu, ako sú zákazy nočných jász alebo obmedzenia rýchlosti. Realizáciou navrhovanej zmeny siete tu môžu vzniknúť pozitívne impulzy.

Rakúska stratégia pre prispôsobenie sa zmene klímy:

Rakúska stratégia pre prispôsobenie sa zmene klímy (Österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel; BMLFUW 2012a) bola schválená v roku 2012 zo strany ministerskej rady (Ministerrat). **Cieľom** stratégie je stanovenie iniciatív a opatrení zameraných na tlmenie negatívnych vplyvov zmeny klímy na životné prostredie, spoločnosť a hospodárstvo. Ďalej by mali byť predložené rozhrania zón aktivít, aby sa predišlo možným konfliktom pri realizácii a vytvorilo povedomie pre kompletnosť témy. (tamtiež: str. 13 a ďalšie).

Desať **hlavných princípov** tvorí orientačný rám, v rámci ktorého môžu rôzni aktéri nezávisle od sektorov, úrovní a stavu navrhovať rozhodnutia špecifické pre dané situácie (tamtiež: str. 48 a ďalšie).

Stratégia formuluje v oblasti dopravnej infraštruktúry okrem iného tieto **ciele**:

- ❑ „zníženie tepelného zaťaženia v osídlených priestoroch, u dopravcov a v prevádzkových budovách
- ❑ prispôsobenie zákonov, noriem a smerníc vplyvom zmeny klímy
- ❑ zabezpečenie tepelného komfortu upraveným plánovaním infraštruktúry ako časť plánovania miest a voľného priestoru
- ❑ zníženie nadbytočných upravených plôch dopravných štruktúr za účelom zníženia/prevencie proti lokálnym povodňam
- ❑ demonštrácia realizovateľnosti dopravnej infraštruktúry prispôbenej klimatickým zmenám“ (tamtiež: str. 115 a ďalšia)

V druhej časti stratégie prispôsobenia zahrňujúcej **akčný plán** sú v kapitole „Zóna aktivity dopravnej infraštruktúry vrátane aspektov týkajúcich sa mobility“ formulované rozsiahle odporúčenia činností pre dosiahnutie vyššie opísaných cieľov. Tieto je každopádne potrebné zohľadniť pri realizácii navrhovanej zmeny siete.

Zákon o práve na vodu (Wasserrechtsgesetz 1959):

Zákon o práve na vodu (BGBl. č. 215/1959 v znení BGBl. I č. 54/2014) predstavuje regulátor na reguláciu príležitostí v oblasti vody. Celý je rozčlenený do troch **tematických okruhov**:

- ❑ Využívanie vodstva
- ❑ Trvalé obhospodarovanie, ochrana a udržiavanie čistoty vôd
- ❑ Ochrana a starostlivosť o vodstvo

Ciele zahŕňajú udržiavanie vodstiev v čistote a ich ochranu, aby bolo možné získavať pitnú vodu z povrchových vôd aj z prameňov. Je nutné zredukovať ďalšie znečisťovanie povrchových vôd resp. zabrániť ďalšiemu znečisťovaniu. Pokiaľ ide o povrchové vody, tieto musia byť v takom stave, aby boli použiteľné pre spoločnú spotrebu a na priemyselné účely, a aby zostali zachované vodstvá pre ryby (§ 30 ods. 1).

Národný plán pre management rizík pri povodniach (Nationaler Hochwasserrisikomanagement-plan RMP 2015):

Na základe posúdenia rizika povodne na jednotku povodia (*Dunaj, Rýn, Labe*) a vypracovaných máp s nebezpečenstvom a rizikom povodní bol vytvorený **plán pre management rizík pri povodniach** (BMLFUW 2016). V ňom sú uvedené **opatrenia**, vďaka ktorým by mali byť dosiahnuté tieto **ciele** (tamtiež: str. 29):

- ☐ Zabránenie vzniku nových rizík povodní
- ☐ Redukcia súčasných rizík povodní
- ☐ Redukcia negatívnych vplyvov počas povodne a po nej
- ☐ Zvýšenie povedomia v oblasti rizík a nebezpečenstiev

Opatrenia sú priradené do oblastí činností, prevencie, ochrany, povedomia, prípravy a následnej starostlivosti.

Národný plán pre obhospodarovanie vodstiev (Nationaler Gewässerbewirtschaftungsplan 2009):

Národný plán pre obhospodarovanie vodstiev (BMLFUW 2009), skratka **NGP**, je centrálné nadriadený dokument pre plánovanie v Rakúsku na územiach s povodím riek. V ňom sú opísané jednotlivé jednotky povodí a zhodnotené ich zaťaženie. V rámci **programu opatrení** sú stanovené zachovávajúce opatrenia, sanačné opatrenia a opatrenia na podporu vodohospodárskeho rozvoja. Pre vodstvo v dobrom stave bude aj naďalej zabezpečená ich ochrana; pre vodstvo v horšom stave by sa mal stav postupne zlepšovať. Pre redukciu škodlivín z difúzných zdrojov ako je doprava je okrem iného uvedené opatrenie „Redukcia rýchlostí“ zamerané na zníženie množstva oxidu dusnatého. Vďaka zatriaktívnemu železničnej doprave je možné prispieť k redukcii difúzných zdrojov škodlivín.

Zákon o ochrane pred imisiami – vzduch (Immissionsschutzgesetz – Luft):

Ciele zákona o ochrane pred imisiami – vzduch (BGBl. č. 115/1997 v znení BGBl. I č. 77/2010) sú:

- ☐ „trvalá ochrana zdravia človeka, zvierat a rastlín, ich životných spoločenstiev, životných priestorov a ich korelácií ako aj kultúrnych a vecných hodnôt pred škodlivinami v ovzduší ako aj ochrana človeka pred neúnosne obťažujúcimi škodlivinami v ovzduší;
- ☐ preventívne zníženie imisie škodlivín v ovzduší a
- ☐ zachovanie najlepšej znesiteľnej kvality vzduchu v oblastiach trvalého rozvoja, ktoré vykazujú pre kvalitu vzduchu lepšie hodnoty ako hraničné a cieľové hodnoty imisii uvedené v prílohách 1, 2 a 5 alebo v nariadení podľa § 3 ods. 5, ako aj zlepšenie kvality vzduchu aplikáciou vhodných opatrení v oblastiach, ktoré vykazujú horšie hodnoty kvality vzduchu, ako sú hraničné a cieľové hodnoty imisii uvedené v prílohách 1, 2 a 5 alebo v nariadení podľa § 3 ods. 5.“ (čl. I § 1)

V prípade prekročenia imisných hraničných hodnôt musia byť vznesené rámcové podmienky a príčiny prekročenia. V nadväznosti na to je potrebné vypracovať **program**, v ktorom môžu byť obsiahnuté zvrchované opatrenia, opatrenia pre zaobstaranie, podporné opatrenia alebo pokyny na opatrenia spolku. **Katalóg opatrení** zahrňujúci zariadenia, dopravu ako aj suroviny a produkty je potrebné vydať na báze programu. Program môže zahŕňať podporné opatrenia v oblasti dopravy s aplikáciou nízkoemisných technológií a spôsoby správania, ktoré redukovujú emisie (§ 9a ods. 3).

Spolkový zákon na ochranu pred enviromentálnym hlukom (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz):

Spolkový zákon na ochranu pred enviromentálnym hlukom (BGBl. I č. 60/2005) má za cieľ, „*predchádzať a eliminovať škodlivé vplyvy enviromentálneho hluku na zdravie človeka ako aj neúnosné účinky hluku pochádzajúceho z okolia*“ (§ 1). Pre železničné dráhy je potrebné vypracovať strategické **mapy vzniku enviromentálneho hluku**. Pre hlavné železničné trate prevádzkujúce viac ako 60.000 vlakov za kalendárny rok je potrebné vypracovať akčné plány, v ktorých budú zakomponované vhodné opatrenia, ak sa očakávajú negatívne vplyvy na zdravie z enviromentálneho hluku, ak enviromentálny hluk predstavuje nepríjemné obťažovanie, alebo nemôžu byť dodržané platné hraničné hodnoty.

Rakúsky akčný plán pre enviromentálny hluk (Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013).

Časť 1 – spolkové cesty (diaľnice a rýchlostné cesty):

Akčný plán pre enviromentálny hluk (BMVIT 2013a) sa zaoberá diaľnicami a rýchlostnými cestami s ročným zaťažením viac ako 3 miliónmi vozidiel. K akčnému plánovaniu sú definované opatrenia: Tieto zahŕňajú podporu protihlukových okien, obnovu povrchu ciest ako aj podporovanie príp. obnovu protihlukových opatrení. Pri výstavbe nových tratí je potrebné už pri stanovení trás zohľadniť vzdialenosť od obytných oblastí, a tak minimalizovať hlukové zaťaženie obyvateľstva.

Rakúsky akčný plán pre enviromentálny hluk (Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013).

Časť 11 – koľajové dráhy:

V akčnom pláne pre koľajové dráhy (BMVIT 2013b) sú uvedené opatrenia pre všetky železničné trasy, ktoré prekračujú určité prahové hodnoty zaťaženia (napr. denné pohyby vlakov). Krajiny vypracovali ustanovenia týkajúce sa plánovania, realizácie, zachovania a financovania protihlukových opatrení na už existujúcich tratiach. V prípade nových tratí a tratí vo výstavbe tvoria tieto opatrenia centrálnu súčasť každého projektu. Tu platí, aby sa už pri určovaní vedenia tratí zohľadnili hlukové aspekty, a aby bolo hluku vystavených čo najmenej obyvateľov. To je možné realizovať napr. vedením tratí tunelmi. Toto je potrebné každopádne zohľadniť pri realizácii navrhovanej zmeny siete.

Rakúsky akčný plán pre enviromentálny hluk (Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013).

Časť 16 – veľkokapacitné letisko Viedeň-Schwechat:

Pre **Flughafen Wien** (letisko Viedeň) je naplánovaný celý komplex rôznych opatrení pre elimináciu hlu-
kového zaťaženia. Bytové objekty nachádzajúce sa v protihlukovej zóne budú v prípade potreby riešené
utesnením príp. výmenou okien alebo inštaláciou protihlukových ventilátorov. Mnohé objekty budú budo-
vané špeciálnym spôsobom. V rámci participácie verejnosti na tejto problematike bola zriadená kancelá-
ria na ochranu pred hlukom (Lärmschutzbüro), na ktorú sa môže obyvateľstvo obrátiť v prípade otázok
alebo sťažností. (BMVIT 2013c)

Energetická stratégia Rakúska:

**Energetická stratégia Rakúska (Energienstrategie Österreich, Bundesministerium für Wirtschaft, Fami-
lie und Jugend / BMLFUW 2010)** je centrálny prioritný dokument energetického rozvoja a bol schválený v
roku 2009. Stratégia je založená na troch **päťoch**:

- Zvýšenie energetickej efektivity: budovy, domácnosti a prevádzky, efektívna mobilita, efektívne nasadenie primárnych energií a využívanie odpadového tepla
- Zvýšenie podielu obnoviteľných energií: výroba elektrického prúdu, plánovanie priestoru na výrobu energií, doprava
- Redukcia emisií CO₂: Prenosové siete, rozvádzacie siete a akumulátory prúdu, prepojené energetické nosiče

Vychádzajúc z toho by mala byť efektívnosť energie zvyšovaná na všetkých stupňoch prípravy a využitia. Pre tento účel sa vypracovávajú **akčné balíky** týkajúce sa budov, výroby, služieb a malospotreby ako aj mobility.

Pre oblasť mobility sú naplánované nasledovné **opatrenia** (tamtiež: str. 56 a ďalšie):

- vypracovanie konceptu mobility spolku a krajín
- nová orientácia pri plánovaní dopravy a priestoru
- výstavba a prepojenie verejnej dopravy a kombinovaných systémov v osobnej doprave
- zvýšenie podielu energeticky efektívnej a ekologickej formy dopravy v nákladnej doprave
- management mobility
- daňové stimuly pre energeticky efektívnu mobilitu
- podpora pri postupnom, celoplošnom zavádzaní elektromobility
- realizácia smernice EÚ o obnoviteľných zdrojoch energií, 10 % obnoviteľných zdrojov energií v doprave

Pravidelným **hodnotením** sa kontroluje realizácia plánovaných opatrení.

3.3.2 Maďarsko

National Transport Strategy (Národná stratégia dopravy, NTS):

Maďarské ministerstvo rozvoja (Ministry of National Development) predstavilo v roku 2014 návrh svojej stratégie **National Transport Strategy** (Hungarian Transport Administration 2014) v prepracovanej verzii, skratka **NTS**. Na základe noriem z Bielej knihy dopravy (Európska komisia 2011b) boli pre roky 2020, 2030 a 2050 písomne stanovené **ciele a opatrenia**. Takzvané *social targets*, teda **spoločenské ciele**, sú (tamtiež: str. 43 a ďalšie):

- ☐ redukcia negatívnych vplyvov na životné prostredie, posilnenie povedomia v oblasti klímy
- ☐ zlepšenie zdravia a zvýšenie bezpečnosti
- ☐ podpora hospodárnosti a hospodárskeho rastu
- ☐ zvýšenie zamestnanosti
- ☐ zlepšenie blaha a mobility obyvateľstva
- ☐ zníženie regionálnych rozdielov
- ☐ zlepšenie sociálnej spravodlivosti, čestnosti
- ☐ implementácia určitých regiónov do medzinárodných kruhov hospodárstva a mobility

Aby boli dosiahnuté tieto spoločenské ciele, je potrebné dosiahnuť *transport objectives*, teda dopravné ciele. Tieto zahŕňajú posilnenie sociálne primeranejších dopravných prostriedkov, zlepšenie infraštruktúry, vybudovanie verejnej dopravy a zlepšenie dopravných služieb.

The New Hungary Development Plan:

New Hungary Development Plan (National Development Agency 2007) stanovuje strategické ciele pre Maďarsko pre obdobie od roku 2007 do roku 2013. Tento spočíva na šiestich prioritných **oblastiach činností** - rozvoj hospodárstva, rozvoj dopravy, spoločenská obnova, rozvoj v oblasti ekológie a energií, regionálny rozvoj a štátna reforma. Pre každú z týchto oblastí činností existuje vždy jeden alebo viacero operačných programov, ktoré garantujú realizáciu cieľov.

3.3.3 Slovenská republika

National Regional Development Strategy of the Slovak Republic:

Národná stratégia regionálneho rozvoja (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky) je začlenená do **prioritných pilierov** - ľudský kapitál, hospodárske rámcové podmienky, veda, výskum a inovácia ako aj ekológia (tamtiež: str. 15 a ďalšie). Pre realizáciu sú stanovené **opatrenia** implementované do piatich **oblastí činností** (veda, výskum a inovácia; ľudský kapitál; zamestnanie; konkurencieschopnosť, rozvoj a hospodárske rámcové podmienky; životné prostredie). Pre jednotlivé regióny Slovenskej republiky sú pre tieto oblasti činností popísané príslušné **nižšie ciele** a opatrenia. Pre *Bratislavský región* je okrem iného plánovaná podpora trvalých dopravných prostriedkov.

Strategic Development Plan for Transport in the Slovak Republic until 2030:

Strategic Development Plan for Transport in the Slovak Republic until 2030 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky 2016) je dlhodobý strategický plán rozvoja sektora dopravy. Víziou do roku 2030 je trvalý, integrovaný, multimodálny dopravný systém zodpovedajúci ekonomickým, sociálnym a ekologickým potrebám, a ktorý prispeje k integrácii do Európskeho hospodárskeho priestoru (tamtiež: str. 2). Na dosiahnutie hlavných cieľov sú naplánované rôzne **opatrenia**. Pre **sektor železničnej dopravy** je okrem iného naplánované dokončenie modernizácie trate *Devínska Nová Ves - Marchegg*, vypracovanie prevádzkového konceptu pre osobnú dopravu do roku 2030 a modernizácia železničných liniek vo veľkopriestore *Bratislava* (tamtiež: str. 5).

3.4 ÚROVEŇ KRAJÍN

3.4.1 Viedeň

STEP 2025. Plán rozvoja mesta Viedeň:

Plán rozvoja mesta Viedeň 2025 (*Stadtentwicklungsplan Wien*; Stadt Wien 2014a), skratka **STEP 2025**, bol prijatý v lete 2014 na obecnej rade. Obsahové ťažiská zahŕňajú osem **hlavných iniciatív**, ktoré sú začlenené do troch **pilieroch**:

- Viedeň buduje – kvalitná štruktúra mesta a rozmanitá urbanita:
V pilieri je okrem iného zahrnutý aj akčný plán pre zatriktívnenie obývaných oblastí vzniknutých v päťdesiatych až sedemdesiatych rokoch, nové nástroje na mobilizáciu pôdy pre zaručenie budúceho rozvoja mesta ako aj centrálny koncept, ktorý má v krátkej dobe zabezpečiť polycentrálny rozvoj mesta.
- Viedeň sa ďalej rozrastá – rozvoj a vzdelaná spoločnosť transformujú región metropoly:
Pilier zahŕňa vedúcu iniciatívu pre plošné zabezpečenie a management bývania pre prevádzkové oblasti ako aj ďalší rozvoj regionálnych a medzinárodných kooperačných štruktúr.

- Viedeň je prepojená – na celosvetovej úrovni, robustná a pripravená pre generácie:
Tretí pilier sa okrem iného zaoberá optimalizáciou a výstavbou verejnej dopravy ako aj zlepšovaním kvality verejných voľných priestorov.

Navrhovaná zmena siete sa môže pozitívne prejavíť na dosiahnutie cieľa STEP 2025.

STEP 2025. Odborný koncept mobility:

Odborný koncept mobility (Fachkonzept Mobilität; Stadt Wien 2014c) spadá pod STEP a predstavuje odborné **prehíbenie a spresnenie ustanovení STEP 2025**. Tento bol prijatý v decembri 2014 na Viedenskej obecnej rade (Wiener Gemeinderat) a jeho **mottom je „vzájomne mobilní“**. Ponuky mobility v meste by mali byť férové, zdravé, kompaktné, ekologické, robustné a efektívne.

Jasné priznanie **k spolupráci medzi spolkovými krajinami Burgenlandsko, Dolné Rakúsko a Viedeň** je tiež zapísané v odbornom koncepte mobility. Ekologický spôsob dopravy (Umweltverbund) by mal byť atraktívnený nielen v rámci mesta, ale aj kyvadlovej dopravy z okolia. Najmä posledný bod je pre navrhovanú zmenu siete mimoriadne relevantný.

Zástupcovia z okresov a z pohraničných obcí musia spoločne diskutovať o **opatreniach pre trvalú mobilitu** a prijať rozhodnutie. Mesto Viedeň sa okrem iného snaží dať k dispozícii systémy požičiavania bicyklov nezávisle od administratívnych hraníc alebo vzájomne zladíť cestovné poriadky VD vo *Viedni* a *Dolnom Rakúsku*. Zosilnené kooperácie sú preto nevyhnutné.

STEP 2025. Odborný koncept zelene a voľného priestoru:

Odborný koncept zelene a voľného priestoru (Fachkonzept Grün- und Freiraum; Stadt Wien 2014b) predstavuje odborné **prehíbenie STEP 2025**. Stanovuje **stratégie pre rozvoj zelene a voľného priestoru**. V ňom je definovaných dvanásť rôznych typov **voľných priestorov** a pre každý sú stanovené určité **opatrenia**. Pritom sa zohľadňuje ekologický, ekonomický a sociálny vývoj týchto priestorov. Pre zeleň a voľné priestory v okolí mesta existujú ciele, ktoré majú rozvíjať krajinu spoločne s priľahlými obcami a krajinami a generovať nadhodnotu vďaka prepojeniu s okolím.

Program na ochranu klímy mesta Viedeň. Aktualizácia 2010-2020:

Program na ochranu klímy (Klimaschutzprogramm; Stadt Wien 2009) stanovuje ciele a opatrenia pre zníženie emisií skleníkových plynov na obyvateľa vo *Viedni*. Pre nasledovné **oblasti činností** sú definované tieto opatrenia:

- zabezpečenie energie
- využívanie energie
- mobilita a štruktúra mesta
- zaobstarávanie, odpadové hospodárstvo, poľnohospodárstvo a lesníctvo, ochrana prírody

□ verejná práca

V oblasti činností „Mobilita a štruktúra mesta“ by mali byť nepriamo a priamo redukované **emisie skleníkových plynov**. Toto je potrebné dosiahnuť redukciami dopravy, presunom dopravy na ekologické dopravné prostriedky a zvýšením efektivity dopravy (tamtiež: str. 88). Rozšírenie ekologického spôsobu dopravy (Umweltverbund) je plánované na regionálnej úrovni: **Program opatrení „Regionálna kooperácia“** zahŕňa vytvorenie finančných stimulov pre regionálnu kooperáciu, etablovanie regionálnych autobusových koridorov, zatraktívnenie dopravného prepojenia alebo medzinárodné spojenia VD v regióne Centrotepe (tamtiež: str. 106 a ďalšie). Toto je každopádne potrebné zohľadniť pri realizácii navrhovanej zmeny siete.

Aj v rámci **programu opatrení „Verejná doprava“** je plánované výraznejšie prepojenie s partnerom v skupine ekologických prepravcov Umweltverbund, ktoré presahuje hranice mesta Viedeň (tamtiež: str. 111).

Viedenský zákon na ochranu prírody:

Viedenský zákon na ochranu prírody (Wiener Naturschutzgesetz; LGBl. č. 53/2001 v znení LGBl. č. 31/2013) slúži na „ochranu a ošetrovanie prírody vo všetkých jej formách (...) ako aj na trvalé zabezpečenie ekologických funkcií mesta na základe aplikácie potrebných udržiavacích, doplňujúcich a obnovujúcich opatrení“ (§ 1). V ňom sú zakotvené rôzne **ochranné opatrenia** pre biotopy a druhy, minerálie a fosílie, krajinu a oblasti a objekty. Je definované, že „príroda bude využívaná len do tej miery, aby jej hodnota zostala zachovaná aj pre nasledujúce generácie“ (§ 4 ods. 1). Ďalej sa nesmie ohroziť alebo výrazne zhoršiť ráz a charakter krajiny a jej regeneračný účinok pre človeka (§ 4 ods. 2).

Viedenský zákon o národnom parku:

Viedenský zákon o národnom parku (Wiener Nationalparkgesetz; LGBl. č. 37/1996 v znení LGBl. č. 32/2015) tvorí právnu základňu Národného parku Donau-Auen. Slúži na „trvalé zabezpečenie ekologických funkcií a prirodzeného vývoja ekosystému Auen v jeho aktuálnej forme na základe aplikácie potrebných udržiavacích, doplňujúcich a obnovujúcich opatrení“ (§ 1 ods. 1). V národnom parku platia **zákazy zasahovania**: Ak nemajú opatrenia slúžiť hlavne regenerácii pôvodného stavu alebo zachovaniu a údržbe existujúcich ciest a zásobovacích zariadení, sú akékoľvek zásahy v prírode v oblasti národného parku zakázané (§ 6 ods. 1 a ďalší).

Rakúsky akčný plán pre enviromentálny hluk - 2013. Časť 10B – akčné plánovanie cestnej dopravy Viedeň - cesty viedenského aglomeračného priestoru (Aktionsplanung Straßenverkehr Wien - Straßen Ballungsraum Wien):

Akčný plán pre enviromentálny hluk (Umgebungslärm-Aktionsplan; Stadt Wien 2013) stanovuje určité **opatrenia pre redukciiu hladiny hluku**. Patrí tu zriadenie protihlukových stien, rozšírenie zón Tempo 30 ako aj výstavba verejnej dopravnej siete a podpora ekologického spôsobu dopravy.

Medzinárodné a regionálne dopravné vzťahy sa majú budovať na základe opatrení v infraštruktúre. Súbor opatrení má tvoriť štrukturálne základne pre **minimalizáciu suburbanizačných trendov** a tak presmerovať kyvadlové cesty smerom k skupine ekologických prepravných prostriedkov (tamtiež: str. 39).

3.4.2 Dolné Rakúsko

Stratégia Dolného Rakúska. Koncept na rozvoj kraja:

Dolnorakúsky koncept na rozvoj kraja (Landesentwicklungskonzept, Amt der NÖ Landesregierung 2004), v skratke **stratégia DR**, predstavuje **vzor a strategický zásadný dokument rozvoja kraja v Dolnom Rakúsku**. Ako taký má síce normatívny charakter, právne však nie je záväzný. Ako **nadradené vedecké ciele** definuje stratégia DR (tamtiež: str. 24):

- „Rovnocenné životné podmienky pre všetky spoločenské skupiny vo všetkých oblastiach krajiny
- Konkurencieschopné, inovatívne regióny a rozvoj regionálnych potenciálov
- Trvalé, ekologicky neškodné a šetrné využívanie prírodných zdrojov“

V oblasti **dopravy** sú základnými cieľmi vylúčenie dopravy cez určený vývoj osídlenia, premiestnenie dopravy na dopravcov s najmenšími negatívnymi vplyvmi, ako aj zlepšenie dopravy v zmysle ekologických a bezpečnostno-technických hľadísk (tamtiež: str. 103 a ďalšie).

Opatrenia na realizáciu týchto cieľov sú okrem iného vypracovanie VD na prioritný systém, rozšírenie kombinovanej dopravy, výstavba medzinárodných osí ako aj zlepšenie vnútroregionálnej a interregionálnej dostupnosti.

Konkrétne opatrenia v železničnej doprave sa týkajú výstavby západnej dráhy Westbahn, sanácie trate *Viedeň - Eisenstadt* a pripojenia na transeurópsky koridor V, pripojenia *Flughafens Wien (letiska Viedeň)* na medzinárodnú železničnú sieť ako aj realizácie regionálneho logistického konceptu pre nákladnú dopravu (tamtiež: str. 105 a ďalšia).

Perspektívy hlavných regiónov:

Perspektívy hlavných regiónov (Perspektiven für die Hauptregionen; Amt der NÖ Landesregierung 2005) sú **konkretizácie** zásad z Dolnorakúskeho konceptu rozvoja krajiny **špecifické pre jednotlivé regióny** (Amt der NÖ Landesregierung 2004). Päť hlavných regiónov Waldviertel, Weinviertel, Industrieviertel, NÖ-Mitte a Mostviertel sa má vďaka nadradeným cieľom konkurencieschopnosti a trvalosti stať sídlami rozvoja budúcnosti (tamtiež: str. 12).

V oblasti **traťovej infraštruktúry** má byť dosiahnuté zlepšenie dostupnosti smerom na sever (Česká republika, Poľsko), k Maďarsku a Slovenskej republike. V tomto smere je plánovaná výstavba Pottendorfer Linie a Marcheggskej vetvy Ostbahn ako aj realizácia diaľnice A 5 Nord a A 6 Nordost. V železničnej doprave sa podporuje rozčlenenie nákladnej a osobnej dopravy.

Koncept mobility Dolné Rakúsko 2030+:

Koncept mobility Dolné Rakúsko 2030+ (Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+; Amt der NÖ Landesregierung 2015a), skratka MK NÖ 2030+, bol prijatý v roku 2015 dolnorakúskou krajinou vládou. Pod **mottom** „Zabezpečenie rozmanitosti mobility, vytvorenie a podpora mobility budúcnosti“ sú vytýčené ciele systému mobility až do roku 2030 a neskôr a definované opatrenia na dosiahnutie týchto cieľov. V MK NÖ 2030+ sú pre tri rôzne typy priestorov – centrá, osi, vidiecky priestor – vždy stanovené rozdielne **opatrenia**.

Pozdĺž dopravných osí je potrebné špeciálne vytvoriť pravidelné ponuky pre denne dochádzajúce osoby a zoptimalizovať dolnorakúsku sieť. Je nutné podporiť ekologické spôsoby dopravy a spájať dopravné toky. Pre dráhu Ostbahn medzi *Wien Hbf (Viedeň hl. st.)* a *Bruck an der Leitha* je v čase dopravnej špičky a stredného dopravného diania ako aj počas víkendov naplánovaný interval 30'; v čase slabého dopravného diania je to 60'.

Bezpečná doprava v budúcnosti v Dolnom Rakúsku. 2013-2023:

Správa **Budúcnosť bezpečnej dopravy v Dolnom Rakúsku** (Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich, Amt der NÖ Landesregierung 2013b) bola v roku 2013 zverejnená ako spis č. 31 komplexu spisov dolnorakúskeho krajinárskeho dopravného konceptu. Právne nie je záväzná.

Počet úrazov s následkami na zdraví, počet osôb postihnutých úrazmi, počet usmrtených ako aj zranených osôb za posledných 25 rokov v Dolnom Rakúsku konštantne klesá. Aj v porovnaní s celým územím Rakúska (mimo *Viedne* a *Dolného Rakúska*) sú tieto čísla pod priemerom. Pre ďalšie zvýšenie **dopravnej bezpečnosti** sú plánované **opatrenia** v oblastiach infraštruktúry, vytvárania povedomia a dopravnej výchovy ako aj monitoring.

Dolnorakúsky zákon o územnom poriadku - 2014:

Dolnorakúsky zákon o územnom poriadku - 2014 (NÖ Raumordnungsgesetz 2014; LGBl. č. 3/2015), skratka **NÖ ROG 2014**, ako **hlavný cieľ v oblasti dopravy** definuje v § 1 ods. 2, č. 1, pís. e:

„zreteľ na dopravné vplyvy pri aplikácii všetkých opatrení vzhľadom na

- ☐ *čo možno najnižší celkový nárast dopravy;*
- ☐ *Presun dopravy v zvýšenej miere na tých dopravcov, ktorí na základe porovnania spôsobujú čo najnižšie negatívne vplyvy (so zohľadnením sociálnych a národnohospodárskych noriem);*
- ☐ *čo možno najekologickejšia a bezpečná prevádzka v prípade dopravy, ktorú nie je možné presunúť.“*

Sko mimoriadne **dôležitý cieľ nadmiestneho územného poriadku** je ďalej zadane stanovenie opatrení pre územný poriadok pre odsúhlasenie dopravných požiadaviek, ako aj **hlavný cieľ pre lokálny územný**

poriadok, vybavenie budúcich štruktúr osídlenia tak, aby bol umožnený prístup k verejným dopravným prostriedkom (§ 1 ods. 2, č. 2, pís. b).

Regionálny program územného poriadku - južná viedenská oblasť:

Regionálny program územného poriadku - južná viedenská oblasť (Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland; LGBl. 8000/85-0 v znení LGBl. č. 67/2015) sa vzťahuje na okresy *Baden, Bruck an der Leitha, Mödling, Purkersdorf a Schwechat*. Vďaka ustanoveniam tohto programu by mali byť dosiahnuté nasledovné **ciele** (§ 3):

- ❑ *„Odsúhlasenie ťažby materiálu pre strednodobú potrebu, pre ekologické základy a iné nároky na využitie.*
- ❑ *Stanovenie zelene na oddelenie osídlení a hraníc osídlení pre zabezpečenie regionálnych štruktúr osídlenia a typických krajinských prvkov, ako aj kvôli preventívnemu zabráneniu konfliktov pri ich využívaní.*
- ❑ *Zabezpečenie a prepojenie cenných biotopov.*
- ❑ *Zohľadnenie zásob spodnej vody relevantných pre zásobovanie vodou.*
- ❑ *Zabezpečenie územných predpokladov pre poľnohospodárstvo a lesníctvo.“*

Opatrenia sú vždy stanovené pre prírodné územie, rozvoj osídlenia a ťažbu surovín. Na plánovaných zobrazeniach sú lokalizované dedikácie, hranice osídlenia, chránené oblasti a pod.

Dolnorakúsky cestovný poriadok energií - 2030:

Dolnorakúsky cestovný poriadok energií - 2030 (NÖ Energiefahrplan 2030; Amt der NÖ Landesregierung 2011) predstavuje strategický dokument **prestavby energetického systému** v *Dolnom Rakúsku* a v roku 2011 bol schválený krajinským snemom. Najdôležitejšie **kvantitatívne ciele** sú (tamtiež: str. 7):

- ❑ Zvýšenie podielu obnoviteľných energií vo finálnej spotrebe energií na 50 % do roku 2020;
- ❑ do roku 2050 by malo byť 100 % finálnej spotreby energií pokryté z obnoviteľných zdrojov energií z dolnorakúskej produkcie.

Sektor **dopravy** (tamtiež: str. 16) má pritom rozhodujúci význam, pretože závislosť od oleja nie je v žiadnom sektore vyššia. Hlavné strategické smernice predpokladajú redukciu počtu jazd individuálnych motoristov, používanie úspornejších vozidiel a vozidiel s alternatívnymi pohonmi, ako aj redukciu kilometrov prejdených kyvadlovou dopravou. Ďalej sa má rozšíriť VD a zlepšiť jej kvalita. Zdvojnásobením podielu využívania bicyklov vďaka výstavbe cyklistických ciest a vytvorením komplexného plánu cyklistickej siete, ako aj znížením rýchlosti v cestnej doprave a úpravou miestnych dopravných priestorov potrebám chodcov by sa malo prispieť k redukcii spotreby energie v doprave.

Do roku 2020 sa tým má **spotreba pohonných hmôt** v dopravnom sektore znížiť o 10 %. Po roku 2020 a 2030 sa má tento podiel ešte výraznejšie znížiť, pretože k tomu prispievajú aj dlhodobé opatrenia vo VD ako aj používanie elektromobilov. (tamtiež: str. 31).

Aby bolo možné dosiahnuť ciele cestovného poriadku energií, sú **v nariadení o sektorálnom programe územného poriadku o využívaní veternej energie v DR** stanovené zóny umožňujúce inštaláciu veterných zariadení (Verordnung über ein Sektorales Raumordnungsprogramm über die Windkraftnutzung in NÖ, LGBl. 8001/1-0).

Dolnorakúsky program o klíme a energii 2020:

Dolnorakúsky program o klíme a energii 2020 (Niederösterreichisches Klima- und Energieprogramm 2020; Amt der NÖ Landesregierung 2014a) bol prijatý v roku 2014 a právne nie je záväzný. Nadradené **stanovenia cieľov** stratégie zahŕňajú tieto oblasti (tamtiež: str. 15):

- ❑ zvyšovanie energetickej efektivity na využívania zdrojov obnoviteľných energií
- ❑ ochrana klímy ako motor inovácií a investícií do budúcnosti *Dolného Rakúska*
- ❑ zvyšovanie kvality života vďaka tralému životnému štýlu

Konkrétne v stratégii týkajúcej sa klímy a energií sa vyvíjajú **opatrenia** na redukciu skleníkových plynov, ktoré nie sú zachytené Európskym systémom obchodovania s emisiami (EU ETS), to je cca. 60 % všetkých skleníkových plynov vyprodukovaných v *Dolnom Rakúsku*. Samostatne podľa skupín pôvodcov bolo definovaných šesť oblastí (budovy, mobilita a vývoj priestoru, obehové hospodárstvo, poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo, vzor krajiny, zásobovanie energiou). Okruhom tém sa priradujú opatrenia s **nástrojmi na realizáciu**.

Pre oblasť **mobility a vývoja priestoru** boli definované nasledovné **ťažiská**:

- ❑ zatraktívnenie štruktúr osídľovania kvalitnou výbavou a rôznorodou mobilitou
- ❑ uľahčenie prechodu z osobných motorových vozidiel na ekologické dopravné prostriedky prostredníctvom komfortných sietí pre chodcov, cyklistov a sietí VD
- ❑ urýchlenie elektromobility v *Dolnom Rakúsku* ako cenného príspevku na zníženie CO₂ a zvýšenie energetickej efektivity

Rakúsky akčný plán pre enviromentálny hluk - 2013. Časť 4 – akčné plánovanie ciest v Dolnom Rakúsku (okrem A&S):

Pre cesty 1. triedy B a L v *Dolnom Rakúsku* sú v **akčnom pláne pre enviromentálny hluk** (Umgangslärm-Aktionsplan Österreich 2013; Amt der NÖ Landesregierung 2013a) naplánované viaceré opatrenia zamerané na aktívnu a pasívnu ochranu proti hluku. Pre železničnú dopravu je stanovený cieľ zabezpečiť atraktívne intervaly a krátke cestovné časy, a tak vytvoriť konkurenčný systém voči automobilom (tamtiež: str. 17).

Charta ochrany prírody Dolného Rakúska:

Charta ochrany prírody Dolného Rakúska (Naturschutzcharta Niederösterreich; Amt der NÖ Landesregierung 2015b) predstavuje strategickú prestavbu konceptu ochrany prírody Dolného Rakúska (úrad krajinskej vlády Dolného Rakúska 2015c) a stanovuje základne a činnosti zamerané na ochranu prírody v *Dolnom Rakúsku*. **Opatrenia** sú definované pre tieto **okruhy tém**:

- ☐ nedotknutá príroda ako základ života
- ☐ poľnohospodár ako partner
- ☐ ochrana prírody a vodstiev pre blaho a bezpečnosť obyvateľstva
- ☐ rôznorodosť vytvára hodnoty
- ☐ Čo človek pozná, to aj chráni.

Sú tu zhrnuté opatrenia ako je zachovanie prírodného poľnohospodárstva a lesníctva, vytvorenie atraktívnych turistických ponúk bez negatívnych dopadov na prírodu v chránených oblastiach alebo výraznejšia implementácia ochrany prírody do regionálneho a nadradeného plánovania priestoru.

Koncept ochrany prírody Dolného Rakúska:

Koncept ochrany prírody Dolného Rakúska (Naturschutzkonzept Niederösterreich; Amt der NÖ Landesregierung 2015c) bol v roku 2015 vypracovaný v zmysle Dolnorakúskeho zákona o ochrane prírody 2000 (NÖ Naturschutzgesetz, LGBl. č. 5500-0 v znení LGBl. č. 111/2015). Definuje základné **ciele na ochranu prírody** v *Dolnom Rakúsku* do roku 2020 (tamtiež: str. 37):

- ☐ zakotvenie cieľov na ochranu prírody do všetkých relevantných politických oblastí činností
- ☐ integrácia ochrany prírody do všetkých podstatných sfér a využívanie synergií
- ☐ zachovanie a podpora biologickej rôznorodosti ako základne trvalého rozvoja v *Dolnom Rakúsku*
- ☐ posilnenie existujúcich kooperácií a nových partnerov
- ☐ podpora rôznorodosti druhov
- ☐ Ocenenie biologickej rôznorodosti a nedotknutej prírody

V oblasti **plánovania priestoru, regionálneho rozvoja a mobility** (tamtiež: str. 45 a ďalšie) sú podstatné ciele ďalšieho vývoja trvalo účinných regionálnych štruktúr, kooperácia s regionálnymi zariadeniami a dialóg medzi ochranou prírody a poriadkom v priestore ako aj podpora ekologickej mobility. Tu záleží predovšetkým na vytvorení rovnováhy medzi ďalším prienikom do prírodných priestorov budovaním celoštátnych dopravných osí na jednej strane a zabezpečením dostatočných (verejných) dopravných spojov na druhej strane.

Dolnorakúsky zákon o ochrane prírody 2000:

Zásady **Dolnorakúskeho zákona o ochrane prírody** (NÖ Naturschutzgesetz 2000; LGBl. č. 5500-0, v znení LGBl. č. 111/2015) sú:

- „Je potrebné zvýšiť výkonnosť prírodného fondu; je potrebné vylúčiť alebo vykompenzovať negatívne vplyvy.
- *Prírodné zdroje, pokiaľ sa neobnovujú, sa musia využívať šetrne; spotrebu obnoviteľných prírodných zdrojov je potrebné regulovať tak, aby boli tieto trvale k dispozícii.*
- *Voľne žijúce zvieratá a rastliny a ich životné spoločenstvá je potrebné chrániť ako súčasť prírodného bohatstva v ich prirodzenej regionálnošpecifickej rôznorodosti druhov. Musíme chrániť, zveľaďovať, rozvíjať a obnovovať ich životné lokality a životné priestory (biotopy) ako aj ich ostatné životné podmienky.“ (§ 2)*

V odseku II sú definované mimoriadne ochranné ustanovenia týkajúce sa rôznych chránených oblastí a parkov.

Dolnorakúsky zákon o národnom parku:

Dolnorakúsky zákon o národnom parku (NÖ Nationalparkgesetz; LGBl. 5505-0 v znení LGBl. 5505-3) tvorí základňu pre zriadenie a prevádzku **Národného parku v Dolnom Rakúsku** (§ 1). Tým zostanú zachované a budú podporované mimoriadne pôsobivé a mnohotvárne oblasti krajiny v ich pôvodnosti a kráse a zostane zachovaná funkčnosť a rôznorodosť druhov ekosystémov (§ 2 ods. 1, č. 2). Ďalej by mala byť umožnená čo najviac zachovaná dynamika ekosystémov bez vplyvu človeka (§ 2 ods. 1, č. 3) a súčasná ríša zvierat a rastlín ako aj ich životný priestor (§ 2 ods. 1, č. 4).

3.4.3 Burgenlandsko

Program rozvoja krajiny - Burgenlandsko – LEP 2011:

Program rozvoja krajiny - Burgenlandsko (Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011; Amt der Burgenländischen Landesregierung 2012 LGBl. č. 71/2011), stratka **LEP 2011**, bol v roku 2011 schválený burgenlandskou krajinou vládou ako nariadenie, a tým je právne záväzný. Okrem všeobecných stanovení cieľov ako sú **trvalosť, zachovanie kvality života a hospodárskej výkonnosti** LEP 2011 formuluje osem zásad vývoja priestoru pre *Burgenlandsko* (§ 3, č. 1):

- „posilnenie regionálnych identít rôznorodosti;
- *rozvoj kooperácie ako nadhodnoty;*
- *identifikácia sociálnej rôznorodosti ako potenciálu;*
- *dosiahnutie trvalého využívania priestoru vďaka vysokej kvalite zásobovania a mobility;*
- *urýchlenie produkcie obnoviteľných energií a vytvorenie efektívnych štruktúr osídľovania;*

- ❑ *d'alší rozvoj a využívanie poznania a výskumu ako hospodárskeho kapitálu;*
- ❑ *budovanie kooperácie medzi prírodou a ochranou kultúrnej krajiny, poľnohospodárstvom a lesným hospodárstvom a turizmom;*
- ❑ *trvalé využívanie prírodného priestoru.“*

V oblasti **infraštruktúry a mobility** je nutné „zabezpečiť dostatočnú, ekologickú, trvalú a ekonomicky únosnú mobilitu obyvateľstva a hospodárstva a túto zlepšovať“ (§ 3, č. 2.3.2.1). Ďalej musí byť zabezpečené prepojenie s okolitými centrálnymi priestormi na území Rakúska a mimo územia Rakúska hlavne v železničnej sieti. Tak sa urýchlí aj pripojenie na TEN-T. VD má byť optimalizovaná a má sa zlepšiť spojenie so susednými spolkovými krajinami a štátmi: „*Prioritne je potrebné rozvíjať trvalé dopravné prostriedky, inteligentné formy mobility a ekologické dopravné systémy*“ (§ 3, č. 2.3.2.2.)

V celom *Burgenlandsku* je nutné presadzovať výstavbu **zariadení na produkciu obnoviteľných energií**. V severnom *Burgenlandsku* je potrebné podporovať predovšetkým energiu získanú z vetra ako aj z agrárnej a lesnej biomasy. Za základ využívania veternej energie bol na báze celoštátnych programov a konceptov vypracovaný **rámcový koncept pre veterné elektrárne**. V ňom sú uvedené **vhodné a zakázané zóny pre veterné elektrárne** spočívajúce na definovaných kritériach posúdenia.

Celková stratégia dopravy - Burgenlandsko:

Celková stratégia dopravy pre Burgenlandsko (Gesamtverkehrsstrategie Burgenland, dopravný zväz pre východný región; Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH 2014) bola prijatá v roku 2014 a nahradzuje koncept celkovej dopravy 2002 (Gesamtverkehrskonzept 2002). **Hlavná myšlienka** znie „**Spoločne dosiahneme viac: Mobilita pre všetkých obyvateľov Burgenlandska – trvalá – inovatívna – bezpečná.**“ **Hlavné princípy** sú „dosiahnuteľnosť – trvalosť – optimálnosť – spoločne – inovatívnosť – bezpečnosť“. Zadané ciele budú dosiahnuté pomocou monitorovacích programov a kontroly úspešnosti, ako aj na základe kooperácií s Maďarskom príp. vo východnom regióne.

Burgenlandský zákon o plánovaní priestoru:

V **burgenlandskom zákone o plánovaní priestoru** (Burgenländisches Raumplanungsgesetz; LGBl. č. 18/1969 v znení LGBl. č. 44/2015) sú zakotvené zásadné ciele rozvoja priestoru v *Burgenlandsku*: „*Pre obyvateľstvo vo všetkých častiach krajiny je potrebné snažiť sa o vytvorenie pokiaľ možno rovnocenných životných podmienok a ich zlepšovanie vytvorením vyrovnanej hospodárskej, sociálnej a dopravnej štruktúry*“ (§ 1 ods. 2). Ďalej je potrebné chrániť a starostlivo využívať prírodné životné základne a zohľadňovať ciele ochrany prírody a krajiny.

Stratégia budúcnosti 2030. Burgenlandský program pre ekológiu, ochranu prírody a vidiecky priestor:

Stratégia budúcnosti 2030 (Zukunftsstrategie 2030; Amt der Burgenländischen Landesregierung 2015) stanovuje dlhodobé smernice pre *Burgenlandsko* až do roku 2030. Pritom platia štyri **hlavné témy**, ku ktorým sú vždy stanovené **ciele a stratégie** ako aj definované **prioritné opatrenia**:

- ☐ poľnohospodárstvo a regionálne potraviny
- ☐ vidiecky priestor
- ☐ vodné hospodárstvo
- ☐ klasická ochrana prírody s ohľadom na ekológiu

Ako základ využívania veternej energie v *Burgenlandsku* bol na báze celoštátnych programov a konceptov vypracovaný **rámcový koncept pre veterné elektrárne**. V ňom sú uvedené **vhodné a zakázané zóny pre veterné elektrárne** spočívajúce na definovaných kritériách posúdenia. Tým sa umožní rozvoj osídlenia usadlostí, dlhodobo sa zabezpečia prirodzené životné základne, zohľadní sa turizmus a rekreačné potreby a priblíži sa sumárny účinok veterných parkov. Toto je každopádne potrebné zohľadniť pri realizácii navrhovanej zmeny siete.

Rakúsky akčný plán pre enviromentálny hluk - 2013. Časť 2 – Burgenlandsko:

Burgenlandsko plánuje v **akčnom pláne pre enviromentálny hluk** (Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013; Amt der Burgenländischen Landesregierung 2013) na ochranu obyvateľstva pred hlu-
kom viaceré opatrenia týkajúce sa výstavby ciest ako aj podporu protihlukových okien a dverí. Naďalej sa zaktraktívňuje VD za účelom redukcie individuálnej dopravy, a tým aj dopravného hluku. Pokračuje sa v už zavedených podporných bodoch elektromobility.

Burgenlandský zákon o ochrane prírody a zákon o starostlivosti o krajinu:

Zákon o ochrane prírody a zákon o starostlivosti o krajinu (Burgenländisches Naturschutz- und Landschaftspflegegesetz; LGBl. č. 27/1991 v znení LGBl. č. 38/2015) slúži na ochranu prírody a starostli-
vosť o prírodu a krajiny v *Burgenlandsku*. Vďaka nemu by mali byť chránené hlavne (§ 1 ods. 1):

- ☐ „*rôznorodosť, jedinečnosť, krása a rekreačné pôsobenie prírody a krajiny,*
- ☐ *nerušená štruktúra účinkov života v prírode (priebeh prirodzených procesov a vývojev) a*
- ☐ *bohatstvo druhov domáceho sveta zvierat a rastlín (ochrana druhov) a ich prirodzené*
- ☐ *životné priestory ako aj životné základy (ochrana biotopu).“*

Pre všeobecnú ochranu prírody a krajiny, pre ochranu rastlín a zvierat, pre ochranu zvláštnych území, prírodných pamiatok, prírodných jaskýň ako aj minerálov a fosílií sú vypracované príslušné nižšie ciele.

3.5 KOOPERÁCIA MEDZI ŠTÁTMI A KRAJINAMI

Stratégia centroe 2013+:

Stredný európsky región Centroe (centroe Agency 2012b) sa skladá z pohraničných regiónov Rakúska, Českej republiky, Slovenskej republiky a Maďarska. Región má približne 7,2 mil. obyvateľov a zameriava sa na rozvoj **spoločného hospodárskeho priestoru**. Stratégia spočíva na základných témach poznatkov o regióne, na ľudskom kapitáli, územnej integrácii ako aj kultúre a turizme.

V bode „priestorová koncentrácia“ je definovaný cieľ bohatej a efektívnej ponuky v medzinárodnej VD. Vďaka tomu by mali byť vytvorené vysokokvalitné verejné ponuky najmä pre denne cestujúcich do za-mestnania (tamtiež: str. 21). Rovnako je etablovaný **management mobility Centroe**, ktorý monitoruje dopravný rozvoj, zabezpečuje „Agenda Setting“ pre kooperáciu v doprave a infraštruktúre, vytvára nové realizačné partnerstvá, posilňuje management poznania a pozoruje dopravno-politické koordinačné funk-cie.

centroe Infrastructure Needs Assessment. Infraštruktúra & rozvoj dopravy – od stratégie k reali-zácii

V rámci projektu „centroe capacity“ bol vyvinutý nástroj **Infrastructure Needs Assessment Tool** (cen-troe Agency 2012a) - **INAT**. V mapovacom reporte bola vykonaná rozsiahla analýza **reálnych stavov rozvoja infraštruktúry** a boli definované slabé miesta a požiadavky. „Strategický rámec pre rozvoj do-pravy a infraštruktúry v Centroe“ je odpoveďou na identifikovanú potrebu konania. Rámec tvoria nasle-dovné hlavné body (tamtiež: str. 4):

- ❑ „Vízia 2030“ pre centrálnu železničnú a cestnú sieť v Centroe
- ❑ realizácia a zhodnotenie rôznych medzinárodných regionálnych spojení
- ❑ strategický rozvoj *Dunaja* ako dôležitej dopravnej osi, zvyšovanie kapacity letísk
- ❑ rozšírenie medzinárodných ponúk vo VD
- ❑ vytvorenie multimodálneho a viacjazyčného dopravno-informačného systému
- ❑ vývoj medzinárodných nástrojov plánovania, rozvoj dopravného modelu Centroe, analýz trhu a štúdií mobility

Aby boli dosiahnuté tieto ciele, musia realizáciu urýchliť nové **koordinačné štruktúry**.

Strategický rámec rozvoja dopravy a infraštruktúry v Centroe

V náväznosti na **INAT** bol vyvinutý **strategický rámec rozvoja dopravy a infraštruktúry** (centroe Agency 2012c) v Centroe. V prijatom dokumente s účasťou miest a regiónov v Centroe boli stanovené **ciele a zásady** pre spoločný rozvoj infraštruktúry (tamtiež: str. 4):

- ❑ *„Posilnenie konkurencieschopnosti vďaka zlepšeniu medzinárodnej dostupnosti, výstavba vnútro-regionálnych spojov a posilnenie funkcie staníc v európskom kontexte [...]“*
- ❑ *Trvalá mobilita vďaka výstavbe verejnej dopravy, zriadenie dopravno-informačných a dopravno-riadiacich systémov na základe efektívnej a ekologickej prevádzky nákladnej dopravy [...]*
- ❑ *Rozvoj regiónu s rastom biosféry s komplexnou ochranou klímy, vody, pôdy, vzduchu a prírody ako aj s nízkou spotrebou zdrojov [...]*
- ❑ *Kompaktné štruktúry osídlenia, šetrné využívanie pôdy na výstavbu a koordinácia plánovania priestoru a dopravy [...]“*

Okrem toho boli vyvinuté spoločné **vízie pre hlavnú železničnú a cestnú sieť**, ktoré majú slúžiť ako základňa budúceho rozvoja.

Ďalšie **tŕažiská** spočívajú na výstavbe regionálno-medzinárodných spojení železničnej a cestnej dopravy ako aj celoštátnych cyklistických prepojení a tiež na medzinárodnej VD. Medzinárodné *letiská Viedeň a Bratislava* by mali byť lepšie prepojené a tiež by mali byť využívané synergie medzi letiskami. Má byť preverená možnosť predĺženia širokokoľajovej dráhy do *viedenského* priestoru a má sa podporovať *Dunajská* vodná cesta. Je potrebné podporiť opatrenia v oblasti výstavby infraštruktúry vybudovaním viacjazýčného, multimodálneho dopravno-informačného systému ako aj vývoj medzinárodných nástrojov plánovania.

Interreg V-A Slovensko-Rakúsko 2014-2020

INTERREG Va podporuje medzinárodnú, transnárodnú a interregionálnu **spoluprácu**. V *Dolnom Rakúsku* existujú také programy so **susednými štátmi** Slovenskou republikou, Českou republikou ako aj Maďarskom. **Programy pre aktuálnu periódu podpory** boli dohodnuté medzi programovými partnermi Rakúskom a Slovenskou republikou, Rakúskom a Českou republikou resp. Rakúskom a Maďarskom a v súčasnosti sú vo fáze schvaľovania Európskou komisiou.

V **programe medzinárodnej spolupráce Slovensko - Rakúsko 2014 - 2020** (spoločný technický sekretariát, európska teritoriálna spolupráca Slovensko - Rakúsko 2015a) boli medzi partnermi projektu dohodnuté tieto **oblasti priorít**:

- ❑ príspevky skúsenému medzinárodnému regiónu
- ❑ podpora prírodného a kultúrneho dedičstva a biodiverzity
- ❑ podpora trvalých dopravných riešení
- ❑ posilnenie medzinárodnej, politickej a inštitucionálnej spolupráce
- ❑ technická pomoc

Na **podporu trvalých dopravných riešení** je potrebné zlepšiť regionálnu dostupnosť uplatnením ekologických dopravných riešení ako aj zlepšiť spoločné plánovanie, koordináciu a praktické riešenia, a tak v programových regiónoch zabezpečiť bezpečnú, ekologickú ponuku transportu s nízkymi emisiami CO₂.

Interreg V-A Rakúsko - Maďarsko 2014 - 2020

Pre **program INTERREG V-A Rakúsko - Maďarsko 2014 - 2020** (spoločný technický sekretariát, európska teritoriálna spolupráca Rakúsko - Maďarsko 2015a) boli stanovené nasledovné tematické ciele:

- ❑ posilnenie konkurencieschopnosti malých a stredných podnikov
- ❑ zachovanie a ochrana životného prostredia ako aj podpora efektívnosti zdrojov
- ❑ podpora trvalosti v doprave a odstránenie problémových úsekov v sieťových infraštruktúrach
- ❑ zlepšenie inštitucionálnych kapacít a budovanie efektívnej verejnej správy
- ❑ podpora spolupráce v právnych a administratívnych oblastiach ako aj medzi občanmi a inštitúciami

K tematickému cieľu „Podpora trvalosti v doprave a odstránenie problémových úsekov v dôležitých sieťových infraštruktúrach“ sa počítajú investičné priority IP 7b: „Budovanie regionálnej **mobility** pripojením sekundárnych a terciálnych uzlov do **infraštruktúry TEN-T** vrátane multimodálnych uzlov“. Platí tu cieľ zlepšiť medzinárodné spojenia regionálnych centier k TEN-T. Ďalej je to investičná priorita IP 7c: „Rozvoj a zlepšovanie ekologických (vrátane nehučných) **dopravných systémov** s nižšími emisiami CO₂, vrátane vnútorných vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych spojení a infraštruktúry letísk za účelom podpory trvalej regionálnej a lokálnej mobility“. Tu je potrebné podporovať trvalú mobilitu na lokálnej a regionálnej úrovni.

KOBRA mesto-okolie kooperácia Bratislava

KOBRA je strategický cieľový dokument, ktorý má prepojiť rakúske pohraničné obce ležiace v bezprostrednej blízkosti Bratislavy výraznejšie s jej okolím (PGO 2008). Cieľom je pripraviť obce na ich úlohu okolitých obcí Bratislavy. V náväznosti na výsledky predchádzajúcich projektov KOBRA a KOBRA+ bol **hlavný plán zelený priestor, rekreácia a turizmus** (PGO 2008) vyvinutý ako základňa pre budúcu kooperáciu mesto a okolie. Nosnou konštrukciou tohto hlavného plánu je cyklistická sieť regiónu. Os prechádzajúca krajinou zvýši hodnotu obývanej oblasti na oboch stranách hranice. Hlavný plán má prepojiť potenciály regiónu a upozorniť na kvality regiónu, ktorým sa v súčasnosti ešte nevenuje pozornosť. Spoločná platforma mesta Bratislava a obcí má stanoviť konkrétne úmysly a ďalej budovať kooperáciu s okolím mesta s podporou EÚ.

Joint Regional Development Strategy for the Vienna - Bratislava - Győr Region

Joint Regional Development Strategy for the Vienna - Bratislava - Győr Region, v skratke JORDES+, predstavuje **spoločnú stratégiu regionálneho rozvoja** pre región miest *Viedeň, Bratislava* a *Győr* z roku 2004 (Regional Consulting ZT GmbH 2004). Vďaka spoločnej spolupráci rôznych oblastných korporácií by sa mal zvýšiť blahobyť a kvalita života v regióne. Budovaním vzdelávacieho regiónu a prepojením biosféry s hospodárskym rastom bude región JORDES+ medzinárodne vnímaný ako región rastúcej biosféry. Medzi stanovišťami majú byť vytvorené dobré spojenia a druhy dopravy vo forme intermodálnej dopravy a moderných telekomunikačných sietí majú byť vzájomne prepojené. Rovnako má byť posilnené podnikateľské prostredie a majú sa vzájomne prepojiť univerzity a podniky.

4 DOPRAVNÉ ŠTRUKTÚRY A ICH VÝVOJ

4.1 PRÍSTUP K SPRACOVANIU

Dopravné štruktúry a ich **vývoj** sú z dôvodu ich mimoriadneho významu pre navrhovanú zmenu celospolkovej hlavnej dopravnej siete zobrazené vo vlastnej kapitole. Dopravná infraštruktúra je pritom najskôr vložená do jej **celoeurópskeho kontextu**. V závere je detailne zobrazený existujúci stav a vývoj **dopravných infraštruktúr** podľa dopravcov resp. druhov dopravy. Následne je uvedená súčasná **ponuka dopravy** resp. **dopyt po doprave** a prognóza jeho budúceho vývoja. Interpretácia je prioritne v **textovej podobe**, doplňujúce informácie sú nanajvýš uvedené v tabuľkách alebo v graficky spracovaných údajoch.

4.2 TRANSEURÓPSKA DOPRAVNÁ SIEŤ

Transeurópska dopravná sieť - TEN-T, je spoločná hlavná sieť cestnej, železničnej, leteckej a lodnej dopravy v EÚ. Vďaka jej výstavbe má byť posilnená hospodárska a spoločenská súdržnosť v EÚ.

TEN-T prispieva k vytváraniu **jednotného dopravného priestoru**, ktorý je efektívny a trvalý, zvyšuje výhody pre jej používateľov a podporuje rozvoj. TEN-T podporí aj ciele **Bielej knihy dopravy Európskej komisie**, v ktorej sú stanovené centrálné plány európskej dopravnej politiky do roku 2050.

TEN-T je pravidelne dopĺňaná a rozvíjaná Európskou komisiou na základe nových takzvaných **smerníc pre TEN-T**. TEN-T sa vďaka tomu môže podľa potreby rozšíriť na nové členské štáty EÚ a prispôsobiť sa zmeneným rámcovým podmienkam. Posledná revízia smerníc TEN-T bola vykonaná v roku 2013 (porov. nariadenie (EÚ) č. 1315/2013). TEN-T aktuálne zahŕňa **dve úrovne**: celkovú sieť a hlavnú sieť.

Celková sieť pozostáva zo všetkých existujúcich a plánovaných dopravných infraštruktúr transeurópskej dopravnej siete. K tomu patria opatrenia na podporu efektívneho ako aj sociálne a ekologicky trvalého využívania týchto štruktúr. Celková sieť je v podstate výsledkom procesu hlasovania s členskými štátmi a má byť **zrealizovaná do roku 2050**.

Hlavná sieť pozostáva z tých častí celkovej siete, ktoré majú z pohľadu Európskej komisie najväčší strategický význam pre uskutočnenie cieľov spojených s výstavbou TEN-T. Sieť odzrkadľuje vyvíjajúci sa dopyt po doprave a potrebu multimodálnych dopravcov. Hlavná sieť bola navrhnutá Európskou komisiou za pomoci jasne definovanej metódy. Európska komisia považuje sieť za prioritu, a preto by mala byť zrealizovaná **do roku 2030**.

Na realizáciu hlavnej siete bolo celkovo stanovených **deväť koridorov hlavnej siete**. Aj európske dotácie na výstavbu infraštruktúry sa prednostne koncentrujú na hlavnú sieť. **Realizácia** ako aj **kofinancovanie** hlavnej siete sa neriadi len smernicami TEN-T, ale na základe takzvanej facility „Connecting Europe“ (nariadenie (EÚ) č. 1316/2013).



Obrázok 8: Koridory hlavnej siete TEN-T (Európska komisia 2016a; vlastné spracovanie)

Tri koridory hlavnej siete TEN-T sa nachádzajú vo **funkčnom priestore pozorovania** (pozri Obrázok 8):

- ❑ **Baltsko-jadranský koridor**, „ktorý sa rozprestiera od poľských prístavov Gdansk a Gdynia ako aj od Štetína a Świnoujście cez Českú republiku resp. Slovensko a južné Rakúsko až po prístav Koper (Slovinsko) a talianske prístavy Triest, Benátky a Ravenna. Zahŕňa železničné trate, cesty, letiská, morské prístavy a mestské rýchlodráhy“.
- ❑ **Koridor Orient / Východné stredomorie** „spája nemecké prístavy Brémy, Hamburg a Rostock cez Českú republiku, Slovensko - odbočkou cez Rakúsko - a Maďarsko s rumunským prístavom Constanta a bulharským prístavom Burgas - so spojnicou k Turecku - ako aj s gréckymi prístavmi Thessaloniki a Piraeus a siaha po „morskej diaľnici“ až na Cyprus. Zahŕňa železničné trate, cesty, letiská, prístavy, mestské rýchlodráhy a rieku Labe ako vnútornú vodnú cestu“.
- ❑ **Rýnsko-dunajský koridor** „spája Štrasburg a Mannheim a prebieha dvomi paralelnými osami v južnom Nemecku pozdĺž riek Mohan a Dunaj príp. cez mesto Štuttgart a Mníchov - s odbočkou do Prahy a Žiliny až po slovensko-ukrajinskú hranicu, - cez Rakúsko, Slovensko a Maďarsko až do rumunských prístavov Constanta a Galați. Zahŕňa železničné trate a cesty, letiská, prístavy, mestské rýchlodráhy a sieť vnútorných vodných ciest Mohan, Mohansko-Dunajský prieplav, celý Dunaj po prúde od Kelheimu a rieku Sáva“.

Spojovacie uzly hlavnej siete TEN-T v rámci funkčného priestoru pozorovania sú mestá Wels/Linz, Viedeň, Graz, Brno, Bratislava a Budapešť.

Hlavná sieť TEN-T slúži v prvom rade na vytvorenie infraštruktúrnych predpokladov jednotného európskeho dopravného priestoru. V záujme umožnenia vzniku **konkurencieschopnej železničnej nákladnej dopravy** vytvorila EÚ v roku 2010 právne predpoklady pre zriadenie a organizáciu **medzinárodných koridorov nákladnej dopravy** (Nariadenie (EÚ) č. 913/2010).



Obrázok 9: Prehľad koridorov nákladnej dopravy v EÚ (BMVIT 2015b)

EÚ v roku 2013 rozhodla, že koridory nákladnej dopravy zahrnie do TEN-T. Koridory nákladnej dopravy sa prispôbia koridorom TEN-T (nariadenie (EÚ) č. 1316/2013). Predbežne bolo preto zriadených **deväť koridorov nákladnej dopravy** (angl.: *Rail freight corridor*; skratka RFC), ktoré spájajú vždy minimálne tri členské štáty EÚ. Multiuzly koridorov *Viedeň*, *Bratislava* a *Budapešť* budú vzájomne prepojené nasledovnými koridormi nákladnej dopravy:

- ❑ **Baltské more - Jadranské more (RFC 5)** prepojenie traťou *Świnoujście / Gdynia - Katowice - Ostrava / Žilina - Bratislava / Viedeň / Klagenfurt - Udine - Venezia / Trieste / Bologna / Ravenna / Graz - Maribor - Ljubljana - Koper / Trieste*
- ❑ **Orient / Východné stredomorie (RFC 7)** prepojenie traťou *Bremerhaven / Wilhelmshaven / Rostock / Hamburg - Praha - Viedeň / Bratislava - Budapešť - Bukurešť - Constanța a Vidin - Sofia - Burgas / Svilengrad (bulharsko-turecká hranica) / Promachonas - Thessaloniki - Athína - Patras*

- **Rýn - Dunaj (RFC 9)** prepojenie traťou Štrasburg - Mannheim - Frankfurt - Nürnberg - Wels a Štrasburg - Stuttgart - Mníchov - Salzburg - Wels - **Viedeň - Bratislava - Budapešť** - Arad - Braşov / Craiova - Bukurešť - Constanţa ako aj Čierna nad Tisou (slovensko-ukrajinská hranica) - Košice - Žilina - Horní Lideč - Praha - Mníchov / Nürnberg

„**Dunajská os**“ – nazývaná tiež „Európska magistrála“ (pozri Obrázok 10) – spája priemyselne dôležité regióny Rumunska, Maďarska, región metropoly *Viedeň-Bratislava* ako aj priemyselné regióny v južnom Nemecku a tiež vo Francúzsku vrátane veľkopriestoru v okolí *Paríža*. Iniciatívu pre vytvorenie vysokovýkonnej železničnej osi medzi *Parížom* a *Budapešťou/Bratislavou* založili mestá, regióny, priemyselné a obchodné komory pozdĺž tejto železničnej osi. ÖBB-Infrastruktur AG vypracovala v roku 2014 štúdiu, v ktorej je analyzovaná a prognózovaná súčasná a budúca výstavba tzv. „Dunajskej osi“. Výstavba „Dunajskej osi“ prinesie okrem vytvorenia dopravných infraštruktúr aj hospodárske stimuly pre Rakúsko a iné regióny pozdĺž osi (porov. kapitolu 5.2.1.2).



Obrázok 10: Dunajská os (ÖBB 2014)

Dunajská os pretína viaceré koridory hlavnej siete TEN-T. V celom aglomeračnom priestore pozdĺž osi žije cca **50 miliónov obyvateľov** (ÖBB 2014: str. 6 a ďalšia).

4.3 DOPRAVNÉ INFRAŠTRUKTÚRY

Za **dopravcov** sa prioritne považujú hlavné **železničné** a **cestné** siete. Tie prvé tvoria bezprostredný predmet navrhovanej zmeny siete; druhé veľmi úzko dopravne súvisia so železničným prepravcom. **Lodní** ako aj **vzdušní prepravcovia** budú zohľadnení natoľko, nakoľko súvisia s navrhovanou zmenou siete. **Nemotorizovaná doprava** je z pozorovania vylúčená, pretože nie je z hľadiska hlavnej dopravnej siete významná.

4.3.1 Železničná dopravná infraštruktúra

4.3.1.1 Existujúca železničná dopravná infraštruktúra

Hlavná železničná infraštruktúra vo funkčnom priestore pozorovania momentálne zahŕňa tieto elementy (pozri tiež Obrázok 5)⁶:

- ❑ Trať *Viedeň - Győr - Tatabánya - Budapešť* (v rakúskom odstavci: Ostbahn): vybudovaná súvislá dvojkoľajová a elektrifikovaná trať (15 kV 16,7 Hz ~ / 25 kV 50 Hz AC)
- ❑ Spojnica *Kittsee Parndorf - Bratislava Petržalka*: vybudovaná súvislá jednokolejová a elektrifikovaná trať (15 kV 16,7 Hz ~)
- ❑ Marcheggská vetva dráhy Ostbahn *Viedeň - Marchegg - Bratislava hl. st.*: jednokolejová a neelektrifikovaná medzi mestami *Viedeň Erzherzog-Karl-Straße* a *Devínska Nová Ves*, dvojkoľajová a elektrifikovaná (25 kV 50 Hz AC) medzi obcou *Devínska Nová Ves* a Bratislavou hl. st.
- ❑ Južná dráha *Viedeň - Graz / Klagenfurt - Villach*: vybudovaná súvislá dvojkoľajová a elektrifikovaná trať (15 kV 16,7 Hz ~)
- ❑ Západná dráha *Viedeň - St. Pölten - Linz - Wels - Salzburg / Passau*: vybudovaná súvislá dvojkoľajová a elektrifikovaná trať (15 kV 16,7 Hz ~)
- ❑ Severná dráha *Viedeň - Brno*: vybudovaná súvislá dvojkoľajová a elektrifikovaná trať (15 kV 16,7 Hz ~ / 25 kV 50 Hz AC)

Viedeň a Budapešť predstavujú vo funkčnom priestore pozorovania dve **najdôležitejšie železničné stanice v národnej a predovšetkým medzinárodnej osobnej doprave**. *Viedeň* tvorí od roku 2015 vďaka novej hlavnej stanici centrálny prestupný uzol v železničnej doprave; keďže je nová hlavná stanica koncipovaná ako tranzitná stanica, teraz je možné priame prepojenie diaľkových vlakov v uzle *Viedeň*. V *Budapešti* je stanica *Keleti* ako úvratová stanica najvýznamnejší železničný uzol; stanica *Kelenföld* okrem toho v dôsledku modernizácie v súvislosti s novo vytvoreným pripojením na metro získala veľký význam ako dôležitá tranzitná stanica.

⁶ V textovej forme sú znázornené len tie elementy siete, ktoré priamo súvisia s plánovanou zmenou siete.

Súčasný zákon o železničnej infraštruktúre v rámci **užšieho monitorovaného priestoru** zahŕňa nasledovné trate, ktoré sú v súčasnosti vybudované takto⁷:

- ❑ Marcheggskú vetvu Ostbahn (*Stadlau - Marchegg*, Str. č. 117) prevádzkuje ÖBB-Infrastruktur AG, v súčasnosti nie je elektrifikovaná a je jednokoľajová.
- ❑ S7 Pressburger Bahn (*Viedeň stred - Wolfsthal*, Str. č. 191) prevádzkuje ÖBB-Infrastruktur AG, je elektrifikovaná a až po *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* dvojkoľajová, odtiaľ až po obec *Wolfsthal* je však len jednokoľajová.
- ❑ Ostbahn (*Viedeň - Nickelsdorf / Parndorf*, Str. č. 118) je prevádzkovaná ÖBB-Infrastruktur AG, je elektrifikovaná a je kompletne dvojkoľajová.
- ❑ Spojnica *Parndorf - Kittsee* (Str. č. 194) je prevádzkovaná ÖBB-Infrastruktur AG, je elektrifikovaná a jednokoľajová, v spodnej zóne sa už však myslelo na to, že neskôr sa dobuduje aj druhá koľaj.
- ❑ Trať *Fischamend - Götzendorf* (Str. č. 192) je prevádzkovaná ÖBB-Infrastruktur AG, nie je elektrifikovaná a je jednokoľajová.
- ❑ Trať *Parndorf - Wulkaprodersdorf* (Str. č. 195) je prevádzkovaná hlavne ÖBB-Infrastruktur AG, západne od mesta *Eisenstadt* je prevádzkovaná spoločnosťou Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG, je elektrifikovaná a jednokoľajová.
- ❑ Trať *Wampersdorf - Gramatneusiedl* (Str. č. 119) je prevádzkovaná ÖBB-Infrastruktur AG, je elektrifikovaná a jednokoľajová.
- ❑ Trať *Bruck an der Leitha - Petronell-Carnuntum* (Str. č. 193) je majetkom Dolnorakúskej dopravnej organizácie s.r.o - Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. a v rámci obce *Bruck an der Leitha* je prevádzkovaná ako prípojná trať, nie je elektrifikovaná a je jednokoľajová.
- ❑ Prípojná trať *Lafarge Perlmooser* nie je elektrifikovaná a je jednokoľajová.

European Rail Traffic Management System - **ERTMS** je budúci systém pre management a riadenie železničnej dopravy v hlavnej sieti TEN-T. V novembri 2016 bol zverejnený druhý pracovný plán pre ERTMS (Európska komisia 2016b), v ktorom sú zadane údaje o prestavbe. Dôležitý element predstavuje realizácia Európskeho vlakového bezpečnostného systému (angl. *European Train Control System* - ETCS) na úrovni 2, ktorý predpokladá neustálu komunikáciu medzi koľajovým vozidlom a traťovou centrálou. **ETCS level 2** umožňuje vzdať sa vonkajších signálov a je dimenzovaný na prepravnú rýchlosť viac ako 160 km/h.

Na **západnej osi** a **južnej osi**, ktoré sa nachádzajú v rámci funkčného priestoru pozorovania, sú dráhy ÖBB-Infrastruktur AG vybavené **ETCS**, príp. sú tak plánované, pozri Tabuľka 2 a Tabuľka 3.

⁷ Menšie prípojný trate na uvedených dráhach nie sú samostatne uvádzané.

Označenie trate	ETCS	km	Uvedenie do prevádzky
Hegyeshalom - Wien Hbf (Viedeň hl.st.)	Level 1	70	mimo prevádzky aktualizácia prebehla úspešne
Viedeň - odbočka Hadersdorf-Weidlingau (Lainzertunnel)	Level 2	10	v prevádzke
Odbočka Hadersdorf-Weidlingau - Tullnerfeld - St. Pölten	Level 2	50	v prevádzke
Obchvat nákladnej vlakovej dopravy St. Pölten	Level 2	25	Cestový poriadok na rok 2017
Linz - Wels	Level 2	25	Cestový poriadok na rok 2025
Attnang-Puchheim - Salzburg Vöcklabruck - Straßwalchen Straßwalchen - Seekirchen am Wallersee	Level 1	75	v prevádzke
Vöcklabruck - Hallwang-Elixhausen	Level 1	60	v prevádzke
Wels - Passau	Level 1	80	v prevádzke
Parndorf - Kittsee	Level 2	22	Cestový poriadok na rok 2026
Stadlau - Marchegg	Level 2	38	Cestový poriadok na rok 2022

Tabuľka 2: Vybavenie trate západnej osi ETCS (informácia ÖBB 2016; vlastné zobrazenie)

Označenie trate	ETCS	km	Uvedenie do prevádzky
Bernhardsthal - Wien Hbf (Viedeň hl.st.)	Level 2	87	v prevádzke
Linka Pottendorf - Viedeň - Wampersdorf	Level 2	30	Cestový poriadok na rok 2023
Semmering Basistunnel	Level 2	30	Cestový poriadok na rok 2026
Werndorf - Klagenfurt (Koralmtunnel)	Level 2	130	Cestový poriadok na rok 2023

Tabuľka 3: Vybavenie trate južnej osi ETCS (informácia ÖBB 2016; vlastné zobrazenie)

Novovybudované trate boli doteraz akútne **vybavené ETCS systémami**. Preto boli doteraz namiesto celých regiónov vybavené systémom ETCS len niektoré trate. Materiál navinutý na kotúči, ktorý mal pre-mávať po ETCS tratiach, bol doteraz vybavený dvomi systémami (Rechnungshof 2015: str. 2.017).

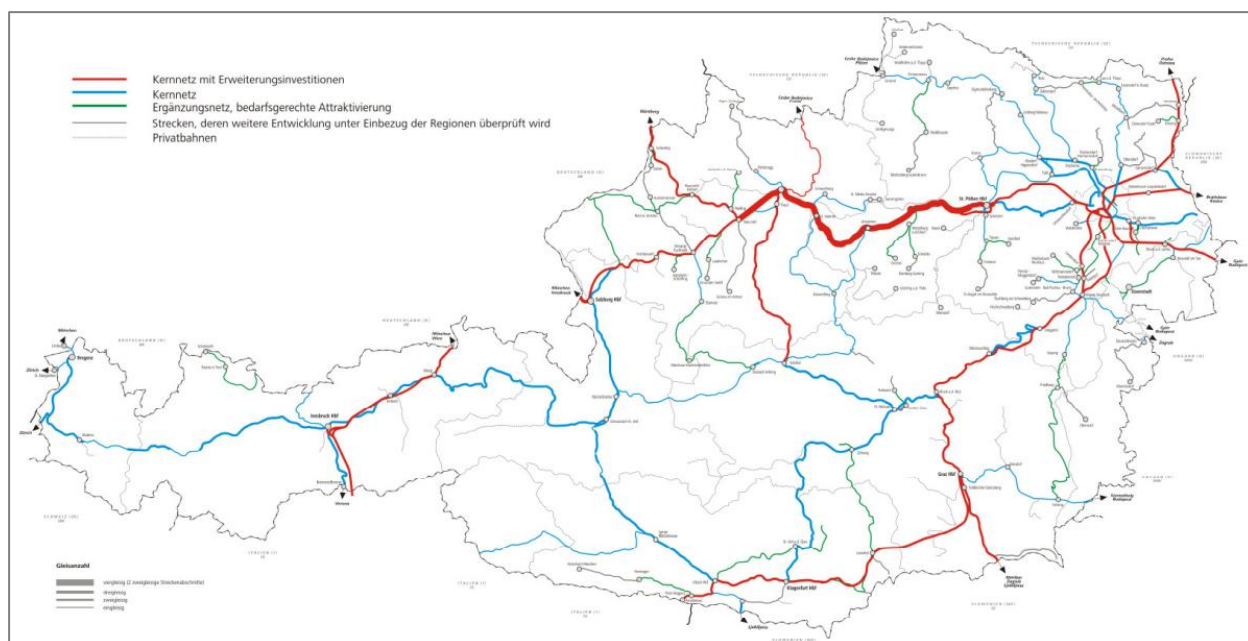
4.3.1.2 Vývoj železničnej dopravnej infraštruktúry

Výstavba infraštruktúry úzko súvisí s **vývojom dopravného systému**. Vychádza sa z toho, že nasledovné **zámery súvisiace so železničnou infraštruktúrou sa uvedú do prevádzky do roku 2040 a vtedy budú aj z dopravného hľadiska účinné** (pozri tiež Obrázok 5):

- ❑ *Viedenský priestor: Güterzentrum Wien Süd*
- ❑ *Priestor Bratislava: plnohodnotné spojenie staníc Bratislava hl. st. a Bratislava Petržalka; pripojenie k letisku Bratislava*
- ❑ *Priestor Viedeň - Bratislava: dvojkoľajová výstavba a elektrifikácia Marcheggskej vetvy Ostbahn; predĺženie širokokoľajovej trate s prekladacím terminálom východne od Viedne*

- ❑ Severozápadné Maďarsko: Výstavba dráhy *Hegyeshalom - Győr - Budapešť* ako vysokovýkonnej dráhy
- ❑ Južná dráha: dvojkoľajová výstavba *Pottendorfer Linie*, *Semmering Basistunnel*, *Koralmbahn* s tunelom *Koralmtunnel*
- ❑ Západná dráha: výstavba štvorkoľajovej trate *Viedeň - Wels*
- ❑ Severná dráha: Výstavba trate *Viedeň - Břeclav* na zozname prípustných rýchlostí = 160 km/h

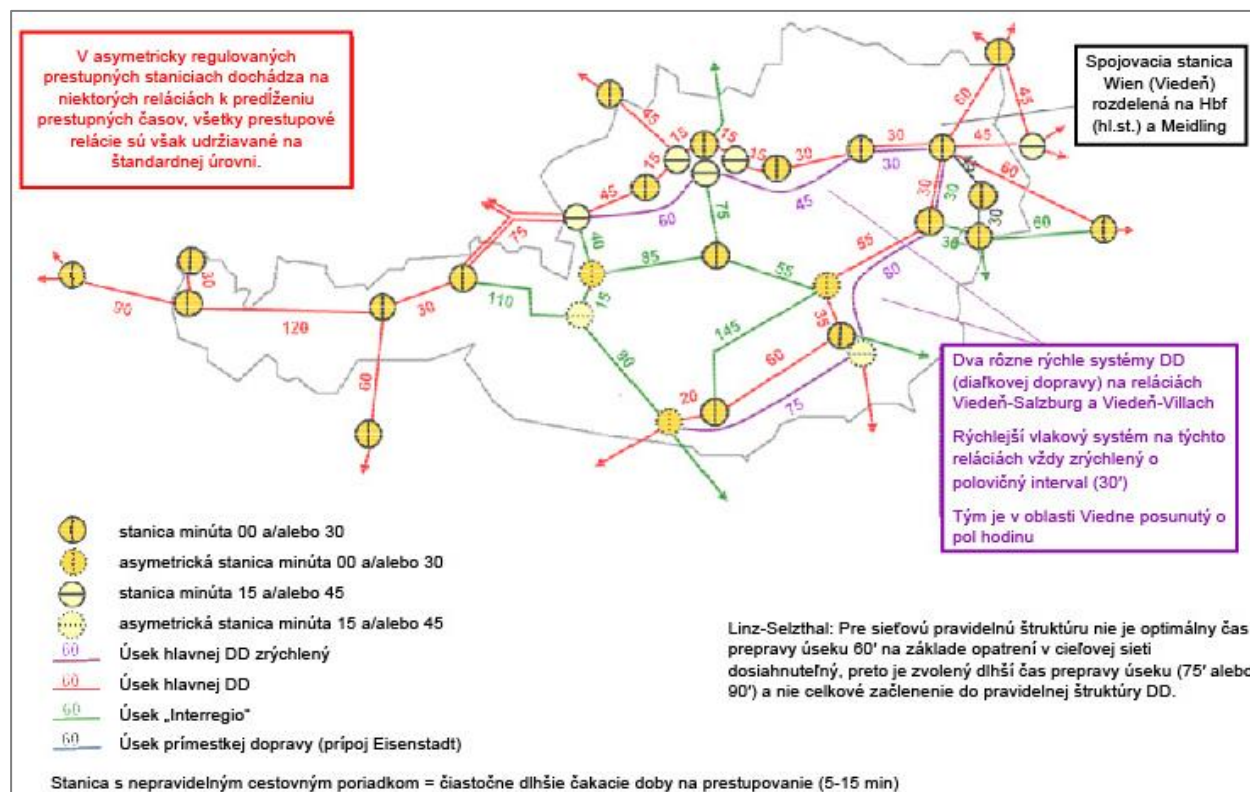
Na základe dopravnej prognózy Rakúsko 2025+ (BMVIT 2009) plánuje Zielnetz 2025+ (ÖBB-Infrastruktur AG 2011) **cieľovú sieť adekvátnu systému**, ktorá bude definovať hlavnú železničnú sieť medzi *Viedňou, Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *štátnou hranicou pri obci Nickelsdorf* ako **hlavnú sieť s rozširovacou investíciou** (pozri Obrázok 11).



Obrázok 11: Cieľová sieť adekvátna systému (Systemadäquates Zielnetz, ÖBB-Infrastruktur AG 2011: str. 37)

Rovnako v cieľovej sieti 2025+ (ÖBB-Infrastruktur AG 2011) je pre **model uzlových úsekov** pre Rakúsko ako aj zvolené relácie k staniciam susedných štátov predložený návrh, ktorý má tvoriť základňu pre zavedenie integrovanej pravidelnej dopravy (pozri Obrázok 12). Na tento model uzlových úsekov je zameraná výstavba hlavnej siete železničnej dopravy v Rakúsku.

Pre oblasť juhovýchodne od *Viedne* predpokladá tento **model uzlových úsekov** konkrétne cestovný čas *Wien Hbf (Viedeň hl.st.) - Győr* 60'. V prostredí užšieho skúmaného priestoru má byť mesto *Eisenstadt* etablované ako pravidelný uzol s cestovným časom 45' smerom *Wien Hbf (Viedeň hl.st.)* a 30' smerom *Sopron. Flughafen Wien (Letisko Viedeň)* zatiaľ nie je v tomto modeli uzlových úsekov zahrnuté.



Obrázok 12: Model uzlových úsekov pre Rakúsko (ÖBB-Infrastruktur AG 2011: str. 43)

Výstavba hlavnej siete železničnej dopravy na základe tohto modelu uzlových úsekov sa bude realizovať na základe **rámcového plánu**, ktorý sa pravidelne aktualizuje a sú v ňom zahrnuté **investičné ustanovenia Rakúskej republiky** vždy na nasledujúcich šesť rokov.

V aktuálnom rámcovom pláne 2017-2022 (Rahmenplan, BMVIT 2016a: str. 3) sú aktuálne zakotvené nasledovné **opatrenia** nachádzajúce sa v **bližšom okruhu užšieho skúmaného priestoru**:

- **Selektívna dvojkoľajová výstavba a elektrifikácia Marcheggskej vetvy Ostbahn** do roku 2022:

Ciele sú okrem iného obnovenie hlavnej diaľkovej dopravy medzi Rakúskom a Slovenskou republikou, skrátenie časov prepravy na trati *Wien Hbf (Viedeň hl.st.) - Bratislava hl. st.* z približne 65' na 40', zvýšenie kapacity v medzinárodnej doprave ako aj prerozdelenie dopravného diania (Modal Split) v prospech železnice. Celkové náklady predstavujú približne 550 mil. €.

- **Müllendorf - Eisenstadt; zriadenie slučky** do roku 2020:

Cieľom je umožnenie dopravy priamym osobným vlakom na trati *Viedeň - Eisenstadt* cez *Ebenfurth* bez „zrážky“ vo *Wulkaprodersdorfe* a tým zriadenie stanice v *Eisenstadte* s pravidelným režimom. Celkové náklady predstavujú približne 20 mil. €.

- **Ebenfurth; zriadenie slučky** do roku 2026:

Cieľom je zlepšenie priechodnosti v stanici *Ebenfurth*, a okrem iného sa má vylúčiť „zrážka“ vlakov na trati *Viedeň - Eisenstadt* (v spojení so slučkou *Müllendorf - Eisenstadt*); vo všeobecnosti

môžu zo sieťovej trate Raab premávať osobné a nákladné vlaky smer *Viedeň* bez zbytočných prietahov na staniciach. Celkové náklady predstavujú približne 200 mil. €.

V rámcovom pláne ÖBB sú okrem toho v sieti plánované rôzne **sanačné opatrenia**.

V rámci vysvetlenia zámeru ako aj dohody medzi BMVIT, Dolným Rakúskom a ÖBB zo 16. februára 2009 príp. 13. marca 2014 boli okrem iného prijaté rozhodnutia týkajúce sa **modernizácie staníc** ako aj rozšírenia parkovacích kapacít **Park & Ride (P&R)**. Stanice *Gramatneusiedl*, *Bruck an der Leitha* a *Fischamend* spadajúce do týchto konjunkturných balíkov sa nachádzajú v užšom priestore skúmania.

4.3.2 Cestná dopravná infraštruktúra

4.3.2.1 Existujúca cestná dopravná infraštruktúra

Hlavná cestná sieť vo **funkčnom priestore pozorovania** momentálne zahŕňa tieto elementy (pozri tiež Obrázok 5), ktoré vždy pozostávajú z viacerých diaľnic prípadne ciest 1. triedy⁸:

- ❑ Os *Viedeň - Budapešť*
 - Diaľnica A 4 Ost *Viedeň* - štátna hranica pri obci *Nickelsdorf*
 - M1 *Budapešť* - hraničný prechod *Hegyeshalom* (Maďarsko)
- ❑ Os *Viedeň - Bratislava*:
 - Diaľnica A 4 Ost *Viedeň* - stanica *Bruckneudorf*
 - Diaľnica A 6 Nordost stanica *Bruckneudorf* - štátna hranica pri obci *Kittsee*
 - A6 *Jarovce* - *Bratislava* (Slovenská republika)
- ❑ Os *Viedeň - Graz / Klagenfurt - Villach*:
 - A 2 Süd Autobahn *Viedeň* - stanica *Seebenstein* - *Graz* - *Klagenfurt* - *Villach*
 - S 6 stanica *Seebenstein* - stanica *St. Michael*
 - S 36 stanica *St. Michael* - *Scheifling*
- ❑ Os *Viedeň - St. Pölten - Linz - Wels - Salzburg / Passau*:
 - A 1 West Autobahn *Viedeň* - *Linec* - stanica *Voralpenkreuz* - *Salzburg*
 - Vnútorňý diaľničný okruh A 8 stanica *Voralpenkreuz* - štátna hranica pri obci *Suben*
 - A3 *Passau* - hraničný prechod *Suben* (Nemecko)
- ❑ Os *Viedeň - Brno* (v súčasnosti nekompletná):
 - Viedenský vonkajší okruh S 1 rýchlostná komunikácia *Viedeň* - stanica *Eibesbrunn*

⁸ V textovej forme sú znázornené len tie elementy siete, ktoré priamo súvisia s plánovanou zmenou siete.

- Diaľnica A 5 Nord/vinárska štvrť *stanica Eibesbrunn - Schrick*
- B 7 *Schrick - štátna hranica pri obci Drasenhofen*
- D52 *Brno - Pohořelice* (Česká republika)
- Cesta 52 *Pohořelice - štátna hranica pri obci Mikulov* (Česká republika)

V rámci **užšieho priestoru monitorovania** v súčasnosti existujú nasledovné **hlavné diaľničné ťahy a rýchlostné komunikácie** (cestná sieť A a S):

- ❑ A 4 Ost Autobahn (*Viedeň - hraničný prechod Nickelsdorf*)
- ❑ A 6 Nordost Autobahn (*stanica Bruckneudorf - hraničný prechod Kittsee / D4*)
- ❑ Viedenský vonkajší okruh S 1 rýchlostná komunikácia

4.3.2.2 Vývoj cestnej dopravnej infraštruktúry

Vývoj dopravného systému úzko súvisí s výstavbou infraštruktúry. Vychádza sa z toho, že nasledovné **zámery súvisiace s cestnou infraštruktúrou**⁹ sa uvedú do prevádzky do roku 2040 a vtedy budú aj z dopravného hľadiska účinné (pozri tiež Obrázok 5):

- ❑ Diaľnica A 3 Südost po *štátnu hranicu pri obci Klingenbach* s pripojením na maďarskú diaľnicu M85 *Csorna - Sopron*
- ❑ Diaľnica A 4 Ost: trojprúdová výstavba po obec *Neusiedl am See*
- ❑ Diaľnica A5 Nord/vinárska štvrť *po štátnu hranicu pri obci Drasenhofen*
- ❑ Viedenský vonkajší okruh S 1 rýchlostná komunikácia medzi *stanicou Vösendorf a Viedeň/Donaustadt*
- ❑ Rýchlostná komunikácia S 3 Vinárska štvrť *po štátnu hranicu pri obci Kleinhauzdorf*
- ❑ Rýchlostná komunikácia S 8 Marchfeld *po štátnu hranicu pri obci Marchegg* s pripojením na slovenskú diaľnicu D4 *Jarovce - Devínska Nová Ves* („obchvat Bratislava“)
- ❑ R7 *Bratislava - Dunajská Streda - Nové Zámky - Lučenec* (Slovenská republika)
- ❑ M86 *Mosonmagyaróvár - Csorna - Szombathely* (Maďarsko)
- ❑ M87 *Szombathely - Köszeg* s možnosťou pripojenia na S 31 Burgenlandsko rýchlostná komunikácia pri obci *Oberpullendorf* (Maďarsko)
- ❑ D52 *Brno - štátna hranica pri obci Mikulov* (Česká republika)

⁹ Vychádza sa z toho, že všetky spolkové cesty A a spolkové cesty S, ktoré boli v čase vypracovania enviromentálnej správy zahrnuté v zozname 1 a zozname 2 cestného zákona Bundesstraßengesetz z roku 1971, sa budú využívať s ohľadom na funkčný priestor monitorovania a sú efektívne z dopravného hľadiska. Okrem toho sú zohľadnené relevantné opatrenia týkajúce sa výstavby, ktoré sú obsiahnuté v aktuálnom rámcovom pláne ÖBB-Infrastruktur AG a ASFINAG 2016-2021 (porov. BMVIT 2016b). Cesty 1. triedy nebudú detailnejšie sledované, pretože nepredstavujú súčasť celospolkovej hlavnej dopravnej siete.

V rámcovom pláne ÖBB-Infrastruktur AG a ASFINAG 2016 do 2021 (BMVIT 2016b: str. 4, str. 16 a ďalšia) sú aktuálne stanovené nasledovné **opatrenia v oblasti ciest v rámci užšieho skúmaného priestoru** ako aj v **priestorovom okolí**:

- ❑ **Rýchlostná komunikácia S1 Wiener Außenring (viedenský okruh), Schwechat - Süßenbrunn**: predpokladaná kolaudácia v roku 2015; celkové náklady približne 1,9 mld. €.
- ❑ **A4 Ost Autobahn, generálna údržba prípojky Prater - Letisko**: predpokladaná kolaudácia v roku 2019; celkové náklady približne 48,4 mil. €.
- ❑ **A4 Ost Autobahn, rozšírenie jazdných pruhov a sanácia Fischamend - Bruck východ**: predpokladaná kolaudácia koniec roka 2020; celkové náklady približne 151,7 mil. €.
- ❑ **A4 Ost Autobahn, generálna údržba Neusiedl - Nickelsdorf**: predpokladaná kolaudácia koniec roka 2017; celkové náklady približne 52 mil. €.
- ❑ **A4 Ost Autobahn, rozšírenie jazdných pruhov a sanácia prípojky Bruck východ - Neusiedl/priemyselný park**: predpokladaná kolaudácia v roku 2023; celkové náklady približne 93 mil. €.

Okrem siete diaľnic a rýchlostných komunikácií sa v priestore monitorovania nachádza ešte množstvo **ciest 1. triedy**. Sieť ciest 1. triedy tu však nie je podrobne opísaná. V koncepte krajinskej mobility dolného Rakúska boli plánované projekty ciest 1. triedy zadelené podľa priorít do troch rôznych kategórií. Projekt **B60 spojnice Götzendorf** kategórie 1 (plánovaná realizácia do roku 2025) sa nachádza v užšom skúmanom priestore (NÖ Landesregierung 2015: str. 98 a ďalšie). Teraz sa za tým účelom konajú – pod označením **obchvat regiónu letiska** – výskumy možností a predbežné výskumy.

4.3.3 Vodná cesta Dunaj a prístavy

Dunaj patrí vďaka ročne prepravenému množstvu 40 mil. ton nákladu k **najdôležitejším európskym vodným cestám**, a na základe programu EÚ o vnútrozemskej lodnej doprave, na základe stratégie EÚ pre povodie Dunaja a na základe rakúskeho programu (Nationales Aktionsprogramm Donau) sa má táto cesta ďalej rozvíjať.

Na **voľných úsekoch rieky** medzi *Viedňou* a hranicou so Slovenskou republikou sa nachádza niekoľko kritických **plytčín**, ktoré môžu v prípade nízkej hladiny vody negatívne ovplyvniť lodnú dopravu tým, že lode nemôžu byť optimálne naložené, a tým ani efektívne vyťažené. Hĺbka vody potrebná **pre lodnú dopravu** musí byť pravidelne meraná a zabezpečovaná bagrovaním. Východne od *Viedne* pribúda problém **prehlbovania dna Dunaja**, čo má za následok vysušanie Národného parku Donau-Auen v dôsledku poklesu hladiny spodnej vody. Tu sa priebežne pracuje na zlepšení podmienok pre životné prostredie a lodnú dopravu.

Tieto štyri verejné prístavy v mestách *Linz*, *Enns*, *Krems* a *Viedeň* (pozri Obrázok 13), ktoré sú súčasťou TEN-T, odbavia takmer 50 % nákladnej prekládky na rakúskom území *Dunaja*. Viac ako tretina ná-

kladu sa preloží v **prístave koncernu voestalpine**, zvyšok nákladu sa rozdelí do **d ďalších súkromných prístavných prekladísk a krajín**.

Tretinu nákladu prepravovaného po *Dunaji* predstavujú **rudu**, à 25 % **ropné produkty** a **poľnohospodárske produkty**. Vnútrozemská lodná doprava si v oblasti **projektových nákladov** ako aj transportu **ťažkých a nadrozmerných nákladov** v posledných rokoch rozšírila portfólio. V **osobnej lodnej doprave** prevažuje výletná doprava s približným počtom 800.000 hostí ročne, k tomu je potrebné pripočítať 200.000 hostí, ktorí sa zúčastňujú viacdenných ciest na **kabínkových lodiach** (BMVIT 2015a: str. 9 a ďalšie).



Obrázok 13: TEN-T celková sieť a hlavná sieť: Vnútrozemské vodné cesty a prístavy (Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013)

Okrem ekologických a **protipovodňových opatrení** sa v akčnom programe Dunaj BMVIT do roku 2022 (Aktionsprogramm Donau, BMVIT 2015a) plánuje séria **opatrení zameraných na lodnú dopravu**. Pre lodnú dopravu boli prijaté nasledovné (infraštruktúrne) relevantné opatrenia:

- ❑ 02 Odstránenie nautických úžín s ohľadom na prírodu
- ❑ 11 Ďalší rozvoj lodnej dopravy na *Dunaji*
- ❑ 12 Rozšírenie ponuky multimodálnych možností prekladok na *Dunaji*

Ohľadom **vývoja dopravného systému po vode** sa vychádza z realizácie programu **Aktionsprogramms Donau** BMVIT do roku 2022 (BMVIT 2015a). Realizácia **celkového projektu týkajúceho sa výstavby na rieke Dunaj** východne od Viedne (skratka FGP; viadonau 2015) bola pozastavená v roku 2016.

4.3.4 Medzinárodné letiská

Vo funkčnom pozorovanom priestore sa nachádzajú viaceré **medzinárodné letiská**, pričom je **Flughafen Wien (letisko Viedeň)** letisko s najvyššou letovou frekvenciou a najvyšším počtom prepravených pasažierov, ako aj s najvyšším objemom nákladnej prepravy. Tabuľka 4 zobrazuje údaje týchto letísk v zostupnom poradí počtu pasažierov v roku 2014.

Všetky letiská sú zahrnuté prinajmenšom v celkovej sieti TEN-T (porov. kapitolu 4.2). **Letiská Viedne a Budapešti** sú okrem toho v nariadení (EÚ) č. 1315/2013 označené ako takzvané **hlavné letiská hlavnej siete TEN-T**. To znamená, že tieto budú do roku 2050 pripojené na **železničné a cestné dopravné infraštruktúry TEN-T** a – ak to bude možné – zakomponované aj do **vysokovýkonnej železničnej siete**.

Stanovište		Pasažieri	Letová frekvencia	Náklad [t]
Rakúsko	Viedeň	22 842 884	230 781	227 087
Maďarsko	Budapešť	9 155 961	86 682	62 017
Rakúsko	Salzburg	1 819 520	19 335	10
Slovenská republika	Bratislava	1 355 625	21 490	19 448
Rakúsko	Graz	897 171	14 256	382
Rakúsko	Linz	561 295	10 433	10 988
Česká republika	Brno	486 134	32 216	4 530
Rakúsko	Klagenfurt	225 842	4 438	0
Maďarsko	Sármellék	28 588	795	28

Tabuľka 4: Letiská s medzinárodnou dopravou, všetky údaje z roku 2014 (Statistik Austria 2014a: str. 50 a ďalšie, Hungarian Central Statistical Office 2016, Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s. 2015, LETIŠTĚ BRNO a.s. 2016; vlastné znázornenie)

Flughafen Wien (letisko Viedeň) predstavuje vo funkčnom priestore pozorovania jednoznačne najväčšie letisko pokiaľ ide o počet prepravených pasažierov a frekvenciu letov. Pre porovnanie (predovšetkým v súvislosti s funkciou letísk ako multimodálnych dopravných uzlov) je v Tabuľka 5 pre niektoré letiská v EÚ zobrazené **pripojenie na hlavnú železničnú dopravu**.

Parížske letisko *Paris-Charles de Gaulle* je vzhľadom na **počet pasažierov** 63,7 mil. prepravených pasažierov a 435.000 osobných letov v roku 2015 **najväčšie z monitorovaných letísk**. Celkom 80 vlakových súprav denne spája letisko so sieťou diaľkovej dopravy. *Letisko vo Frankfurte nad Mohanom* vykazuje vďaka 441.000 **letom v osobnej preprave** ešte väčší objem ako letisko *Charles de Gaulle*, počet pasažierov je však nižší, tento činí 59,4 mil. pasažierov.

Na *letisko vo Frankfurte nad Mohanom* resp. z *letiska* premáva denne 87 vlakových súprav v **hlavnej železničnej diaľkovej doprave**. 100 vlakových diaľkových súprav denne premáva predovšetkým na *letisko Luchthaven Schiphol v Amsterdame* (55 mil. pasažierov, 427.000 letov v osobnej doprave v roku 2015).

Letisko	Mesto	Diaľková doprava	Počet denne vlakové páry ¹⁰	Rail & Fly	Pasažieri 2015 [mil.]	Počet letov v osobnej doprave v roku 2015
Letisko Viedeň-Schwechat	Viedeň	Áno	34	Áno	22,5	224 000
Letisko Budapest Liszt Ferenc	Budapešť	Nie	-	Nie	9,1	75 000
Flughafen Frankfurt am Main	Frankfurt	Áno	87	Áno	59,4	441 000
Flughafen Zürich	Zürich	Áno	75	Áno	26,3	231 000
Flughafen München Franz Josef Strauß	Mníchov	Nie	-	Nie	39,6	285 000
Aéroport Paris-Charles de Gaulle	Paríž	Áno	80	Áno	63,7	435 000
Luchthaven Schiphol	Amsterdam	Áno	100	Nie	55,0	427 000
Kastrup Lufthavn	København	Áno	40	Nie	25,5	240 000
Letisko Václava Havla Praha	Praha	Nie	-	Nie	11,2	116 000

Tabuľka 5: Medzinárodné európske letiská (zdroj: Eurostat 2014a, Flughafen Zürich 2014; vlastné znázornenie)

Hlavná železničná vlaková doprava cez *Wien Hbf (Viedeň hl.st.)* na *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* mohla byť spustená až po dokončení Klederinger Schleife v roku 2012 príp. po úplnom otvorení novej stanice Hauptbahnhof vo Viedni v roku 2015. *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* je popri týchto letiskách s pripojením na železničnú diaľkovú vlakovú dopravu s 34 vlakovými súpravami denne na poslednom mieste.

Flughafen Zürich (letisko Zürich), ktoré nie je z pohľadu nárastu pasažierov a počtu letov v osobnej doprave (25,4 mil. pasažierov a 231.000 letov v osobnej doprave v roku 2014) podstatne väčšie ako *Flughafen Wien (letisko Viedeň)*, je vďaka kapacite 75 vlakových súprav denne značne lepšie prepojené s hlavnou železničnou diaľkovou dopravou.

Flughafen Wien (letisko Viedeň), ktoré sa nachádza v užšom skúmanom priestore, je letisko s najvyššou letovou frekvenciou a najvyšším počtom prepravených pasažierov ako aj s najvyšším objemom nákladnej prepravy vo funkčnom pozorovanom priestore. Pôvodne bolo využívané ako vojenské letisko a po Druhej svetovej vojne bolo prebudované na medzinárodné civilné letisko *Flughafen Wien-Schwechat*.

Spoločnosť Flughafen Wien AG plánuje výstavbu **3. dráhy**¹¹, ktorá sa má nachádzať južne od letiska východozápadným smerom. V súvislosti s novou výstavbou 3. dráhy *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* management letiska uvažuje aj o vybudovaní **nového terminálu** (Mid-Field-terminál medzi 1. a 3. dráhou).

¹⁰ odhadnuté hodnoty; len diaľková doprava; Flughafen München Franz Josef Strauß má dobre vybudované pripojenie na sieť rýchlodráh vo veľkopriestore Mníchov

¹¹ 3. dráha 11R/29L s možnosťou pre vznik nového terminálu medzi existujúcou dráhou 11L/29R a 3. dráhou 11R/29L

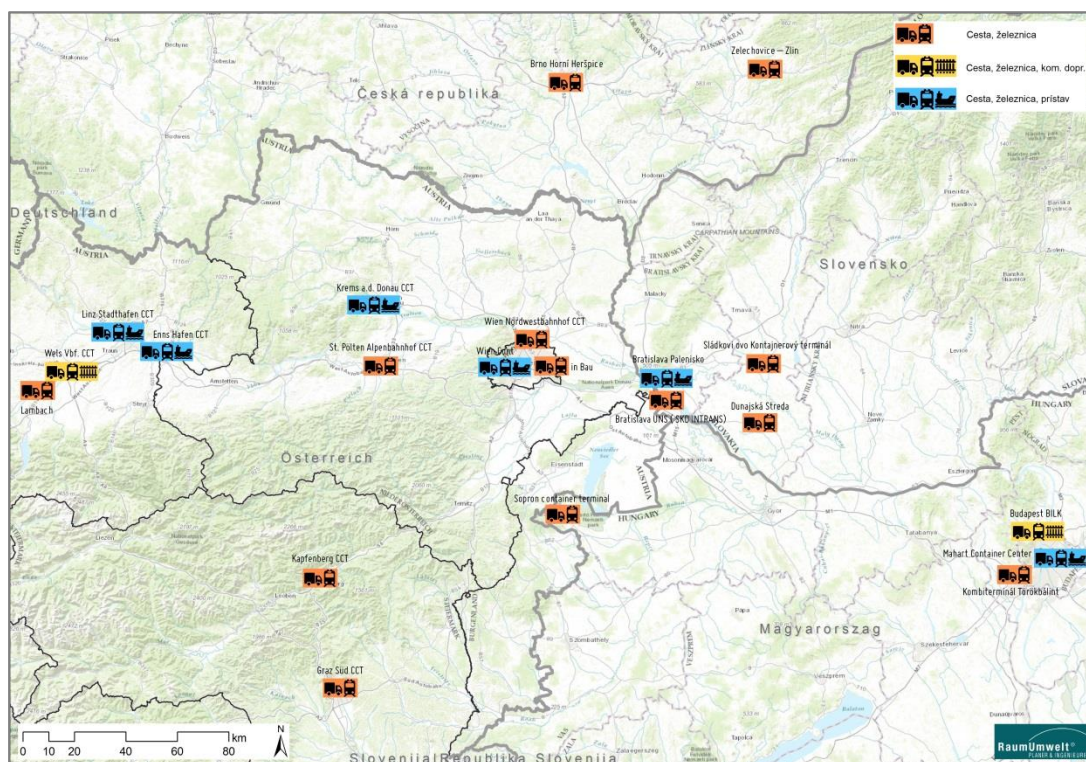
4.3.5 Multimodálne terminály

Multimodálne terminály predstavujú **spojnice v intermodálnych príp. multimodálnych transportných systémoch**, ktoré disponujú minimálne jedným pripojením od dvoch dopravcov (cestná nákladná doprava so železničnou nákladnou dopravou a/alebo lodnou dopravou). Multimodálne terminály sú vybavené potrebnou infraštruktúrou na **prekladanie kontajnerov a nákladov** (okrem iného žeriavy, vozíky na prepravu kontajnerov a odstavné plochy) a zabezpečujú balenie, skladovanie a distribúciu nákladov.

V rámci Rakúska sa vo funkčnom priestore pozorovania nachádzajú (pozri Obrázok 14)

- ❑ štyri **prístavné terminály** (*Linec, Enns, Krems a Freudenau*),
- ❑ **terminály ÖBB** (UKV a RoLa *Wels*, UKV nákladné centrum *Güterzentrum Wien Süd*¹², UKV St. Michael) ako aj
- ❑ **d ďalšie súkromné terminály** v lokalitách *Wr. Neudorf, St. Pölten, Kapfenberg, Lambach a Graz*.

Ďalšie terminály sa okrem toho nachádzajú v *Brne, Zlíne, Bratislave a Soproni*. *Bratislava a Budapešť* disponuje prístavným terminálom, *Budapešť* okrem toho terminálom kombinovanej dopravy (RoLa) (pozri Obrázok 6).



Obrázok 14: Multimodálne terminály vo funkčnom priestore pozorovania (KombiConsult 2016; vlastné znázornenie)

¹² Existujúci terminál nákladnej dopravy *Wien Nordwestbahnhof* bude od decembra 2016 postupne nahradený nákladným centrom *Wien Süd*.

	Stanovište	Meno	Dopravca
Rakúsko	Lambach	Lambach	Cesty, železnica
	Wels	Wels Vbf. CCT	Cesta, železnica, komb. dopr.
	Linz	Linz Stadthafen CCT (mestský prístav)	Cesta, železnica, prístav
	Enns	Enns Hafen CCT	Cesta, železnica, prístav
	St. Pölten	St. Pölten Alpenbahnhof CCT	Cesty, železnica
	Krems	Krems a.d. Donau CCT	Cesta, železnica, prístav
	Wr. Neudorf	Depot Wien	Cesty, železnica
	Wien Freudenu	Wien Cont	Cesta, železnica, prístav
	Wien Inzersdorf	Güterzentrum Wien Süd	Cesty, železnica
	Wien Nordwestbahnhof	Wien Nordwestbahnhof CCT	Cesty, železnica
	Kapfenberg	Kapfenberg CCT	Cesty, železnica
	St. Michael	St. Michael CCT	Cesty, železnica
	Graz	Graz Süd CCT	Cesty, železnica
Česká republika	Brno	Brno Horní Heršpice	Cesty, železnica
	Zlín	Zelechovice - Zlín	Cesty, železnica
Slovenská republika	Bratislava	Bratislava Pálenisko	Cesta, železnica, prístav
	Bratislava	Bratislava UNS (ČSKD INTRANS)	Cesty, železnica
	Sládkovičovo	Sládkovičovo Kontajnerový terminál	Cesty, železnica
	Dunajská Streda	Dunajská Streda	Cesty, železnica
Maďarsko	Törökbálint	Kombiterminál Törökbálint	Cesty, železnica
	Budapešť	Mahart Container Center	Cesta, železnica, prístav
	Budapešť	Budapešť BILK	Cesta, železnica, komb. dopr.
	Sopron	Sopron container terminal	Cesty, železnica

Obrázok 6: Multimodálne terminály vo funkčnom priestore pozorovania (KombiConsult 2016; vlastné znázornenie)

V aktuálnom rámcovom pláne 2017-2022 (Rahmenplan, BMVIT 2016a: str. 3) je aktuálne stanovené nasledovné **opatrenie** v rámci užšieho priestoru skúmania ako aj v jeho okolí:

- **Inzersdorf; zriadenie terminálu (Cargo Center Wien):** Do roku 2017 by mala byť ukončená výstavba intermodálneho terminálu nákladnej dopravy. Ciele sú zvýšenie kapacity a atraktivity, pre rozdelenie dopravy v prospech železnice ako aj premiestnenie cestnej nákladnej dopravy na železniciu. Celkové náklady predstavujú približne 250 mil. €.

Okrem toho sa v súvislosti s úvahami na **predĺženie širokokoľajovej trate** v priestore východne od Viedne uvažuje tiež o zriadení **prekladacieho terminálu** v tomto priestore. V súčasnosti prebiehajú **štúdie**, v ktorých sa posudzuje realizácia terminálu východne od Viedne s kapacitou približne 20 mil. netto ton a cca. 60 vlakov denne na širokokoľajovej trati (porov. ÖBB 2016).

V **Transeurópskej dopravnej sieti** (TEN-T) sú **spojnice (uzly)** vo funkčnom priestore pozorovania, ktoré sú uvedené v Tabuľka 7, deklarované ako **celkové príp. hlavné sieťové spojnice**, ktoré sú dôležité pre nákladnú dopravu.

	Spojnice	Vnútrozemský prístav	Železnično-cestný terminál
Rakúsko	Graz		Hlavná sieť (Werndorf)
	Klagenfurt - Villach		Celková sieť (Villach-Fünitz)
	Krems	Celková sieť	
	Linec-Wels	Hlavná sieť (Enns) Celková sieť (Linec)	Hlavná sieť (Wels)
	Salzburg		Celková sieť
	Viedeň	Hlavná sieť	Hlavná sieť
Česká republika	Brno		Celková sieť
Slovenská republika	Bratislava	Hlavná sieť	Hlavná sieť
	Komárno	Hlavná sieť	
	Leopoldov-Šulekovo		Celková sieť
Maďarsko	Budapešť	Hlavná sieť (Csepel)	Hlavná sieť (Soroksair)
	Dunaújváros	Celková sieť	
	Győr	Celková sieť (Győr - Gönyű)	
	Komárom	Hlavná sieť	
	Paks	Celková sieť	
	Sopron		Celková sieť
	Székesfehérvár		Celková sieť

Tabuľka 7: Spojnice v celkovej sieti TEN-T príp. hlavnej sieti – prístavy a železnično-cestné terminály (nariadenie (EÚ) NR. 1315/2013; vlastné znázornenie)

Vysoký počet spojníc v TEN-T hlavnej a celkovej sieti vo funkčnom priestore pozorovania, ktoré sú relevantné v nákladnej doprave, podčiarkuje **význam** regiónu pre európsku medzinárodnú **nákladnú dopravu**.

4.4 PONUKA A DOPYT V DOPRAVE

4.4.1 Osobná doprava

4.4.1.1 Ponuka v osobnej doprave

Ponuka v osobnej doprave vo funkčnom pozorovanom priestore zahŕňa **železničných a cestných dopravcov** a v menšej miere aj **leteckú dopravu**. Po **vodnej ceste** sú síce prepravované aj osoby, v tomto prípade však ide výlučne o rekreačné zameranie (napr. krížové plavby pozdĺž *Dunaja*, výletné lode medzi *Viedňou* a *Bratislavou* atď.).

V **medzinárodnej doprave medzi Rakúskom a Maďarskom**¹³ tvoria prevažnú časť dopravných prostriedkov osobné automobily. Na *hraničnom prechode pri obci Nickelsdorf* bolo v roku 2013 zaznamenaných denne približne 34.000 prekročení hraníc na osobných vozidlách, približne 2.400 cestujúcich v železničnej a približne 2.400 cestujúcich v autobusovej doprave (ÖIR 2015a); to predstavuje **len približne 6 % podiel železnice na trhu** (porov. kapitolu 4.4.1.3).

¹³ Ďalej je sledovaná len medzinárodná doprava, ktorá je odvíjaná v predmetnom hraničnom pásme, teda v priestore Nickelsdorf / Hegyeshalom.

V medzinárodnej **železničnej doprave** medzi Rakúskom a Maďarskom na hraničnom prechode pri obci *Nickelsdorf* teraz existujú **ponuky ako v diaľkovej, tak aj v prímestskej príp. regionálnej doprave**:

- ❑ desať vlakových párov denne v **diaľkovej doprave** medzi *Wien Hbf (Viedeň hl.st.)* a *Budapešťou Keleti* (diaľková doprava hlavná, resp. diaľková doprava hlavná zrýchlená) minimálne v dvojhodinovom intervale; čas prepravy približne 2:40; väčšina vlakov prechádza cez *Wien Hbf* ďalej v smere *Mníchov* alebo *Zürich*; viaceré medzistanice sú v Maďarsku, medziiným v meste *Győr*
- ❑ **Regionálne vlakové spojenie** *Wien Hbf (Viedeň hl.st.)* - *Győr* v dvojhodinovom intervale, v hlavnom dopravnom čase v hodinových intervaloch, spravidla s prestupom v *Bruck an der Leitha*; čas prepravy cca. 2:00; viaceré medzizastávky v Rakúsku a Maďarsku
- ❑ dva vlakové páry denne ako **nočné vlakové spoje** medzi *Wien Hbf (Viedeň hl.st.)* a *Budapešťou* (EN); čas prepravy cca. 2:40; nočné vlakové spoje prechádzajú cez *Wien Hbf* v smere *Mníchov* príp. *Zürich*, ako aj cez *Budapešť* v smere *Bukurešť*

Medzinárodná **autobusová diaľková doprava** medzi Rakúskom a Maďarskom pozostáva z mnohých relácií rôznych poskytovateľov – medzi nimi sú jednotlivci s cieľom príp. medzistanicou na letisku *Flughafen Wien*. V autobusovej diaľkovej doprave stále prebiehajú dynamické zmeny, a preto nie je detailne prezentovaná.

V medzinárodnej doprave medzi Rakúskom a Slovenskou republikou južne od *Dunaja* má železničná doprava veľký význam. V súčasnosti však existujú len **ponuky v prímestskej alebo regionálnej doprave**:

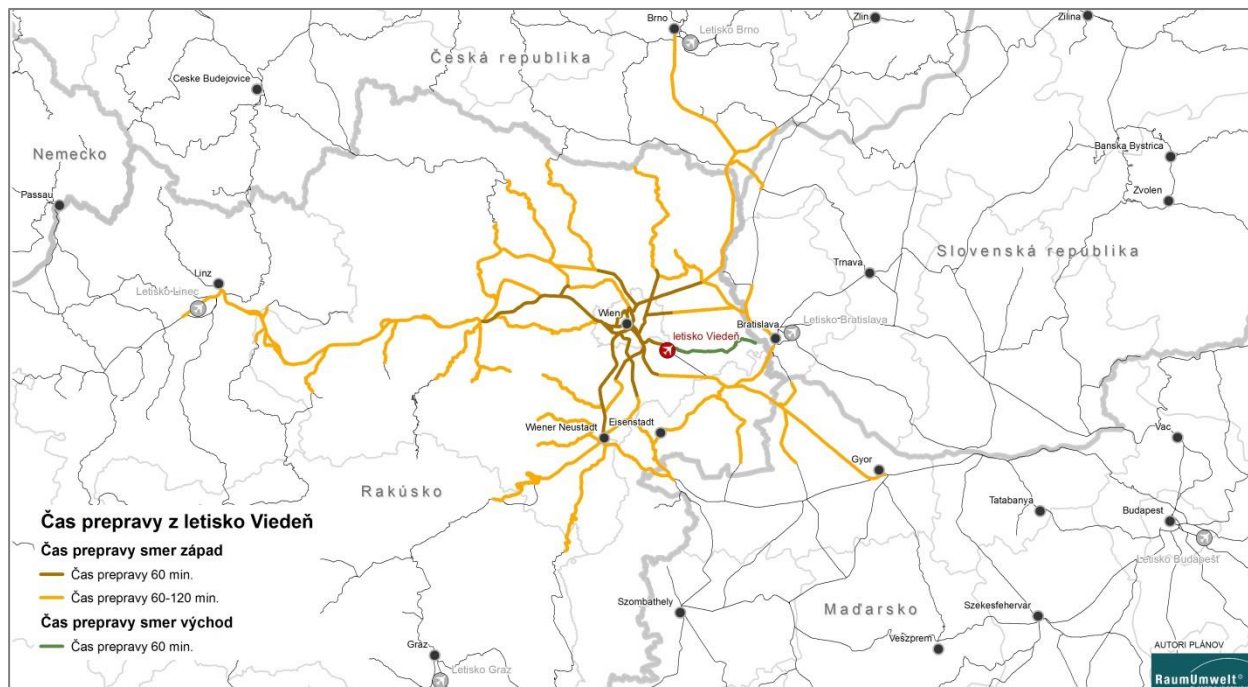
- ❑ **Regionálne vlakové spojenie** *Wien Hbf (Viedeň hl.st.)* - *Bratislava Petržalka* v hodinovom intervale; čas prepravy cca. 1:00; viaceré medzistanice v Rakúsku, napríklad v meste *Bruck an der Leitha*

Ako **os diaľkovej dopravy medzi hlavnými stanicami oboch hlavných miest** sa vybuduje Marcheggská vetva železnice Ostbahn (porov. kapitolu 4.3.1).

Medzinárodná **autobusová doprava** medzi Rakúskom a Slovenskou republikou južne od *Dunaja* zahŕňa diaľkové, regionálne a prímestské spoje; mestská autobusová sieť sa tak rozprestiera od *Bratislavy* medzičasom až po *Wolfsthal* a *Hainburg*. Prevažná časť regionálnych autobusových spojení medzi *Viedňou* a *Bratislavou* pokrýva aj *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* a čiastočne aj *Letisko Bratislava*.

Význam **leteckej dopravy** medzi *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *letiskom Budapešť* je zanedbateľný: Pri priemerne troch rotáciách denne sa **ročne prepraví cca. 100.000 pasažierov** (v roku 2015 to bolo približne 105.000); pritom ide v prevažnej miere o cestujúcich s prípojom na *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* alebo z neho.

Pre znázornenie **partnerstva systémov medzi leteckou dopravou a železnicou** je na Obrázok 15 znázornený súčasný čas prepravy z *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* v železničnej doprave smerom na východ ako aj smerom na západ s dĺžkou času prepravy 120'.



Obrázok 15: Časy prepravy z Flughafen Wien (letiska Viedeň) železnicou v roku 2016 (vlastné znázornenie)

Letisko **Flughafen Wien** je doteraz v **hlavnej železničnej doprave** prístupné len **zo západu**. Od roku 2015 sú diaľkové vlaky s *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* prepojené zo západu a juhu cez stanicu *Wien Hbf*. Pasažieri z Linca sa tak môžu na *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* dostať za menej ako dve hodiny, z mesta *St. Pölten* alebo *Wiener Neustadt* za menej ako hodinu. *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* je z východnej strany pripojené na prímestskú dopravu len prostredníctvom Pressburger Bahn (Viedenská električka) S7.

Medzi *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *Letiskom Bratislava* nie je vytvorený **vzdušný letecký koridor**. Aj keď medzi týmito dvomi letiskami neexistuje žiadna explicitná spolupráca, s príchodom takzvaných lacných leteckých spoločností sa etablovalo **vytvorenie** určitého **tŕažiska**: Zatiaľ čo *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* zaujíma vrcholovú pozíciu takzvaného **sieťového dopravcu (Netzwerk-Carrier)**, *Letisko Bratislava* realizuje **spojenia z bodu do bodu** takzvaných lacných leteckých spoločností.

4.4.1.2 Vývoj v osobnej doprave

Všetky prognózy zamerané na vývoj osobnej dopravy vychádzajú z **nárastu medzinárodných jász** medzi Rakúskom a Maďarskom resp. Slovenskou republikou. Dopravná prognóza pre Rakúsko 2025+ (BMVIT 2009) pripustená v scenári 1, pozri tabuľku Tabuľka 8, v ktorej sú uvedené nárasty počtu cestu-

júcich¹⁴. Z tejto prognózy je zrejmé, že nárast medzinárodných jazd medzi Rakúskom a Maďarskom resp. Slovenskou republikou sa **v rovnakej miere týka železničnej a cestnej dopravy**.

Prehľad	Dopravných prostriedkov	2005 [absolútne čísla]	Scenár 1 2025 [absolútne čísla]	Zmena [absolútne čísla]	Zmena [%]
AT-HU: Nickelsdorf-Hegyeshalom	Cestné komunikácie	22 000	31 000	+9 000	+40,9
	Železnica	3 500	7 000	+3 500	+50,0
AT-SK: Hranica s Bratislavou (severne a južne od Dunaja)	Cestné komunikácie	23 000	66 000	+43 000	+187,0
	Železnica	6 000	16 000	+10 000	+166,7

Tabuľka 8: Dopyt v osobnej doprave udaný v počte cestujúcich / deň zvolených prehľadov (BMVIT 2009; vlastné znázornenie)

Hlavne na hraničných prechodoch medzi Rakúskom a Slovenskou republikou je potrebné počítať s **výrazným nárastom dopytu v osobnej doprave**. V cestnej doprave sa má počet cestujúcich zvýšiť z 23.000 v roku 2005 na 66.000 v roku 2025, čo je takmer trojnásobok dopytu v osobnej doprave. V železničnej doprave sa má počet cestujúcich zvýšiť zo 6.000 v roku 2005 na 16.000 v roku 2025, čo je viac ako dvojnásobok dopytu v osobnej doprave.

Všetky **štyri štáty vo funkčnom pozorovanom priestore** vykazujú okrem toho **porovnateľné národné železničné a cestné siete**. Zatiaľ čo je výstavba **diaľničnej a rýchlokomunikačnej siete** v Rakúsku – až na jednotlivé úseky – takmer ukončená, existujú v Maďarsku, Slovenskej republike ako aj Českej republike v tejto súvislosti ešte **ambiciózne stavebné plány** (porov. kapitolu 4.3.2.2).

Železničná sieť je vo všetkých štátoch vo funkčnom pozorovanom priestore tradične husto a dobre vybudovaná, a tak tvorí chrbticu verejnej dopravy. Vo všetkých štátoch leží fókus – po fáze rôzne silného zanedbania modernizácie – na **revitalizácii príp. urýchlenní existujúcej siete**, pričom sa k tomu občas pripočítajú aj rozsiahle nové výstavby vysokovýkonných dráh (porov. kapitolu 4.3.1.2).

Pokiaľ ide o **Flughafen Wien (letisko Viedeň)**, do roku 2040 sa predpokladá **nárast počtu pasažierov** zo súčasných 22 mil. na cca. 43 mil., čo predstavuje takmer dvojnásobok. V leteckej doprave je z dôvodu preťaženia vzdušného priestoru a narastajúcich nákladov potrebné v budúcnosti počítať s výrazným **pre-
sunom letov na krátke vzdialenosti na železniciu**. Okrem toho je z analýzy doterajších spojov diaľkovej dopravy uvedených letísk zjavné, že participácia prípojných železničných tratí k letiskám môže dosiahnuť viac ako 80 %. Viac ako polovica leteckých pasažierov *letiska vo Frankfurte nad Mohanom*, ktorá prichádza z aglomeračných oblastí vzdialených približne 250 km až 500 km, využíva na príjazd alebo odjazd vlaky IC alebo ICE (porov. ÖIR 2015a).

Všeobecne sa predpokladá, že do roku 2040 sa presadia **dopravné opatrenia pri riadení**, pomocou ktorých sa dosiahnu ambiciózne ciele, okrem iného aj ciele z Bielej knihy (Európska komisia 2011b). To sa

¹⁴ Ide o vymodelované čísla, z ktorých vznikajú čiastočne výrazné odchýlky od iných údajov v tejto kapitole. Aj keď bola prognóza vypracovaná pred hospodárskou krízou, údaje prijaté pre rok 2025 zostávajú v zásade naďalej platné. Aktuálne čísla z roku 2015 ukazujú, že dopyt v osobnej doprave – na rozdiel od nákladnej dopravy – hospodárska kríza takmer neovplyvnila a v porovnaní s prognózou dokonca výraznejšie narastá. Tieto prognózy v osobnej doprave je preto potrebné klasifikovať ako konzervatívne.

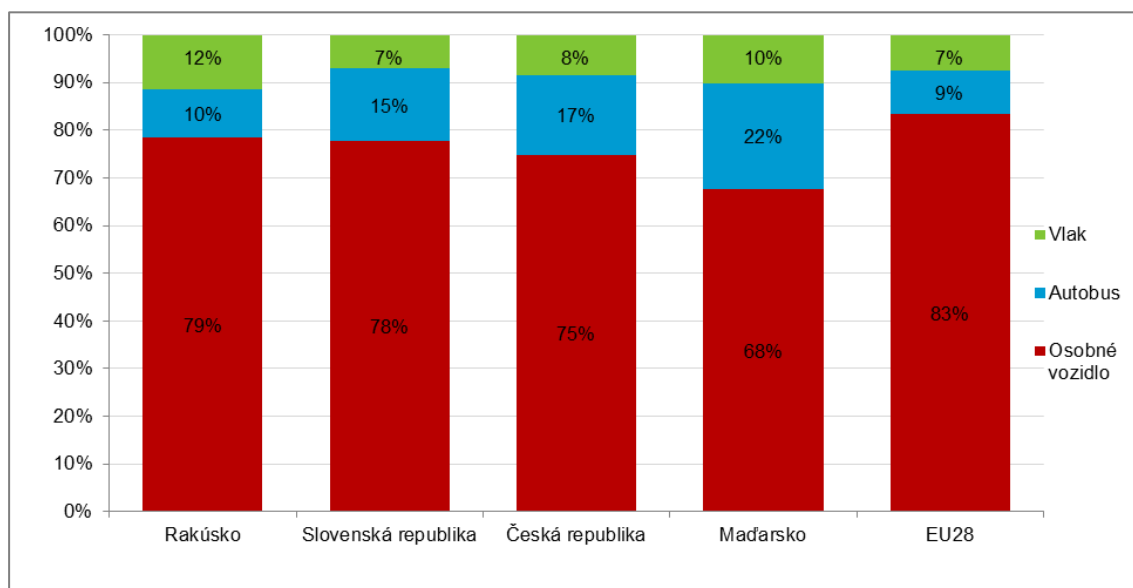
týka okrem iného pripojenia *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* na hlavnú sieť TEN-T, ale aj **zvýšenia variabilných nákladov** v cestnej doprave, napr. zavedením jednotných mýtnych systémov závislých od výkonnosti prepravcov v ťažkej a ľahkej doprave, alebo zavedením dodatočných daní na komponenty ako napr. na pohonné hmoty. Podľa toho je pri hodnotách prognóz pre Umweltverbund potrebné predpokladať, že tieto hodnoty sú v realite skutočne skôr prekračované ako nedosiahnuté.

4.4.1.3 Modal Split (podiel dopravných prepravcov) v osobnej doprave

V rámci krajín Centrope zaujíma **motorizovaná individuálna doprava (MID)** stále najväčší podiel vo vnútroštátnej doprave. Zatiaľ čo v členských štátoch EÚ-15 (a tým aj v Rakúsku) bol v rokoch 2002 až 2012 zaznamenaný **pokles podielu osobných motorových vozidiel** v osobnej vnútroštátnej doprave (Rakúsko: -0,9 %), v mnohých členských štátoch, ktoré do EÚ vstúpili v roku 2004, výrazne **vzrástol** počet používaných osobných motorových vozidiel (napr. Slovenská republika: +11 %, Maďarsko: +6,6 %, Česká republika: +1 %; porov. Eurostat 2014b). Tento vývoj je v rozpore s cieľmi stanovenými v Bielej knihe dopravy Európskej komisie (porov. kapitolu 3.2.2), ktoré preferujú zvýšenie podielu verejnej prímestskej dopravy, príp. multimodálnej voľby dopravných prostriedkov.

Podiel **dopravy osobnými motorovými vozidlami** predstavuje v Rakúsku, Slovenskej republike a v Českej republike 75 % až 79 %, a tým nedosahuje **priemer EÚ** 83 %. V Maďarsku predstavuje podiel dopravy osobnými motorovými vozidlami ani nie 70 %, čím je najnižší (pozri Obrázok 16).

Vo **verejnej doprave** prislúcha **autobusovej doprave** v rámci Slovenskej republiky, Českej republiky a Maďarska vďaka 15 % až 22 % podstatne väčší podiel ako v Rakúsku (10 %), pričom priemer v EÚ je 9 %. V Rakúsku sa najvýraznejšie prejavuje **železničná doprava**, ktorá činí 12 % (ostatné: 7 % až 10 %).



Obrázok 16: Rozdelenie osobnej vnútroštátnej dopravy na rôznych dopravcov v % celkových osobo-km, 2012 (Eurostat 2016; vlastné znázornenie)

Rakúske štatistické podklady sú o niečo diferencovanejšie: V **Rakúsku** ľudia celkovo prejdú 58 % všetkých ciest (nezávisle od dĺžky cesty) na osobnom motorovom vozidle (vodič a spolujazdec) a 18 % všetkých ciest verejnou dopravou. Voľba dopravného prostriedku je v osobnej prímestskej doprave **regionálne výrazne odlišná**. Zatiaľ čo je v mestách častejšie využívaná verejná doprava, príp. v značnej miere ekologická doprava, na vidieku zaujíma popredné miesta osobný automobil (BMVIT 2012: str. 22 a ďalšia).

Regióny, ktorých sa navrhovaná **zmena siete týka**, sa rozprestierajú v okolí hlavných bodov dopravných staníc a patria k **mestským zónam** príp. **okoliu mesta**. Podiel VD na prerozdelení (Modal Split) je v týchto regiónoch síce tendenčne vyšší ako je priemer, **potenciály však ešte nie sú vyčerpané**. Ako v rámci celého regiónu Centrope, tak aj v rámci Rakúska je potrebná zmena podielov dopravných systémov (Modal Split) v prospech ekologickej dopravy.

Na **hraničnom prechode Nickelsdorf** sa dianie v medzinárodnej doprave smerom do Maďarska v roku 2013 rozdelilo na dopravné prostriedky, ako je to uvedené v tabuľke Tabuľka 9.

Relácia	Podiel rozdelenia dopravy (Modal Split) [%]		
	Vlak	Autobus	Osobné vozidlo
Ďiaľ. Győr	4	2	94
Ďiaľ. Budapešť	9	5	86
Ďiaľ. Maďarsko juho-východ	3	4	94
Ďiaľ. RO, SR	5	17	78
Regionálna doprava	15	5	80
Vozidlo kyvadlovej dopravy VIE	0	8	92
Celkom	6	6	88

Tabuľka 9: *Dianie v medzinárodnej doprave Nickelsdorf 2013, podľa relácie a dopravných prostriedkov (ÖIR 2015a; vlastné znázornenie)*

Podiel osobnej železničnej dopravy na **Modal Split** v medzinárodnej **regionálnej doprave** s približne 15 %, sledovaný na základe **diaľkovej dopravy do Budapešte** s cca. 9 % relatívne najväčší. Diaľková doprava do **Budapešti** zaujíma s cca. 30 % celkového dopravného diania pomerne najvyššiu hodnotu. Z dôvodu chýbajúcej ponuky v železničnej infraštruktúre neexistuje žiadna železničná **kyvadlová doprava** na *Flughafen Wien (letisko Viedeň)*. V autobusovej linkovej doprave činí podiel na Modal Split 8 %, čo je rovnako zanedbateľná hodnota.

Celkovo je možné **podiel osobnej železničnej dopravy na Modal split** v zóne *Nickelsdorf* s cca. 6 % - v rakúskom priemere – označiť za **mimoriadne nízky**.

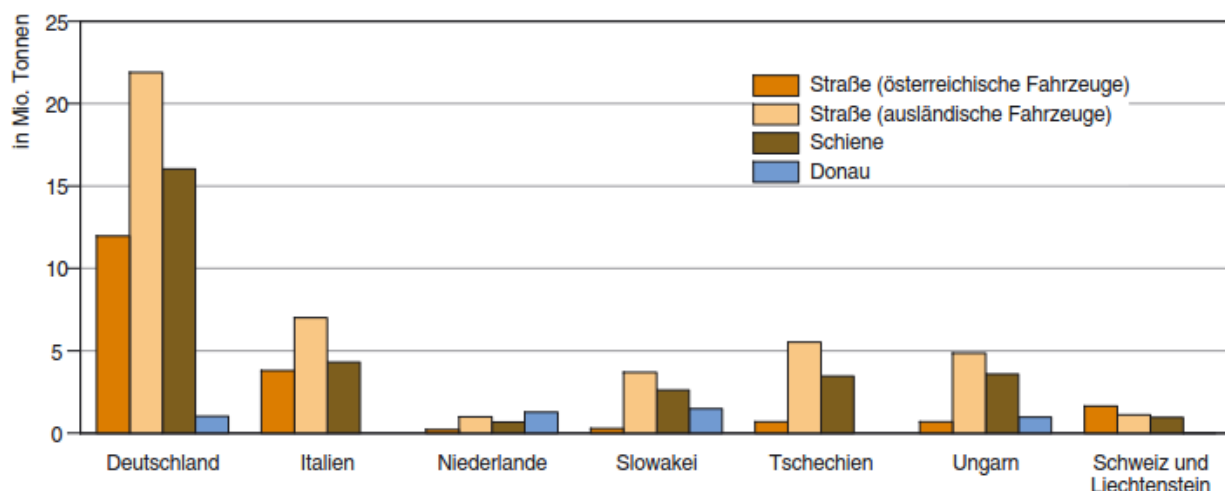
4.4.2 Nákladná doprava

4.4.2.1 Ponuka v nákladnej doprave

Ponuka v nákladnej doprave vo funkčnom pozorovanom priestore zahŕňa všetkých prepravcov, ktorí prichádzajú do úvahy, teda **železničných, cestných a lodných** ako aj v nepatrnej miere **leteckú dopra-**

vu; poslední dvaja dopravcovia však sotva prevádzkujú nákladnú dopravu v samotnom funkčnom pozorovanom priestore, ale hlavne tranzit resp. dopravu s východiskovou a cieľovou stanicou vo funkčnom pozorovanom priestore.

V **cezhraničnom transportnom (nákladnom) dianí**¹⁵ s východnými susednými štátmi vedie Maďarsko, po ňom nasleduje Česká republika a Slovenská republika, výsledky získané na základe celkového objemu dopravy v mil. t (pozri Obrázok 17).



Obrázok 17: *Dianie v medzinárodnej doprave v Rakúsku (príjem a zásielky) podľa dopravcov a zvolených partnerských krajín 2014 (Statistik Austria 2014a: str. 31)*

Z a do **Maďarska** sa prepraví celkom 10,1 mil. ton, polovica z toho po cestách. Na železnici sa odbaví 3,6 mil. ton a na *Dunaji* 1,0 mil. ton.

Celkový objem dopravy z resp. do **Českej republiky** predstavuje 9,7 mil. ton, z toho sa 6,2 mil. ton, čo sú približne dve tretiny, prepraví po cestách. 3,5 mil. ton sa realizuje po železnici.

Nasleduje **Slovenská republika** s celkovým objemom dopravy 8,1 mil. ton, pričom sa tu v porovnaní s inými reláciami najväčšie množstvo 1,5 mil. ton prepraví vodnou cestou (*Dunaj*). Aj v Slovenskej republike sa prevažná časť nákladnej dopravy realizuje po cestách.

V dopravnej prognóze Rakúsko 2025+ (BMVIT 2009) sú prepravované množstvá nákladu v cestnej a železničnej doprave¹⁶ v tonách zobrazené v zvolených hraničných úsekoch. Keď sú sledované len **medzinárodné dopravy v predmetných hraničných úsekoch**, teda *Nickelsdorf / Hegyeshalom* a hranice s *Bratislavou*, vychádzajúc z referenčného roku 2005, pre rok 2025 sa rysuje nasledovný obrázok (k tomu pozri aj Tabuľka 10):

- V medzinárodnej doprave medzi **Rakúskom a Maďarskom** sa prevažná časť nákladu (8,8 mil. ton z celkového množstva 13,2 ton) prepravuje v cestnej doprave. Tretina nákladu v množstve 4,4 mil. ton sa prepravuje železnicou.

¹⁵ Ďalej budú uvedené len tie krajiny, ktoré sa nachádzajú vo funkčnom pozorovanom priestore.

¹⁶ Ide o vymodelované čísla, z ktorých vznikajú čiastočne výrazné odchýlky od iných údajov v tejto kapitole.

- V medzinárodnej doprave medzi **Rakúskom a Slovenskou republikou** na hraniciach s *Bratislavou* sa prepraví z celkového množstva 6,8 mil. ton o 3,6 mil. ton viac ako polovica nákladných transportov v železničnej doprave.

Transport po **Dunajskej vodnej ceste** nie je možné porovnať so žiadnym z hraničných úsekov medzi Rakúskom a Maďarskom príp. Slovenskou republikou. Od roku 2012 je zaznamenaný mierny pokles nákladnej dopravy na *Dunaji*. V roku 2014 bolo prepravených 3,6 mil. ton nákladu z východného smeru proti prúdu do Rakúska; v opačnom smere to bolo 0,8 mil. ton nákladu prepraveného loďami po prúde (Statistik Austria 2014a: str. 47).

Prehľad	dopravných prostriedkov	2005 [absolútne čísla]	Scenár 1 2025 [absolútne čísla]	Zmena [absolútne čísla]	Zmena [%]
AT-HU: Nickelsdorf-Hegyeshalom	Cesta	8,8	20,1	+11,3	+128,4
	Železnica	4,4	5,8	+1,4	+31,8
AT-SK: Hranica s Bratislavou (severne a južne od Dunaja)	Cesta	3,2	6,7	+3,5	+109,4
	Železnica	3,6	6,0	+2,4	+66,7

Tabuľka 10: Počet prepravených ton [mil.] v cestnej a železničnej doprave (BMVIT 2009)

Transport nákladu leteckou dopravou nie je z kvantitatívneho hľadiska až tak významný, avšak prepravované náklady sú spravidla mimoriadne citlivé, cenné alebo nenahraditeľné z hľadiska tvorby hodnôt. Na *Flughafen Wien (letisku Viedeň)* sa v roku 2014 preložilo približne 0,23 mil. ton (95,1 % celkovej prekládky letecky prepraveného tovaru v Rakúsku; Statistik Austria 2014a: str. 50).

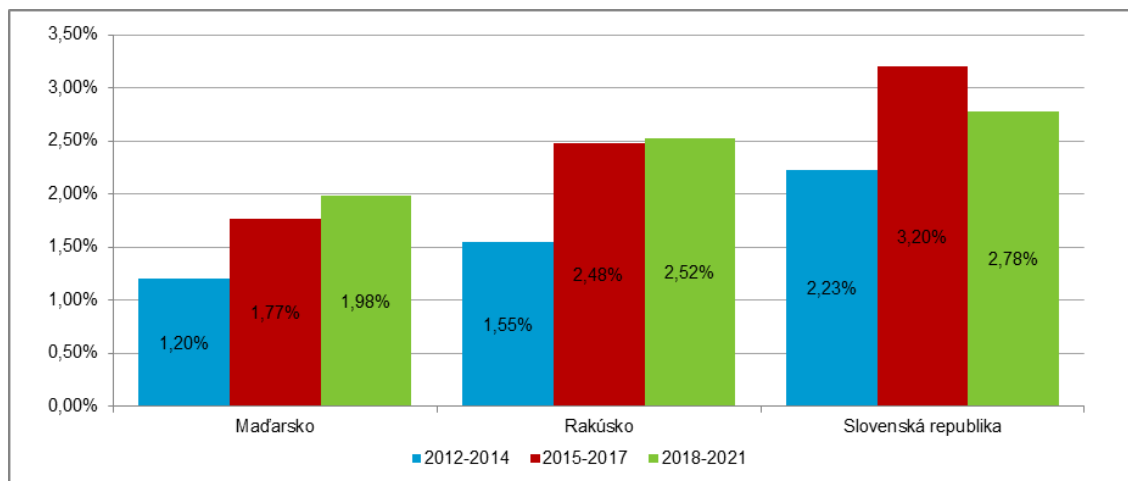
4.4.2.2 Vývoj v nákladnej doprave

Na základe pozorovaní **marketingového vývoja v nákladnej doprave** v rámci koridoru nákladnej dopravy EÚ Orient / Východné stredomorie (porov. RFC 7 2014) sa v rámci krajín funkčného pozorovaného priestoru prognostikuje **nárast dopytu v nákladnej doprave** do roku 2021 (pozri Obrázok 18).

Aj všetky ostatné prognózy zamerané na vývoj nákladnej dopravy vychádzajú z **nárastu medzinárodných jázd** medzi Rakúskom a Maďarskom resp. Slovenskou republikou. Dopravná prognóza pre Rakúsko 2025+ (BMVIT 2009) uvádza v scenári 1 nárast ročne prepraveného nákladu¹⁷ (Tabuľka 10).

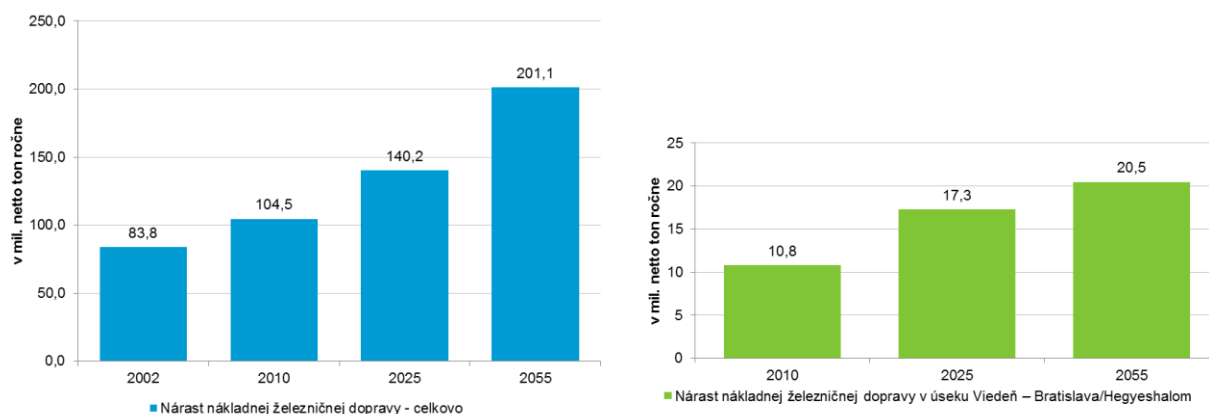
Z tejto prognózy je zrejmé, že nárast medzinárodných jázd medzi Rakúskom a Maďarskom resp. Slovenskou republikou sa **rovnako týka železničnej ako aj cestnej dopravy**. Medzi Rakúskom a Maďarskom sa celkový nárast dopravy cca. 12,7 mil. ton takmer výlučne realizuje prostredníctvom cestnej dopravy. V medzinárodnej doprave medzi Rakúskom a Slovenskou republikou zostáva pomer oboch dopravcov približne vyrovnaný, pričom je aj tu nárast cestnej dopravy vyšší ako v železničnej doprave.

¹⁷ Ide o vymodelované čísla, z ktorých vznikajú čiastočne výrazné odchýlky od iných údajov v tejto kapitole. Aj keď bola prognóza vypracovaná pred hospodárskou krízou, údaje prijaté pre rok 2025 zostávajú v zásade naďalej platné. Avšak na základe aktuálnych čísel roka 2015 je potvrdené, že – oproti osobnej doprave – je v nákladnej doprave potrebné rátať s tým, že táto nastupuje na scénu približne desať rokov neskôr.



Obrázok 18: Prognóza dopytu v nákladnej doprave, stredný scenár nárastu (RFC 7 2014: str. 72; vlastné spracovanie)

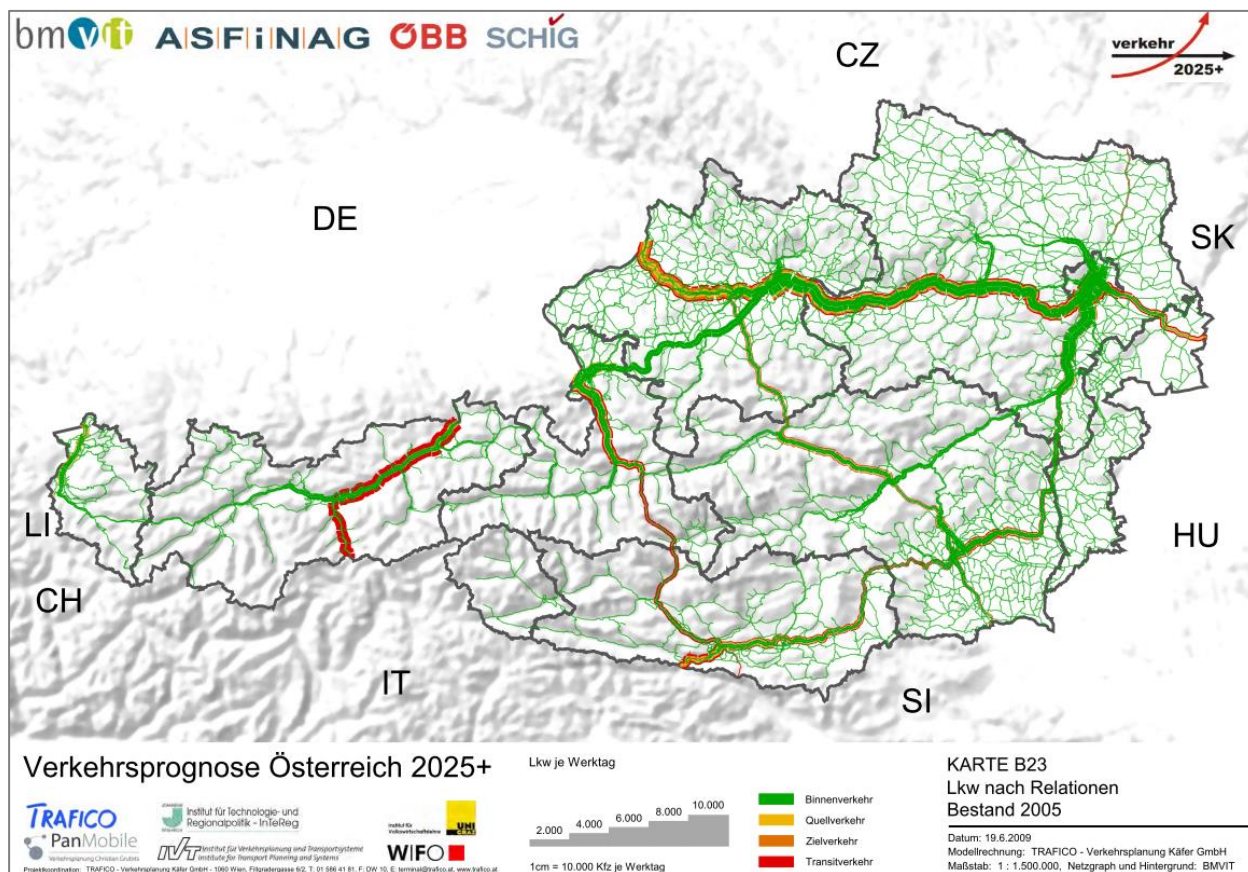
Pre **celohospodárske znodnotenie** opatrení zameraných na vybudovanie siete pozdĺž „Dunajskej osi“ (ÖBB 2014) bol predpovedaný rozdiel v celkovom dopyte v oblasti nákladnej dopravy s a bez výstavby „Dunajskej osi“¹⁸ v Rakúsku pre rok 2025 a aktualizovaný pre rok 2055. Pri východiskovej hodnote 104 mil. netto ton / ročne v roku 2010 bude pre rok 2025 na celej **rakúskej „Dunajskej osi“** vrátane výstavby prognostikované transportné dianie v hodnote 140 mil. netto ton / ročne a pre rok 2055 201 mil. netto ton / ročne. Na úseku trate *Viedeň - Bratislava / Hegyeshalom* je východisková hodnota 10,8 mil. netto ton / ročne, prognóza na rok 2025 predpovedá 17,3 a na rok 2055 20,5 mil. netto ton / ročne (pozri Obrázok 19).



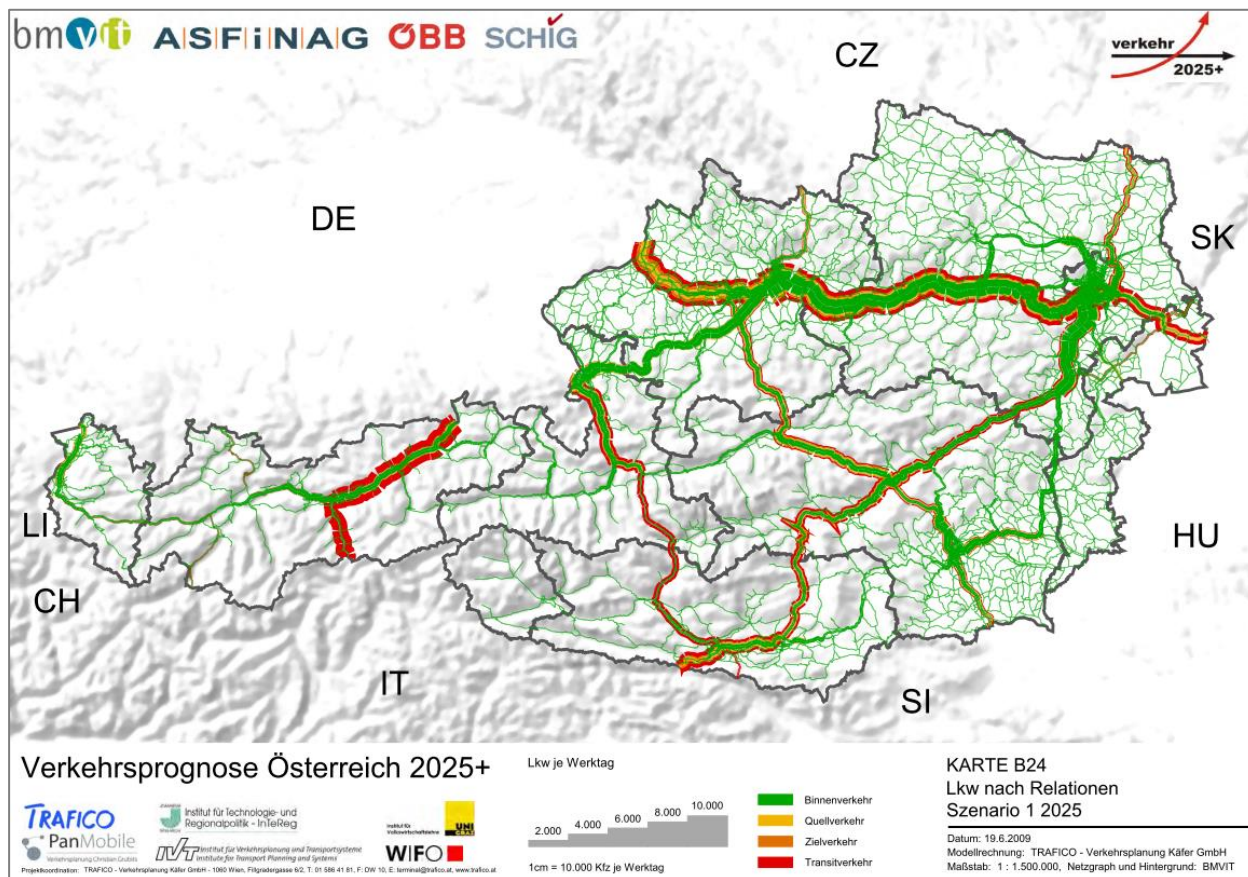
Obrázok 19: Prognóza diania v nákladnej doprave (ÖBB 2014: str. 34 a ďalšie; vlastné znázornenie)

Dopravná prognóza Rakúsko 2025+ (BMVIT 2009) ďalej ukazuje, že nárast nákladnej automobilovej dopravy v Rakúsku bol takmer výlučne spôsobený **nárastom tranzitnej ako aj cieľovej dopravy resp. zdrojovej dopravy** (pozri Obrázok 20 a Obrázok 21); toto sa týka hlavne **západnej osi** a tým aj medzinárodnej hlavnej **cestnej dopravnej siete juhovýchodne od Viedne**.

¹⁸ bez zohľadnenia predmetnej navrhovanej zmeny siete



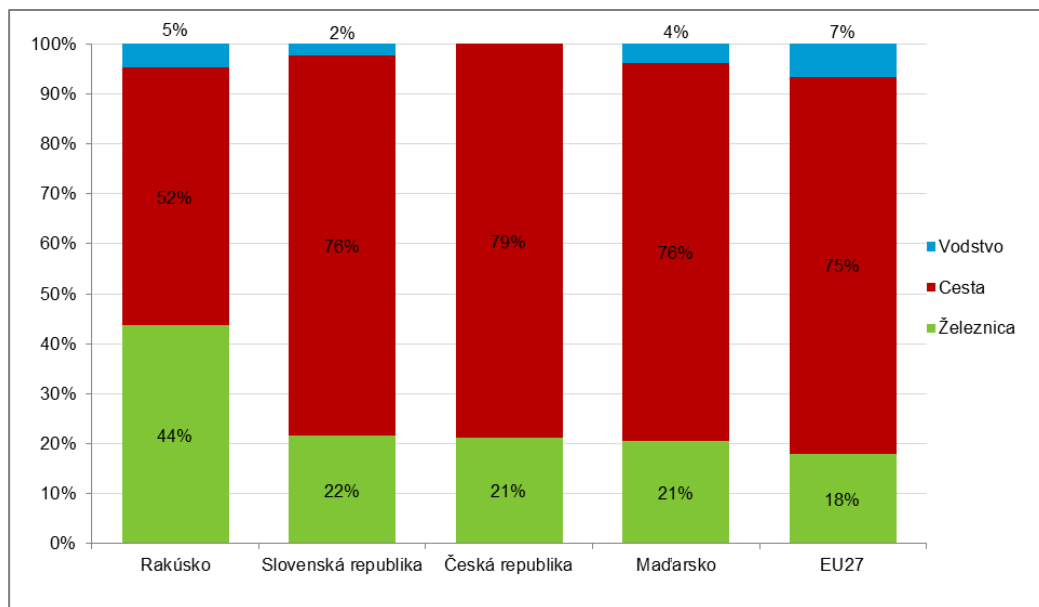
Obrázok 20: Nákladná doprava podľa relácií v stave v roku 2005 (BMVIT 2009, časť mapy b)



Obrázok 21: Nákladná doprava podľa relácií v roku 2025, scenár 1 (BMVIT 2009, časť mapy b)

4.4.2.3 Modal Split v nákladnej doprave

Najdôležitejšími koridormi vo funkčnom pozorovanom priestore vo vzťahu k daniu v nákladnej doprave v roku 2009 boli **západná os** (68 mil. ton / ročne: 29 % železnica, 62 % cestná doprava, 9 % lodná doprava) a **južná os** (27 mil. ton / ročne: 35 % železnica, 65 % cestná doprava; Rechnungshof 2012: str. 254).

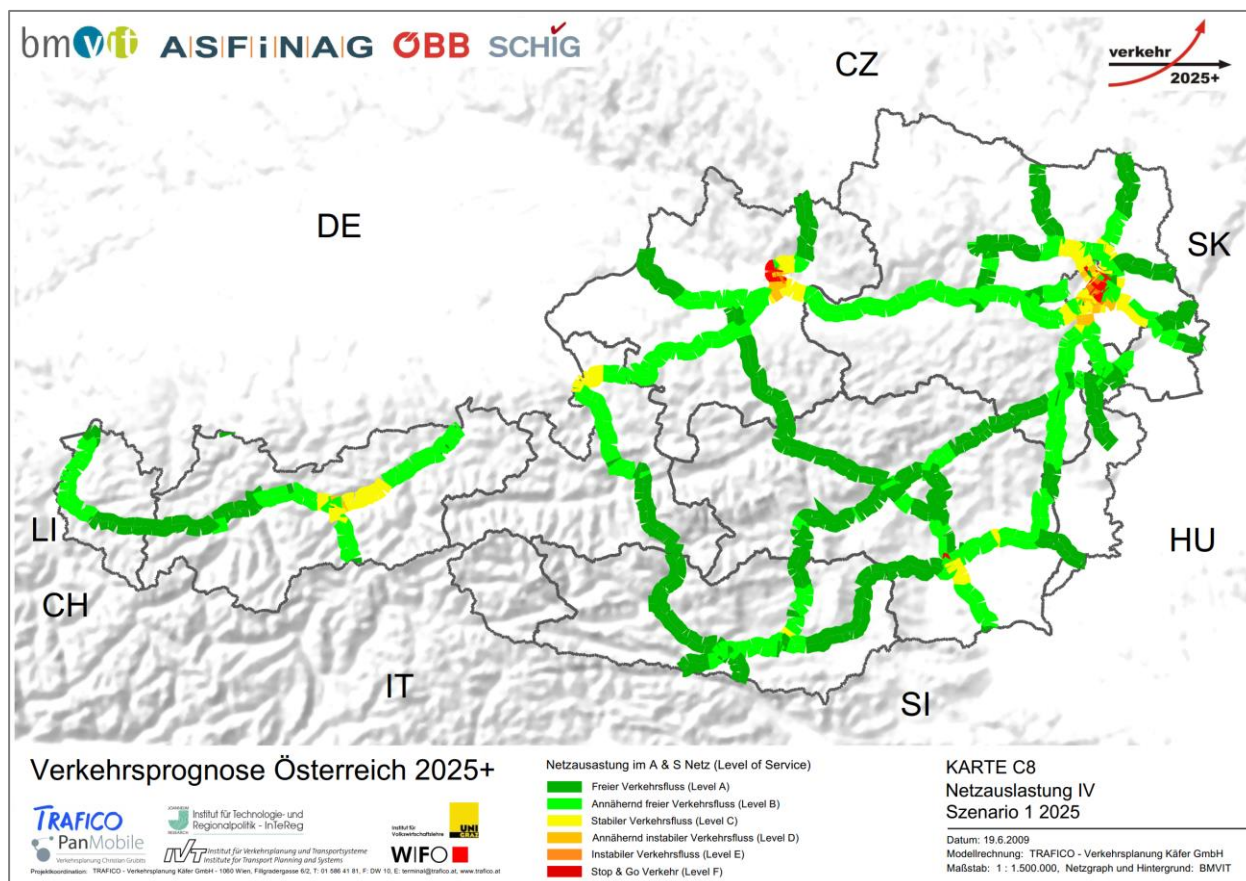


Obrázok 22: Podiel celkovo najazdených km v nákladnej doprave s udaním ton, 2014 (Eurostat 2016; vlastné znázornenie)

Cesta predstavuje v európskej nákladnej doprave **najvýznamnejšieho dopravcu** (EU27: 75 %), potom nasleduje železnica (EU27: 18 %) a lodná doprava (EU27: 7 %). Pri porovnaní podielov celkovo najazdených ton-km (pozri Obrázok 22) za rok 2014, je zjavné, že **Rakúsko** – v porovnaní s inými krajinami vo funkčnom pozorovanom priestore ako aj v porovnaní s priemerom EÚ – vykazuje **vysoký podiel nákladného transportu po železnici**.

4.4.3 Kapacity v cestnej a železničnej infraštruktúrnej sieti

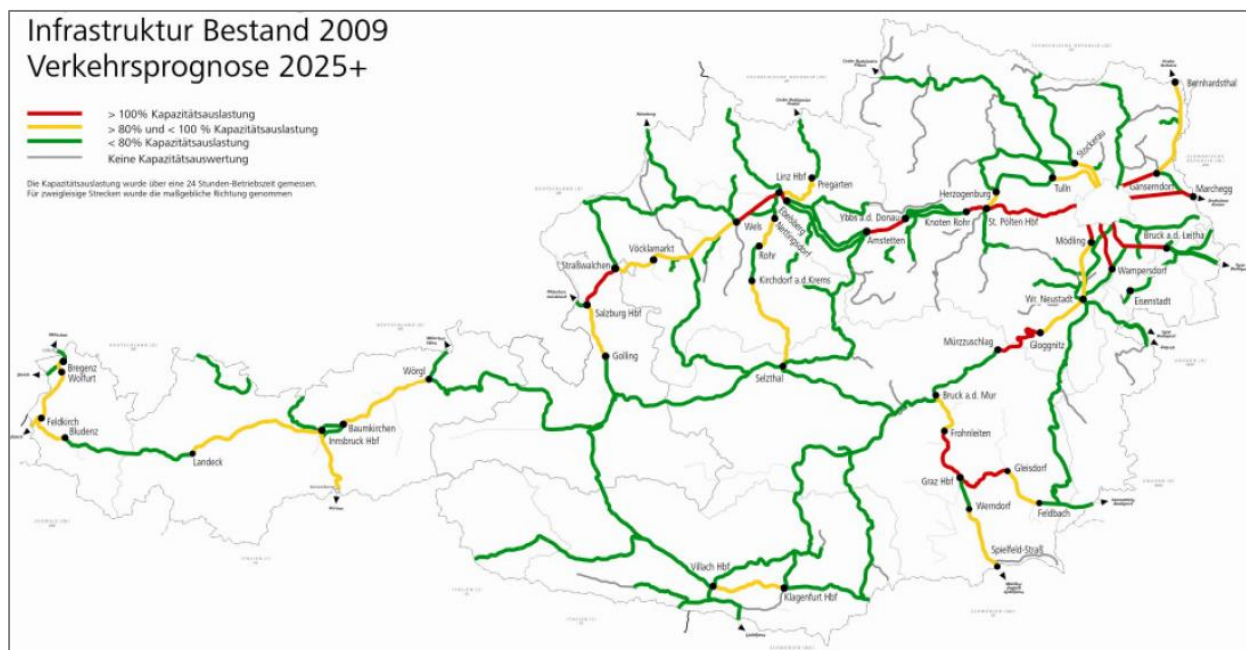
V dopravnej prognóze Rakúsko 2025+ (BMVIT 2009) je **vyťaženie kapacít v rakúskej cestnej dopravnej sieti** zobrazené na základe stavu siete v roku 2009. V **cestnej doprave** sa v scenári 1 v roku 2025 očakáva **vyťaženie** diaľnice A 4 Ost medzi *Viedňou* a obcou *Bruck an der Leitha*, ktoré na jednotlivých úsekoch pripúšťa len **stabilný priebeh dopravy** (Level of Service C) (pozri Obrázok 23).



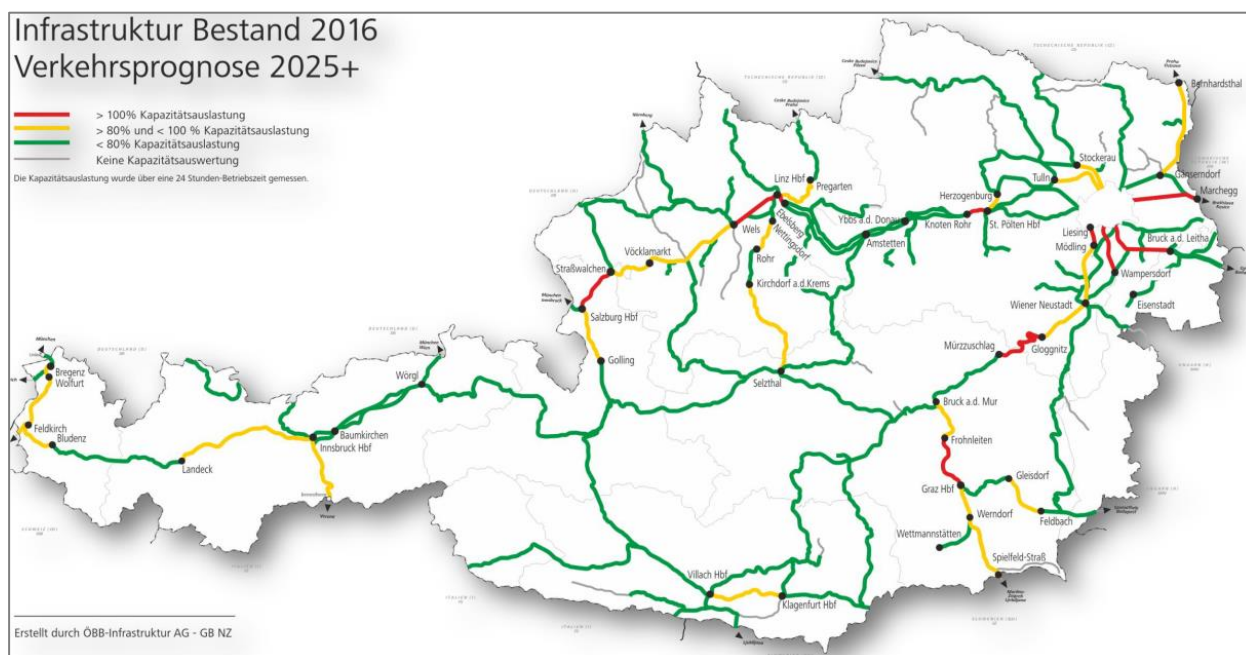
Obrázok 23: Vyťaženie siete IV 2025, scenár 1 (BMVIT 2009, časť mapy b)

V dopravnej prognóze Rakúsko 2025+ (BMVIT 2009) je **vyťaženie kapacít v rakúskej železničnej dopravnej sieti** zobrazené na základe stavu siete v roku 2009 (pozri Obrázok 24). Cieľová sieť 2025+ počíta s opatreniami pre všetky relevantné úseky s výnimkou Ostbahn, ktorej vyťaženie kapacít predstavuje > 100 %, (porov. kapitolu 4.3.1.2, Obrázok 11). Táto prognóza dopravného vyťaženia bola aktualizovaná v roku 2016 tým, že predpovedaný dopyt v doprave bol presunutý na železničnú infraštruktúru existujúcej siete v roku 2016 (pozri Obrázok 25).

Dopravná prognóza Rakúsko 2025+ (BMVIT 2009) ukazuje aj **preexistujúcu Ostbahn** medzi *Viedňou* a *Bruck an der Leitha* už po jej vybudovaní (v roku 2009) **vyťaženie kapacít > 100 %** (pozri Obrázok 24). Na tomto úseku sa už v samotnom scenári, základom ktorého sú nezmenené dopravno-politické rámcové podmienky, dajú očakávať masívne deficity v kvalite obsluhy, ak sa nebude konať výstavba železničnej dopravnej siete juhovýchodne od *Viedne*.



Obrázok 24: Kapacitné vyťaženie železničnej infraštruktúry - stav v roku 2009 (BMVIT 2009)



Obrázok 25: Kapacitné vyťaženie železničnej infraštruktúry - stav v roku 2016 (ÖBB-Infrastruktur AG 2016)

Vo **veľkopriestore Viedeň** sa ukazuje priebežné vyťaženie kapacít viac ako 100 % alebo medzi 80 % a 100 % na smerodajných tratiach pre osobnú diaľkovú a nákladnú dopavu. Tieto trate **nezodpovedajú kvalitatívnym cieľom** spoločnosti ÖBB-Infrastruktur AG hlavnej siete TEN-T (pozri kapitolu 4.2), ku ktorej väčšina týchto sietí patrí.

5 EKOLOGICKÁ SITUÁCIA, EKOLOGICKÉ ŠPECIFIKÁ, EKOLOGICKÉ PROBLÉMY A CIELE NA OCHRANU ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

5.1 PRÍSTUP K SPRACOVANIU

Zobrazenie **ekologickej situácie, ekologických špecifik, ekologických problémov a cieľov na ochranu životného prostredia** nájdete podľa diferencovaného priestorového ohraničenia rámca skúmania (porov. kapitulu 2.1) samostatne pre funkčný pozorovaný priestor a užší skúmaný priestor. Tým je vyhovené aj predpokladu, že aj predbežne závažné vplyvy v týchto dvoch typov priestorov sa značne odlišujú v ich druhu (porov. kapitulu 6).

Vo **funkčnom pozorovanom priestore** sú prioritne prediskutované aspekty, ktoré vzhľadom na očakávané účinky nemajú k priestoru buď **žiadny**, alebo len **malý konkrétny vzťah**. K tomu sa počítajú aspekty ako

- ❑ **obyvateľstvo** (hlavne ohľadom jeho hospodárskeho a sociálneho životného priestoru),
- ❑ čiastočne **zdravie človeka** (napr. v súvislosti s dopravnou bezpečnosťou) ako aj
- ❑ klimatické faktory.

Pritom sú prednostne sledované ciele, ktoré vo všeobecnosti súvisia s trvalým resp. do budúcnosti perspektívnym **rozvojom celého dopravného systému**.

V rámci **užšieho skúmaného priestoru** sa posudzujú tie aspekty, ktoré vykazujú zásadnú **senzibilitu voči zámeru línii infraštruktúry**. Vzhľadom na veľkosť užšieho skúmaného priestoru sú ekologická situácia, ekologické špecifiká, ekologické problémy a ciele na ochranu životného prostredia zobrazované na priestorovo-štruktúrálnej **abstraktnej úrovni**, napr. na báze vyznačených chránených oblastí. Toto sa týka aspektov ako sú

- ❑ **obyvateľstvo** (hlavne pokiaľ ide o jeho rozvoj a rozvoj osídlenia ako aj o regionálnu a hospodársku štruktúru),
- ❑ **biologická rôznorodosť, fauna a flóra,**
- ❑ **zdravie človeka a čistota ovzdušia,**
- ❑ **pôda a voda** ako aj
- ❑ **krajina.**

Aspekty **reálnych hodnôt** ako aj **kultúrne dedičstvo** vrátane **architektonicky cenných stavieb a archeologických pokladov** nie je možné v tomto parametri účelne zobraziť, pretože tieto majú spravidla len lokálny charakter.

V užšom skúmanom priestore sa prioritne posudzujú tie ciele, ktoré súvisia s **vývojom a zachovaním** menovaných aspektov **v konkrétnom priestorovom kontexte** užšieho skúmaného priestoru.

Na **zistenie** ekologickej situácie, ekologických špecifik, ekologických problémov a cieľov na ochranu životného prostredia sú ako základňa vo funkčnom pozorovanom priestore ako aj v užšom skúmanom priestore použité **písomné zdroje**.

Vývoj súčasného stavu životného prostredia – predovšetkým tých aspektov, ktoré sa netýkajú vývoja hlavného dopravného systému – je perspektívne znázornený tak, ako je to možné predvídať. Toto sa špeciálne týka **všeobecného priestorového vývoja**, ktorý je znázornený na základe právnych podkladov, stratégií a iných relevantných plánov a programov (porov. kapitolu 3).

Príprava získaných informácií znova prebieha oddelene pre funkčný pozorovaný priestor ako aj užší skúmaný priestor:

- ❑ Vo **funkčnom pozorovanom priestore** prebieha interpretácia prioritne v **textovej podobe**, doplňujúce informácie sú nanajvýš uvedené v tabuľkách alebo v graficky spracovaných údajoch.
- ❑ V **užšom skúmanom priestore** sú priestorové informácie, teda napr. chránené oblasti - prednostne znázornené v **plánoch** a dodatočne pretransformované do **priestorových prekážok**. Transformácia do priestorových prekážok prebieha na základe dômyselne znázornených **citlivých predpokladov**. Priestorové prekážky sa dajú **agregovať** v ďalšom pracovnom kroku, v dôsledku čoho vznikne v celom užšom skúmanom priestore priestorový obraz adekvátny štádiu plánovania. Vysvetľujúce informácie sú znázornené v textovej podobe.

Takto spracované informácie tvoria **základňu** pre získavanie informácií, popis a hodnotenie predbežne relevantných vplyvov (porov. kapitolu 6).

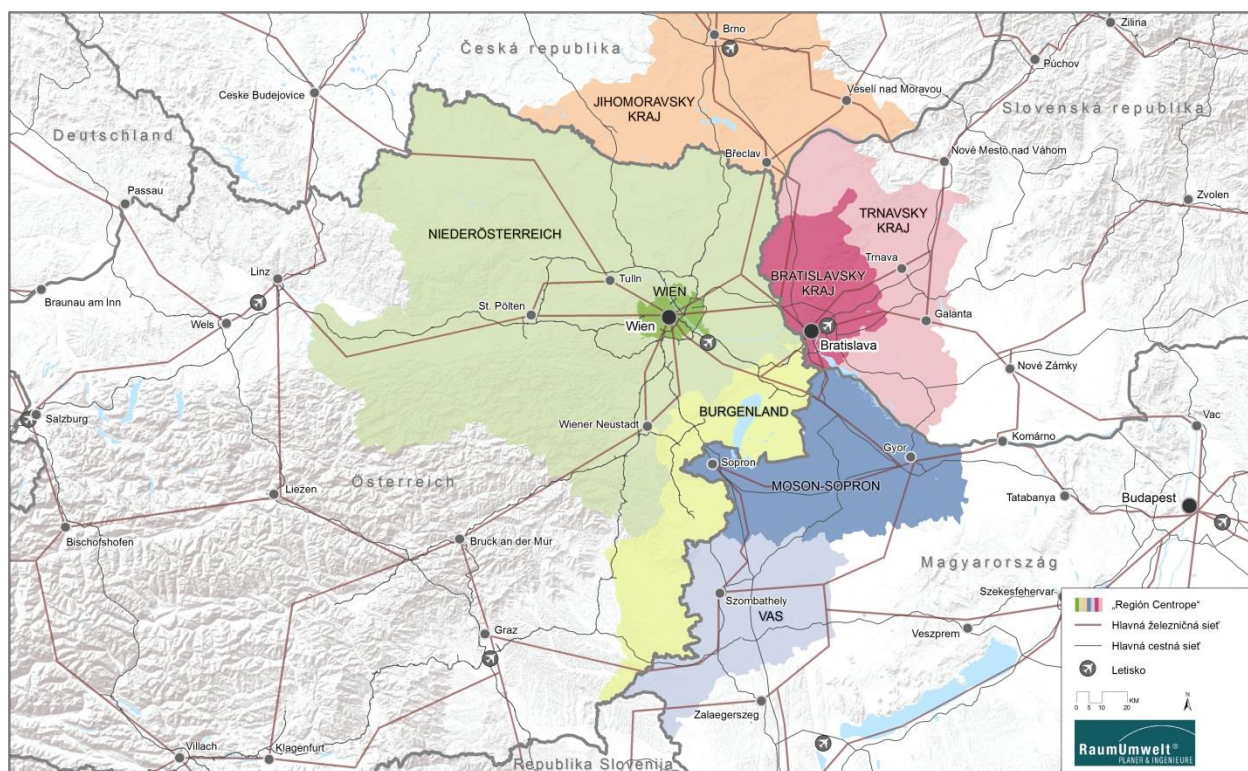
Plánované zobrazenia týkajúce sa monitorovaných tematických oblastí ako aj z toho odvodených priestorových prekážok dodatočne nájdete v **mape plánov** priloženej k enviromentálnej správe.

Na základe zobrazenia ekologickej situácie, ekologických špecifik, ekologických problémov a cieľov na ochranu životného prostredia v ekologickej správe bude vyhovieť požiadavkám kladeným na enviromentálnu správu podľa § 6 ods. 2 č. 4 - 7 zákona o SP-V.

5.2 FUNKČNÝ PRIESTOR POZOROVANIA

Funkčný priestor pozorovania zahŕňa priestor, ktorý je (nepriamo) dotknutý zmenou v sieti: **Ohraničenie priestoru pozorovania** prebieha na základe bodov dopravných uzlov *Linz* a *České Budějovice* na západe, *Brno* na severe, *Budapešť* na východe a *Graz* príp. *Klagenfurt / Villach* na juhu. Tu sú zahrnuté aj body dopravných uzlov *St. Pölten*, *Viedeň* a *Eisenstadt* na rakúskom štátnom území, *Bratislava* v Slovenskej republike ako aj *Győr* v Maďarsku.

Región, ktorý je dotknutý zmenou siete, tým v podstate zodpovedá **regiónu Centrope**¹⁹ (pozri Obrázok 26). Región Centrope zahŕňa rakúske spolkové krajiny *Viedeň*, *Dolné Rakúsko* a *Burgenlandsko*, v Českej republike Juhomoravský kraj (*Jihomoravský kraj*) so sídlom správy v *Brne*, slovenské územie *Bratislava* (*Bratislavský kraj*) a *Trnava* (*Trnavský kraj*) ako aj západomaďarské župy (administratívne okresy) *Győr-Moson-Sopron* a *Vas*. V rámci funkčného priestoru pozorovania tu okrem toho ďalej patrí územie *Horného Rakúska* s krajinským hlavným mestom *Linz*, Juhočeský región *Juhočeský kraj* s mestom *České Budějovice* ako aj región v okolí mesta *Budapešť*.



Obrázok 26: *Región Centrope vo funkčnom priestore pozorovania (vlastné znázornenie)*

Hospodárska spolupráca v regióne sa postupne rozvíjala. Aj v budúcnosti je potrebné počítať s ďalším politickým, kultúrnym a sociálnym zlučovaním.

¹⁹ *Central European Region*, skrátené Centrope je názov európskeho regiónu, ktorý je zložený z regiónov v Českej republike, Slovenskej republike, Maďarsku a Rakúsku.

5.2.1 Obyvateľstvo a hospodársky priestor

5.2.1.1 Štruktúra obyvateľstva a jeho vývoj

Funkčný priestor pozorovania zahŕňa všetky dotknuté regióny NUTS 2 v počte cca **15 mil. obyvateľov** (pozri Tabuľka 11). Vo väčších mestách žije viac ako 5 mil. ľudí. **Najväčším mestom** v priestore pozorovania je **Viedeň** s približne 1,8 mil. obyvateľov, nasleduje *Budapešť* s približne 1,7 mil. obyvateľov. *Brno* (približne 480.000 obyvateľov) a *Bratislava* (približne 420.000 obyvateľov), *Graz* (približne 280.000 obyvateľov) a *Linz* (približne 200.000 obyvateľov) rovnako preberajú centrálné funkcie a predstavujú regionálne uzly.

Štát	Región NUTS 2	Názov regiónu	Obyvateľstvo v roku 2015
Rakúsko	AT11	Burgenlandsko	288.178
	AT12	Dolné Rakúsko	1.635.695
	AT13	Viedeň	1.794.799
	AT31	Horné Rakúsko	1.435.335
Česká republika	CZ02	Stredné Čechy	1.315.299
	CZ06	Juhovýchod	1.682.748
Slovenská republika	SK01	Bratislavský kraj	625.167
	SK02	Západné Slovensko	1.834.832
Maďarsko	HU22	Nyugat-Dunántúl	983.925
	HU21	Közép- Dunántúl	1.063.408
	HU10	Közép-Magyarország	2.983.733

Tabuľka 11: Obyvateľstvo vo funkčnom priestore pozorovania podľa regiónov NUTS 2 (Eurostat 2016; vlastné znázornenie)

V celom regióne Centrope sú zaznamenané **prírastky obyvateľstva** vo väčších mestách príp. ich okolí: V rokoch 2004-2014 sa európske hlavné mestá *Viedeň* (+9,7 %), *Budapešť* (+4,8 %) a *Bratislava* (+4,1 %) výrazne rozrástli (porov. Stadt Wien 2015). Na osi *Viedeň - Budapešť* ležia maďarské regióny s dynamickým vývojom obyvateľstva, pričom najvyšší nárast bol zaznamenaný hlavne v **okolí mesta**. V mestách *Győr*, *Brno* a *České Budějovice* boli v rokoch 2004-2014 zaznamenané značné suburbanizačné procesy (stagnácia príp. mierny pokles počtu obyvateľstva v základnom meste, nárast 10 % a viac v okolí). V západnom Maďarsku sú v pohraničných zónach – ako v okolí mesta *Győr*, tak aj v okolí mesta *Sopron* a *Szombathely* – zaznamenané výrazné prírastky obyvateľstva. Suburbanizačný proces v okolí *Bratislavy* prekračuje štátne hranice, a týka sa teda aj rakúskych pohraničných obcí (napr. *Wolfsthal*, *Berg* a *Kittsee*, nárast až do 55 %; porov. PGO 2007-2016).

V Rakúsku je v mestských aglomeráciách v oblasti hlavných bodov dopravných uzlov všeobecne zaznamenaný **nárast počtu obyvateľstva**. Celý región metropoly *Viedeň / Bratislava* sa v rokoch 2005 a 2015 výrazne rozrástol. Aj krajinské hlavné mestá *Eisenstadt* a *Graz* v posledných desiatich rokoch zažili vďaka cca. 13 % príp. v okolí týchto miest 5 % až 10 % značný nárast obyvateľstva. Veľkopriestor *Linz-Wels* je taktiež považovaný za dynamicky sa rozvíjajúci región (až do 7,7 % rastu; porov. ÖROK 2015).

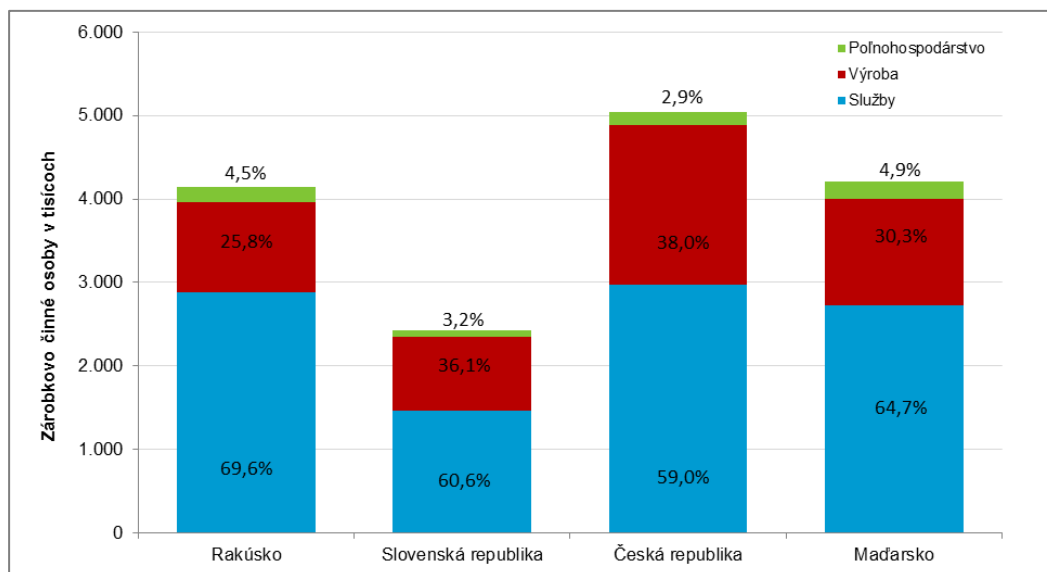
Celý funkčný priestor pozorovania je možné s ohľadom na demografický vývoj obyvateľstva v ďalších desaťročiach charakterizovať ako **dynamický región**, v ktorom sa dá predovšetkým v mestách a tiež v pohraničných regiónoch očakávať výrazný demografický nárast obyvateľstva.

5.2.1.2 Hospodárske štruktúry a rozvoj

Pohľad na národnohospodárske podstatné indikátory štátov vo funkčnom pozorovanom priestore zvyrazňuje **štrukturálne rozdiely** a **hospodárske dynamiky** v priestore: Pri porovnaní hrubého domáceho produktu (HDP; v € / obyvateľ) Maďarska, Slovenskej republiky a Českej republiky za rok 2015 (€ 11.000, € 14.400 a € 15.600) s rakúskym HDP (€ 39.100), z hospodárskeho hľadiska je stále zjavný výrazný rozdiel medzi Západom a Východom, ktorý sa však od **harmonizácie hospodárskych systémov** pomaly vyrovnáva: Zatiaľ čo v rokoch 1995 a 2006 ročné miery nárastu HDP v Rakúsku činili takmer 1 %, v Maďarsku, Slovenskej republike a Českej republike boli zaznamenané výrazne vyššie miery nárastu od 2,5 % do 5,0 % (Eurostat 1995-2016). Aj v rámci jednotlivých štátov sa črtá rozdiel medzi západom a východom: Tak je v Slovenskej republike región v okolí *Bratislavy* hospodársky výrazne výkonnejší ako na východe krajiny. Rozdiel medzi západom a východom je viditeľný aj v oblasti zamestaneckých pomerov v regióne. Miera nezamestnanosti je v regióne medzi rakúskou štátnou hranicou a *Budapešťou* výrazne nižšia ako na východe alebo juhu Maďarska (ÖIR 2015a: str. 21).

Hospodárske centrá vo funkčnom pozorovanom priestore tvoria veľké mestá: Hlavné mestá (vrátane okolia) *Viedeň*, *Budapešť* a *Bratislava* ako aj regionálne centrá ako *Graz*, *Linz-Wels*, *St. Pölten*, *Brno*, *Győr* a *České Budějovice* predstavujú oblasti s najväčším hospodárskym potenciálom. Región *Budapešti* ako aj župa *Győr-Moson-Sopron* sú výrazne zamerané na automobilový a strojársky sektor. Ťažiskom v (regionálnych) centrách je **sektor služieb**. *Viedeň* a *Bratislava* so vzdialenosťou sotva 60 km sú dve od seba najbližšie vzdialené európske hlavné mestá. Poloha na *Dunaji*, spoločné hospodárske a kultúrne dejiny a v neposlednom rade blízkosť oboch miest viedla k vytvoreniu **konceptu „Twin-City“**, ktorého cieľom je zintenzívnenie hospodárskych, kultúrnych a sociálnych vzťahov, a tým posilniť celý región metropoly **koordinovanou spoluprácou**. Obe hlavné mestá sa vyznačujú dobre vyvinutým sektorom služieb, významnú úlohu zohráva aj turizmus. V *Bratislave* sa v posledných desaťročiach usídlilo mnoho podnikov z automobilového sektora (ÖBB 2014: str. 10).

Sektor služieb (terciárny sektor) napreduje v celom európskom priestore s výrazným náskokom. V priemere EU28 tvorí podiel zárobkovo činných osôb podľa hospodárskych sektorov 71,3 %, podiel vo výrobnom sektore (sekundárny sektor) predstavuje 24,1 % a v poľnohospodárstve (primárny sektor) sú to 4,5 %. V Rakúsku je rozdelenie na základe hospodárskych sektorov podobné priemeru EU28 (pozri Obrázok 27).



Obrázok 27: Rozdelenie zárobkovo činných osôb podľa hospodárskych sektorov 2015 (WKO 2015)

V Maďarsku sú zárobkovo činné osoby rozdelené na 64,7 % v sektore služieb, 30,3 % vo výrobnom sektore a 4,9 % v poľnohospodárstve. Slovenská a Česká republika vykazuje s približne 60 % v **sektore služieb** najnižší podiel v EÚ. V týchto krajinách je naproti tomu výrazne zastúpený **sekundárny sektor** s 36,1 % (Slovenská republika) a 38,0 % (Česká republika) (porov. WKO 2015).

Štrukturálna zmena v Rakúsku ale aj Maďarsku už výrazne pokročila v porovnaní so Slovenskou a Českou republikou. Vysoký podiel vo výrobnom sektore poukazuje tiež na pretrvávajúce mzdové rozdiely v regióne. Výrobné závody sa nachádzajú tendenčne v krajinách s nižšími mzdovými nákladmi. V prípade pokračovania vývoja posledných rokov je potrebné počítať s tým, že terciarizácia bude ďalej pokračovať a sektor poskytovania služieb sa bude v Slovenskej republike, Českej republike a Maďarsku postupne rozvíjať na účet výrobného sektora.

Doterajšia a budúca výstavba „Dunajskej osi“²⁰ vyvolala v rámci regiónov pozdĺž „Dunajskej osi“ (vrátane Rakúska) dodatočnú tvorbu hodnôt vo výške približne 23,4 mld. € vo fáze plánovania a výstavby, ako aj približne 79,2 mld. € v prevádzkovej fáze. V Rakúsku investícia vo výške približne 11 mld. € vyvolala dodatočnú tvorbu hodnôt vo výške približne 14,7 mld. vo fáze plánovania a výstavby, ako aj približne 23,2 mld. € v prevádzkovej fáze. V celej EÚ sa počíta vo fáze plánovania a výstavby (1995-2005) s dodatočným vytvorením 12.300 pracovných miest a vo fáze prevádzky s 56.900 pracovnými miestami. Investície ÖBB do rakúskych projektov pozdĺž „Dunajskej osi“ síce prinášajú z pohľadu spoločnosti ÖBB-Infrastruktur AG negatívny výnos z hľadiska individuálneho hospodárstva, na **celohospodárskej úrovni** však pôsobia **pozitívne**. Národný kvocient výnosov a nákladov predstavuje 3,6 (ÖBB 2014: str. 3 a ďalšie).

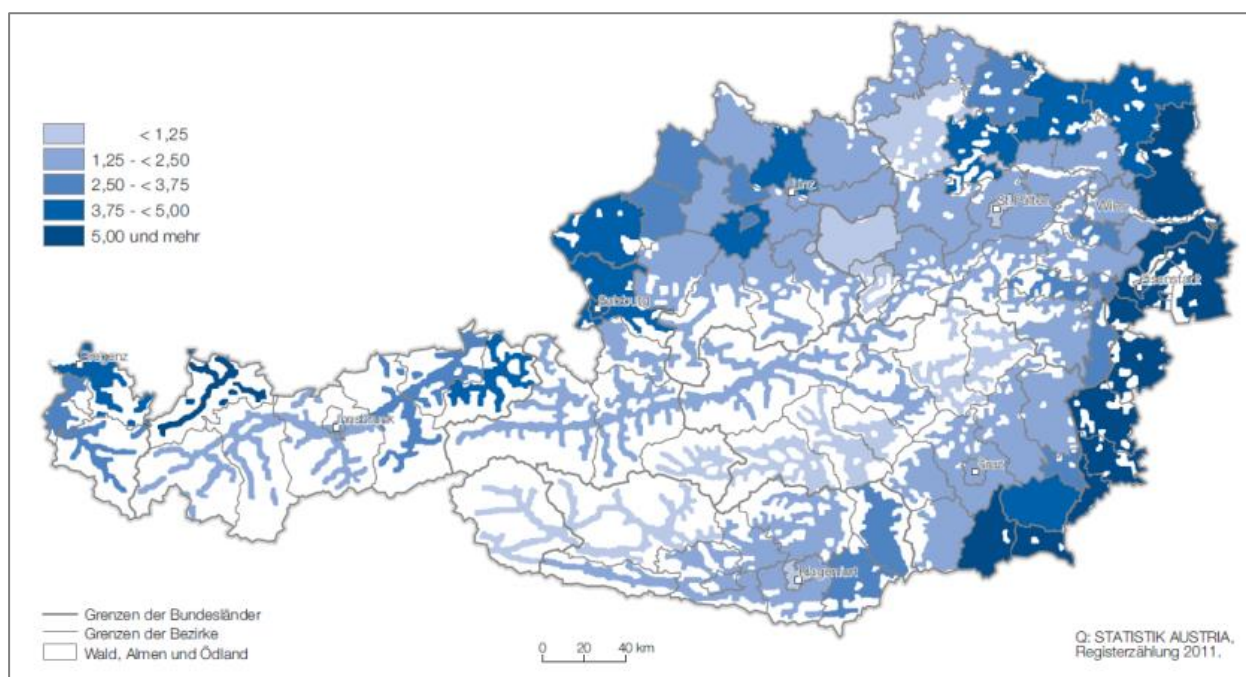
²⁰ bez zohľadnenia predmetnej navrhovanej zmeny siete

5.2.1.3 Medzinárodná kyvadlová doprava

Región Centrope je aj napriek hospodárskemu rastu na pracovnom trhu integrovaný slabšie ako ostatné pohraničné regióny, čo sa odráža najmä v **kyvadlových a migračných pohyboch**. **Medzinárodné denné dochádzanie do zamestnania** v regióne je v pomere k iným pohraničným regiónom ešte **mierne výrazné** (WIFO 2010: str. 179 a ďalšie):

- ❑ V maďarskej a slovenskej časti regiónu Centrope dochádzalo cca. 1,6 % resp. 2,9 % zamestnaného obyvateľstva do iných regiónov Centrope
- ❑ V Českej časti regiónu Centrope predstavoval tento podiel len cca. 0,2 %.
- ❑ Zatiaľ čo sa cezhraniční denne dochádzajúci zo slovenskej časti rozdeľujú do iných regiónov Centrope, denne dochádzajúci z Maďarska sa sústreďujú na Rakúsko.
- ❑ Z Rakúska neboli zistené žiadne relevantné cezhraničné pohyby denne dochádzajúcich za prácou do nerakúskych častí regiónu Centrope.

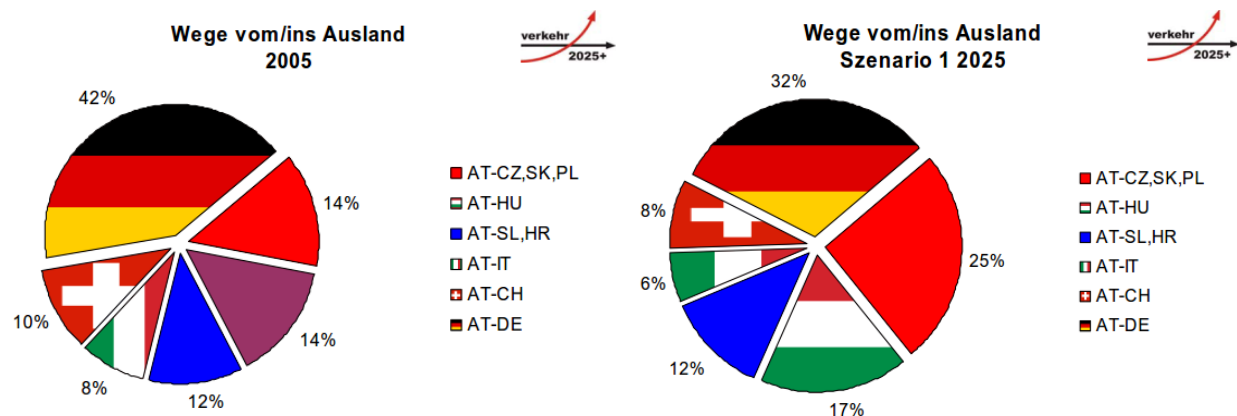
Ľudia denne cestujúci za prácou zo zahraničia predovšetkým v **pohraničných regiónoch na severe a východe** zohrávajú úlohu (pozri Obrázok 28), pričom najvyšší podiel týchto cestujúcich je na hranici s Maďarskom a Slovenskou republikou.



Obrázok 28: Podiel denne cestujúcich do zamestnania zo zahraničia na všetkých zamestnancov podľa politických okresov (ÖIR 2015c: str. 37)

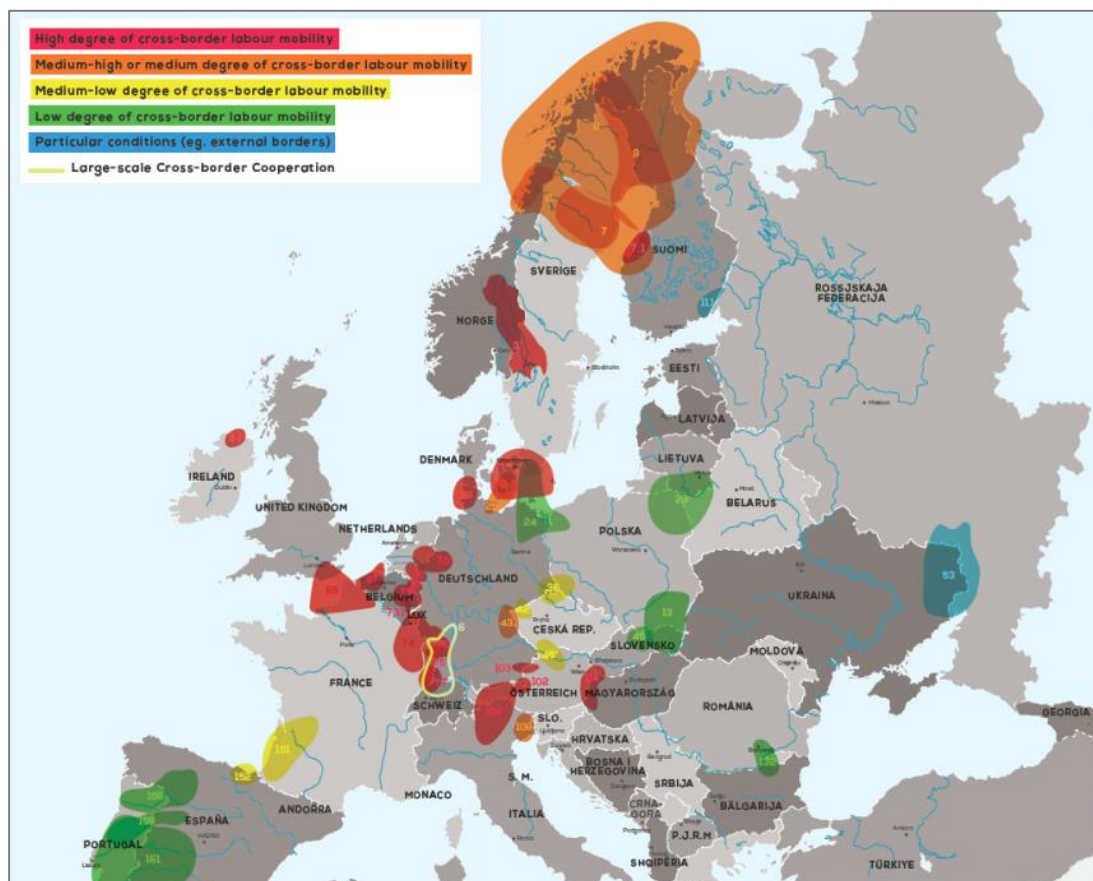
Obrázok 29 demonštruje značný očakávaný nárast podielu **zdrojovej a cieľovej dopravy medzi Rakúskom a východnými členskými štátmi EÚ**. Podiel dopravy medzi Rakúskom a Českou republikou, Slovenskou republikou alebo Poľskom na zahraničnej zdrojovej a cieľovej doprave podľa toho stúpne zo

14 % v roku 2005 na 25 % v roku 2025. Aj podiel jázd medzi Rakúskom a Maďarskom podľa prognózy stúpne z 8 % na 17 %.



Obrázok 29: Podiel zdrojovej a cieľovej dopravy v roku 2005 a prognóza do roku 2025 (BMVIT 2009: str. 33)

V rámci funkčného priestoru pozorovania hlavne v pohraničnom regióne medzi Rakúskom, Maďarskom a Slovenskou republikou (priestor Bratislavy) je zaznamenaný vyšší stupeň **medzinárodnej mobility na pracovnom trhu**. Medzi Rakúskom a Českou republikou je mobilita na pracovnom trhu porovnateľne nižšia (pozri Obrázok 30). Prekážky v medzinárodnej spolupráci predstavujú hlavne jazykové bariéry a obmedzené vzájomné uznanie kvalifikácie a dokladov o ukončení vzdelania, ktoré nezahŕňa všetky skupiny povolania (AGEG 2012: str. 10 a ďalšie).



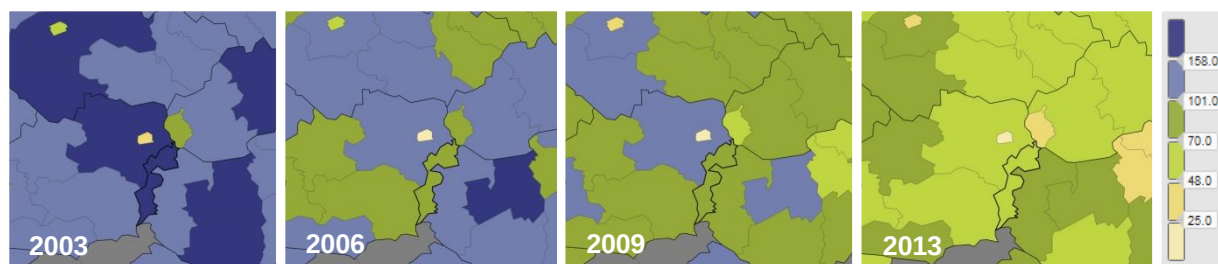
Obrázok 30: Stupeň medzinárodnej mobility na pracovnom trhu (AGEG 2012: str. 10)

V dôsledku postupného odbúravania reštrikcií na pracovnom trhu je však potrebné rátať s tým, že v budúcnosti **vzrastie počet hospodárskych prepojení** v rámci regiónu, aj vo forme vyššej mobility pracovných síl, a tým sa zvýši počet medzinárodných pohybov ľudí denne cestujúcich do zamestnania.

5.2.2 Človek a zdravie

Dopravná bezpečnosť

Dopravná bezpečnosť sa v minulom desaťročí v celej Európe **výrazne zvýšila**. Tento vývoj je možné demonštrovať na počte usmrtených osôb pri dopravných nehodách v rokoch 2003-2013 (na mil. obyvateľov), (pozri Obrázok 31). V celom priestore pozorovania sa počet usmrtených osôb pri dopravných nehodách v rokoch 2003 až 2013 znížil. Nielen vo *Viedni* (2013: 10), ale aj v *Bratislavskom* regióne (2013: 29) sa v prepočte na celkový počet obyvateľov počas celej tejto doby stalo **menej dopravných nehôd so smrteľnými následkami**.



Obrázok 31: Počet usmrtených osôb v cestnej premávke v rokoch 2003, 2006, 2009 a 2013 na mil. obyvateľov (Eurostat 2015)

Aj regióny NUTS 2 *Dolné Rakúsko*, *Burgenland* a *Steiermark* ako aj *Juhovýchodné Čechy* a *Západné Slovensko* s počtom 48-70 usmrtených osôb v cestnej premávke na 1 mil. obyvateľov **zaujímajú** pokiaľ ide o dopravnú bezpečnosť **v porovnaní s Európou predné priemerné priečky**. Maďarské regióny NUTS 2 *Nyugat-Dunántúl* a *Közép-Dunántúl*, *Juhozápadné Čechy* ako aj *Oberösterreich* registrujú 70-101 usmrtených osôb v cestnej premávke na 1 mil. obyvateľov (porov. Eurostat 2015).

Hlavný rizikový faktor bezpečnosti v doprave predstavuje **doprava osobnými motorovými vozidlami**: V Rakúsku sú v doprave najviac ohrození vodiči osobných motorových vozidiel, 55 % tvoria zranení a 55 % usmrtení vodiči, nasledujú chodci, ktorí vykazujú mimoriadne vysokú mieru závažnosti zranení (len 8 % zranených, avšak 17 % usmrtených). Hlavné príčiny sú neprispôsobenie rýchlosti jazdy, zranenia pri nedaní prednosti v jazde a nepozornosť resp. riskantné predchádzanie (BMVIT 2012: str. 28). V roku 2014 bolo v Rakúsku zaznamenaných 37.957 nehôd so škodami na osobách, celkovo sa zranilo 47.670 osôb (7.434 ťažko a 40.236 ľahko) a 430 osôb bolo usmrtených. V posledných desaťročiach kontinuálne poklesol počet obetí na životoch vďaka rôznym bezpečnostným opatreniam v doprave (porov. Statistik Austria 2014b).

V **železničnej doprave** bolo v Rakúsku v roku 2014 931 nehôd, pričom bolo dokumentovaných celkom 30 usmrtených osôb. V 297 prípadoch došlo ku kolíziám s vlakom, čo predstavuje najčastejšiu príčinu

nehôd, pritom však neboli usmrtené žiadne osoby. Pri 119 nehodách na železničných prechodoch bolo usmrtených dvanásť osôb. Ďalšou príčinou nehôd sú požiare príp. explózie ako aj vykoľajenia vlakov. Samovraždy alebo pokusy o samovraždu sa v štatistike nehodovosti inštitúcie Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) evidujú samostatne (porov. Parlamentsdirektion 2015).

Z hľadiska dopravnej bezpečnosti predstavuje železnica štatisticky **bezpečnejšiu alternatívu dopravy v porovnaní s cestnou dopravou**: Riziko smrti je v osobnom automobile 63 krát vyššie ako vo vlaku a riziko zranenia je v osobnom automobile 113 krát vyššie ako vo vlaku²¹. Realizácia opatrení zameraných na zvýšenie bezpečnosti v cestnej premávke prispieva tak ako presun osobnej dopravy na železnici k zvýšeniu všeobecnej dopravnej bezpečnosti.

5.2.3 Vzduch a klíma

Redukcia **efektu skleníkových plynov** zosilnenej činnosťou človeka predstavuje jednu z najväčších globálnych výziev. Pre zvládnutie tejto úlohy boli v posledných desaťročiach vyvinuté rôzne stratégie na supranárodnej úrovni, na úrovni EÚ ako aj na národnej a regionálnej úrovni (porov. kapitolu 3), ktoré už v mnohých parciálnych sférach priniesli (pozitívne) zmeny.

V EÚ možno pozorovať **kontinuálnu redukciu emisií skleníkových plynov**. V Slovenskej republike, Českej republike a Maďarsku bol v rokoch 1990 až 2014 zaznamenaný výrazný pokles emisií skleníkových plynov -46 %, -37 % a -39 %. V Rakúsku činila redukcia v rovnakom období len -3,2 %. V tomto období boli dosiahnuté redukcie v managemente odpadov (-40 %), v priemyselnom sektore (-27.1 %), v energetickom sektore (-23,7 %) a v poľnohospodárstve (-20.6 %).

V sektore dopravy vzrástli emisie skleníkových plynov dokonca o 13,3 % (porov. EEA 2016). **Doprava** je popri energetike, priemysle a poľnohospodárstve považovaná za hlavného emitenta emisií skleníkových plynov (porov. Eurostat 2016).

V Rakúsku sa od roku 2005 eviduje **klesajúci trend** emisií skleníkových plynov. Tento je možné vydedukovať z intenzívnejšieho využívania **obnoviteľných zdrojov energie**, opatrení zameraných na **energetickú efektivitu**, ale aj z hospodárskych poklesov v súvislosti s **hospodárskou krízou** 2009. Napriek revitalizácii hospodárstva po kríze je aj naďalej evidovaný klesajúci trend, v roku 2012 bola dosiahnutá hodnota 80,2 mil. ton ekvivalentov CO₂. Cieľ Kyoto 68,8 mil. ton ekvivalentov CO₂ žiaľ ešte nie je dosiahnutý.

V roku 2012 bola **doprava** hneď za sektorom priemyslu a výrobnými podnikmi najväčší emitent skleníkových plynov v Rakúsku; predstavuje aj sektor s najvyšším prírastkom emisií skleníkových plynov (1990-2012: doprava: +54 %; výrobné podniky: +17 %; likvidácia a spracovanie odpadu: -54 %; teplo pochádzajúce z priestoru a iné: -34 %). Za emisie skleníkových plynov je pritom predovšetkým zodpovedná **motorizovaná individuálna doprava**, ktorá je v súčasnosti v približne 92 % závislá na rope (Klimafonds 2014: str. 139).

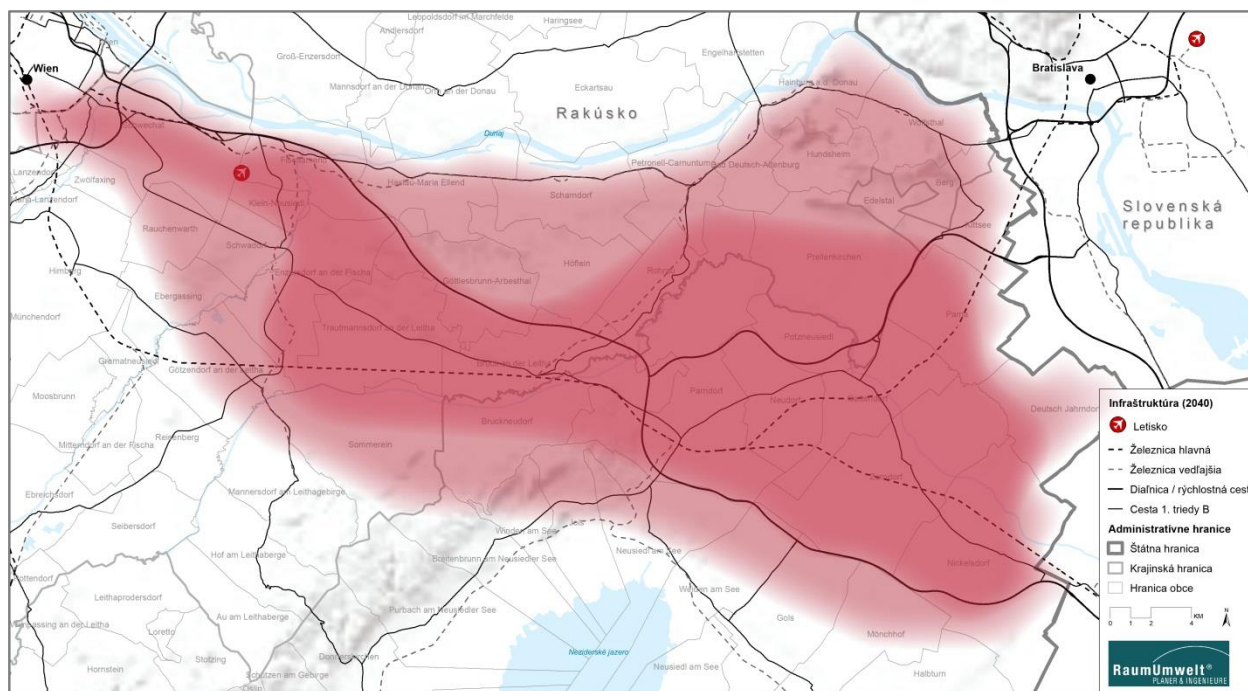
²¹ V celej Európe je zjavné, že počet usmrtených cestujúcich v železničnej doprave na mld. osobo-km - 0,15 je výrazne nižší ako počet usmrtených cestujúcich v cestnej doprave na mld. osobo-km - 3,5 (Vorndran, Ingeborg 2010: strana 1.083).

5.3 UŽŠÍ PRIESTOR SKÚMANIA

Užší priestor skúmania zahŕňa každú oblasť, ktorá môže byť **bezprostredne dotknutá** navrhovanou zmenou siete (pozri Obrázok 32). Samotný užší priestor skúmania nie je dostatočný pre popis určitých aspektov ako napr. hospodárskych dynamík alebo vývoja obyvateľstva, ale musí byť pozorovaný vo funkčnom kontexte ako súčasť veľkopriestoru *Wien*.

Užší priestor skúmania sa rozprestiera medzi mestom *Viedeň* a *Bratislavou* ako aj *hraničným prechodom Nickelsdorf / Hegyeshalom* (smer *Győr*). Pádom „Železnej opony“ v roku 1989 a vstupom Slovenskej republiky a Maďarska do EÚ v roku 2004 sa vytvorili politické rámcové podmienky medzinárodného rozvoja tohto regiónu v jeho **centrálnej polohe v Strednej Európe**.

Z prírodno-priestorového hľadiska sa užší priestor skúmania nachádza vo **Wiener Becken (Viedenskej kotline)** ako aj v **Kleine Ungarische Tiefebene**, ktorú sú od seba oddelené pohorím *Leithagebirge* a *Malými Karpatami*. **Dunaj** s jeho tiahnuťou sa nedotknutou krajinkou Auen vytvára na severe prirodzenú hranicu. V nej sa potom rozprestiera obec *Marchfeld*, ktorá leží už mimo užšieho priestoru skúmania. Južne hraničí **Neusiedler See** ako jedno z mála stepných jazier Európy pri užšom priestore skúmania.



Obrázok 32: Ohraničenie užšieho priestoru skúmania a administratívne jednotky (vlastné spracovanie)

Západná časť užšieho priestoru skúmania leží v dolnorakúskej **priemyselnej štvrti** a dotvárajú ju **menšie mestské aglomerácie** ako je *Schwechat* a *Bruck an der Leitha*. Východne od *Leithagebirge*, na burgenlandskej strane, sa nachádza **Parndorfer Platte (Parndorfská plošina)**. Tento priestor, ktorý je využívaný hlavne na poľnohospodárske účely a – pri prechode k energii z obnoviteľných zdrojov (Energiewende) – ovplyvnený **využívaním veternej energie** vykazuje výrazne nižšiu hustotu osídlenia s vidieckymi štruktúrami.

5.3.1 Osídľovací a hospodársky priestor

5.3.1.1 Štruktúra osídlenia a jej vývoj

Južne od *Dunaja* sa medzi mestami *Viedeň* a *Fischamend* rozprestiera **takmer súvislý osídlený priestor**. V tomto osídlenom priestore sú zahrnuté jednak husto dimenzované byty – napríklad vo *Schwechat* – a druhak významné zariadenia infraštruktúry a priemyslu (*letisko Flughafen Wien*, *rafinéria Schwechat*, rôzne prevádzkové a priemyselné oblasti).

Východný susedný priestor až po hranicu so Slovenskou republikou a Maďarskom je prevažne **poľnohospodárskeho charakteru** a vykazuje spravidla **kompaktné jadrá osídlenia**. Charakteristickú štruktúru osídlenia v tejto zóne predstavujú dediny pri cestách alebo trávnatých plochách. Väčšie obce ležia pri existujúcich železničných trasách.

Okrem *Viedne* a *Bratislavy* sú predovšetkým *Schwechat* a *Bruck an der Leitha* dôležité **zásobovacie centrá** v regióne. Tieto sú podľa programu Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm (LGBI. 8000/24-0 v znení LGBI. 8000/24-1) evidované ako **Centrálne sídla (Zentrale Orte)** III. stupňa, ktoré okrem zariadení pre zásobovanie lokálneho obyvateľstva z bytovej zástavby poskytujú nadštandardné vzdelávacie a zdravotné zariadenia ako aj administratívne a relaxačné, zábavné, oddychové a športové zariadenia.

V *Burgenlandsku* sú obce *Parndorf* a *Kittsee* ako **Centrálne miesta 1. stupňa** podľa programu rozvoja krajiny Landesentwicklungsprogramm Burgenland (Amt der Burgenländischen Landesregierung 2012) uvedené ako zásobovacie centrá pre náročné základné a blízke zásobovanie v rámci malých regiónov. Tieto dve obce majú okrem toho predpoklady a potenciály stanovišťa pre prevádzkové osídľovanie nadregionálneho významu, a tým sú prezentované ako stanovište prevádzky, podnikania a priemyslu 2. stupňa. *Neusiedl am See* je klasifikované ako **Centrálne stanovište 2. stupňa** (tamtiež).

Dopravné sprístupnenie priestoru

Pripojenie na **hlavnú cestnú sieť** v užšom priestore skúmania je realizované prostredníctvom diaľnice A 4 Ost, ktorá užší priestor skúmania pretína zo severozápadu na juhovýchod. Vo výške *Parndorfu* odbočuje diaľnica A 6 Nordost v severovýchodnom smere a ďalej sprístupňuje severné *Burgenlandsko*. Regiónálne centrá *Schwechat*, *Bruck an der Leitha* a *Parndorf* sú tým veľmi dobre pripojené na hlavnú cestnú sieť.

Hlavnú cestnú sieť dopĺňa **celoplošná sieť ciest prvej triedy**. B 9 Pressburger Straße (od *Viedne* cez *Fischamend* pozdĺž *Dunaja* cez *Hainburg* smerom k obci *Wolfsthal* k štátnej hranici), B 10 Budapester Straße (od *Viedne* cez *Schwechat*, *Schwadorf*, *Bruck an der Leitha* a *Parndorf* smerom k štátnej hranici pri obci *Nickelsdorf*) a B 50 Burgenland Straße (severovýchodne od obce *Berg/Kittsee* cez *Neusiedl am See* a *Eisenstadt* na juh) tvoria okrem diaľnice A 4 Ost a diaľnice A 6 Nordost chrbticu cestnej infraštruktúry.

Pripojenie na **železničnú sieť** v užšom priestore skúmania je realizované prostredníctvom Ostbahn a S7 Pressburger Bahn:

Ostbahn prebieha od *Wien Hbf* cez *Gramatneusiedl*, *Bruck an der Leitha* a *Parndorf* v smere *Győr* v Maďarsku (k obciam *Zurndorf* a *Nickelsdorf*). V obci *Parndorf* sa spojnice *Kittsee* rozvetkuje smerom na *Bratislavu* (sprístupnenie obcí *Gattendorf*, *Pama* a *Kittsee*) ako aj cesta *Parndorf - Wulkaprodersdorf* smer *Neusiedl am See* od *Ostbahn*. Sieť je celodenne využívaná minimálne v polhodinových intervaloch vďaka regionálnym vlakom a rýchlikom.

Z *Viedne* prebieha **S7 Pressburger Bahn** cez *Schwechat*, letisko *Flughafen Wien* a *Petronell-Carnuntum* smer *Wolfsthal*. Trasa je dôležitá ako z hľadiska lokálneho pripojenia, tak aj pripojenia a dostupnosti *Flughafen Wien* (letiska Viedeň). V rýchlodoprave a regionálnej doprave premávajú vlaky medzi *Viedňou* a *Flughafen Wien* (letiskom Viedeň) každú polhodinu, okrem toho v hodinových intervaloch až do obce *Wolfsthal*. Medzi *Viedňou* a *Flughafen Wien* (letiskom Viedeň) okrem toho premávajú diaľkové vlaky, ktoré premávajú cez *Wien Hbf* (Viedeň hl. st.) po západnej a južnej trase v polhodinových intervaloch. City Airport Train (CAT) rovnako ponúka prepravu v pravidelných polhodinových intervaloch a spája *Flughafen Wien* (letisko Viedeň) bez zastavenia so stanicou *Bahnhof Wien Mitte* (stanica Viedeň stred).

Ponuku v železničnej doprave dopĺňa **regionálna autobusová sieť**, ktorá je čiastočne zameraná priamo na *Viedeň*, čiastočne na regionálne centrá a prestupné stanice.

Štruktúra osídlenia na uzloch vysokovýkonnej trasy

Obce **Schwechat**, **Fischamend** a **Bruck an der Leitha** budú presnejšie sledované ohľadom ich štruktúry osídlenia, pretože sa nachádzajú v zóne fixných uzlov navrhovanej vysokovýkonnej trasy (pozri Obrázok 33 a Obrázok 34).

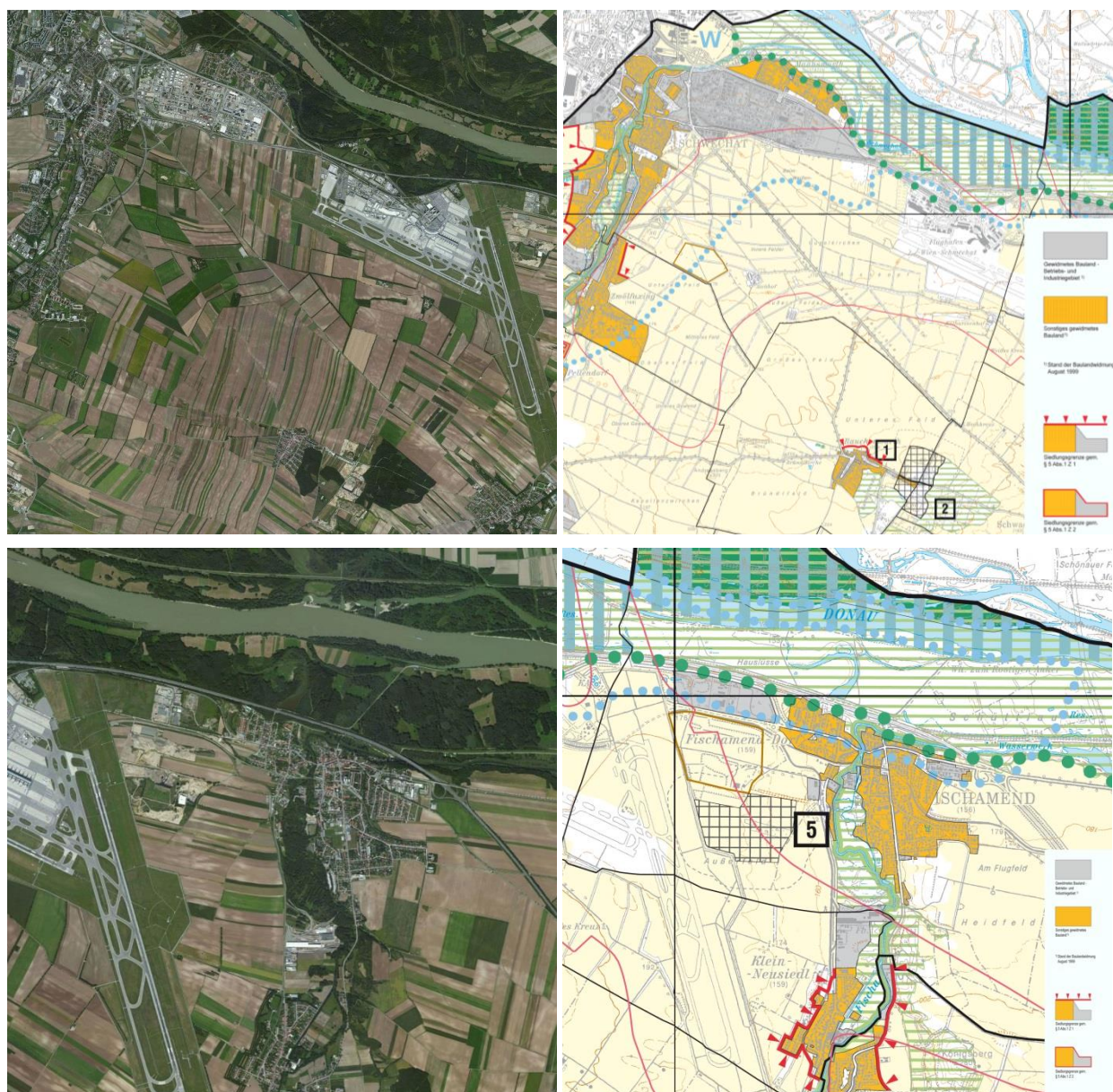
Schwechat sa nachádza v priamom susedstve s 11. Viedenským okresom. Osídlená zóna v okolí *Schwechatu* plynule prechádza do osídlenej oblasti viedenskej mestskej časti *Kaiserebersdorf*. Obec *Schwechat* tradične predstavuje významnú a tradičnú **priemyselnú a dopravnú lokalitu** na dunajskej sprievodnej ceste (*Limesstraße*) existujúcej od rímskych čias.

Osídlená oblasť v okolí *Schwechatu* sa rozprestiera pozdĺž rieky s rovnakým menom *Schwechat* tiahnucej sa severo-južným smerom. Z pôvodnej dedinskej zástavby sa zachovali ešte pozostatky, osídlená oblasť je dnes formovaná viacposchodovými obytnými a administratívnymi budovami ako aj oblasťami so zástavbou rodinných domov, hlavne vo východných okrajových častiach. Vo *Schwechate* sa nachádzajú veľkoplošné **priemyselné podniky**: Rafinéria Rakúskej správy minerálnych olejov (OMV) na obecnom území *Schwechat* je najväčším takýmto zariadením v Rakúsku (BDA 2003: str. 2168).

Výstavbou **Flughafen Wien** (letiska Viedeň) na medzinárodné civilné letisko *Flughafen Wien-Schwechat* prináleží *Schwechatu* významná úloha **ako medzinárodnému dopravnému uzlu**. Spoločnosť *Flughafen Wien AG* plánuje výstavbu 3. dráhy, ktorá sa má nachádzať južne od letiska východozápadným smerom²². Vo *Schwechate* sa nachádzajú aj **hlavné železničné a cestné dopravné infraštruktúry**. Diaľnica

²² Od 10. júla 2012 je pre zriadenie a prevádzku „paralelnej dráhy 11R/29L“ vydané pozitívne rozhodnutie zväzu UVP príslušného UVP-úradu (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Úrad dolnorakúskej krajinskej vlády); súčasne prebiehajúce odvolacie konanie na Spolkovom správnom súde (BVwG) ešte nie je ukončené.

A 4 Ost prechádza z *Viedne* severne od rafinérie a *Flughafen Wien* (letiska Viedeň) smerom na východ, rýchlostná cesta vonkajšieho Viedenského okruhu S 1 uzatvára osídlenú oblasť na východe a vytvára **deľiacu líniu** s pripájajúcimi sa priemyselnými a prevádzkovými oblasťami. S7 Pressburger Bahn (Viedenská električka) ďalej prechádza západovýchodným smerom oblasťou obce. Severne od trasy sa nachádzajú menšie oblasti s rodinnými domami ako aj prevádzkové oblasti, prevažná časť je ale situovaná južne od trasy. Okrem týchto **infraštruktúrnych bariér** vývoja osídľovania sú na západe katastrálnej obce *Rannersdorf* stanovené **hranice osídlenia** podľa programu územného poriadku Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. 8000/85-0 v znení LGBl. č. 67/2015).

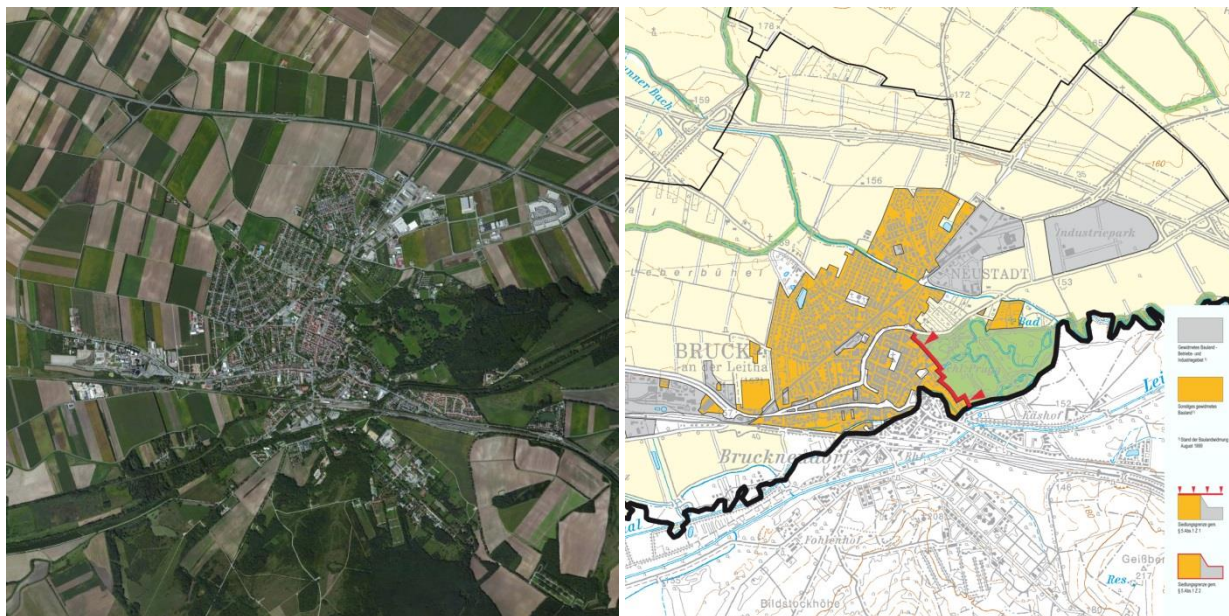


Obrázok 33: Obce Schwechat (hore) a Fischamend (dole) (Microsoft 2016; Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland, LGBl. 8000/85-0 v znení LGBl. č. 67/2015)

Obec **Fischamend** sa nachádza východne od *Flughafen Wien* (letisko Viedeň). Obe pôvodne samostatné obce oddelené riekou *Fischa* (dnes: *Fischamend-Markt* na východe a *Fischamend-Dorf* na západe)

boli v roku 1970 spojené do obce *Fischamend*. Obe obce sú dnes ešte výrazne rozpoznateľné v **štruktúre osídlenia**. Všeobecne je štruktúra osídlenia tvorená dedinskou zástavbou, ktorá je čiastočne popretkávaná nepravidelne rozloženými parcelami. V okrajových častiach obce sa rozrastá výstavba rodinných domov, toto osídľovanie sa začalo koncom 19. storočia (BDA 2003: str. 438 a ďalšie). V obci *Fischamend* nie su stanovené žiadne hranice osídlenia, jednu bariéru však na severe tvorí diaľnica A 4 Ost ako aj za ňou ležiaci *Donau-Auen* a na západe *Flughafen Wien* (letisko Viedeň), existujúce prevádzkové oblasti ako aj zóny vhodné na ťažbu piesku a štrku (porov. Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland, LGBl. 8000/85-0 v znení LGBl. č. 67/2015).

Obec **Bruck an der Leitha** sa nachádza na hranici medzi *Dolným Rakúskom* a *Burgenlandskom* a plynu- le prechádza do oblasti burgenlandskej obce *Bruckneudorf*. Existujúca stanica v *Bruck an der Leitha* sa nachádza v oblasti obce *Bruckneudorf*. Historická štruktúra osídlenia obce *Bruck an der Leitha* (predmos- tie na starom prechode *Leitha* a pripájajúca sa dedina) je na pôdoryse mesta výrazne viditeľná.



Obrázok 34: Obec Bruck an der Leitha (Microsoft 2016; Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland, LGBl. 8000/85-0 v znení LGBl. č. 67/2015)

V centre mesta je ešte zväčša zachovaná stredoveká a novodobá substancia stavieb založená v pláno- vanom **rastrovom systéme**. Od polovice 19. a 20. storočia sa osídľovanie rozširovalo zakladaním ma- lých gazdovstiev, výstavbou rodinných domov a obytných zariadení (BDA 2003: str. 306 a ďalšie). Na se- verovýchode v blízkosti diaľnice A 4 Ost sa nachádza prevádzková oblasť ako aj *priemyselný park Eco Plus*. Na juhu je osídlená oblasť ohraničená existujúcou trasou Ostbahn. Aj tu sa na juhozápadnom ag- lomeračnom okraji nachádzajú priemyselné zóny (Industriegelände West). Mimo hranice osídlenia, ktorá ohraničuje osídlenú oblasť od Harrach-Park, nie sú v obci *Bruck an der Leitha* stanovené žiadne hranice osídlenia. Bariéru **vývoja osídľovania** však tvorí diaľnica A 4 Ost na severe a železničná trasa na juhu.

Burgendlandská susedná obec **Bruckneudorf** je vo svojej štruktúre osídlenia vďaka južne vybiehajúcim okrajom menej kompaktná a je prerušená existujúcou trasou Ostbahn. Kasáreň *Benedekkaserner* zaberá

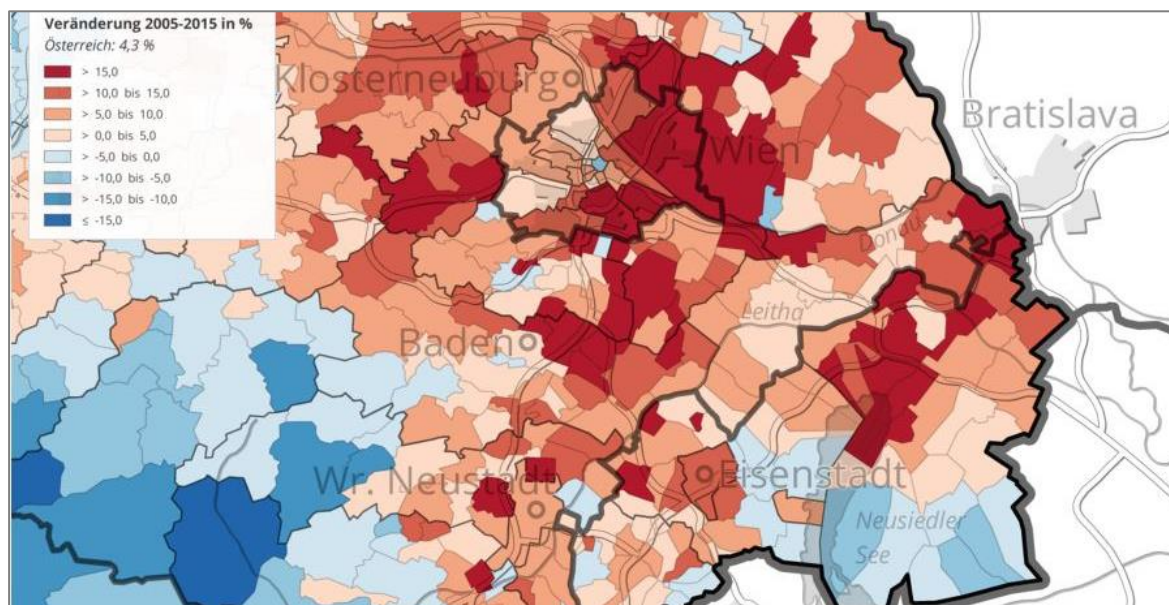
veľkú časť obrábanej plochy v oblasti obce. Na základe vývoja počtu budov v rokoch 1991 až 2001 (PGO 2009: str. 104) je vidieť vysoký **tlak na osídľovanie** predovšetkým v obci *Bruckneudorf* (> 30 %).

5.3.1.2 Štruktúra obyvateľstva a jeho vývoj

V rámci užšieho priestoru skúmania žije celkovo približne **100.000 obyvateľov**. Výrazne najväčšia obec je *Schwechat* s približne 17.000 obyvateľmi, nasleduje *Bruck an der Leitha* a *Neusiedl am See* s viac ako 7.500 obyvateľmi. Jednotlivé obce v priestore skúmania majú priemerne 2.700 obyvateľov.

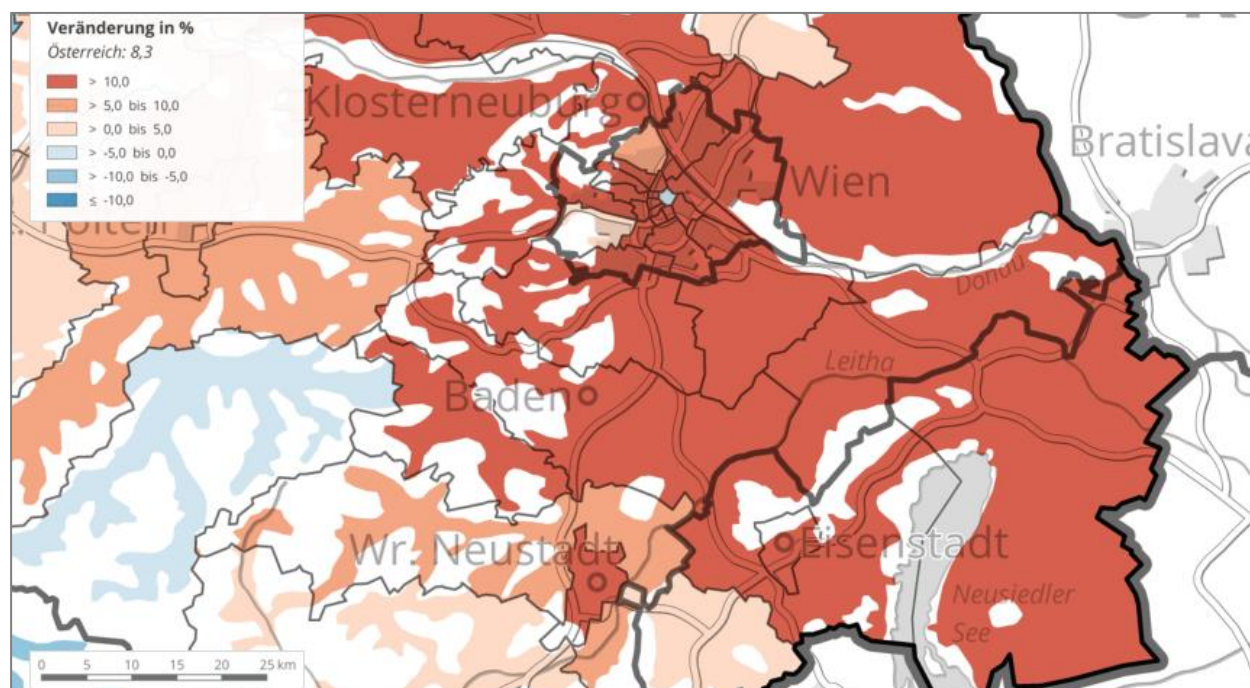
Vývoj obyvateľstva vo veľkopriestore *Viedeň* prešiel v posledných 30 rokoch rôznymi fázami: V rokoch 1981-1991 bolo možné pozorovať intenzívnu **fázu suburbanizácie** najmä v južnom okolí Viedne. Medzi r. 1991 a 2001 sa presunuli **tŕžiská osi** a postupne sa začali prejavovať rastové tendencie v regiónoch trochu vzdialených od *Viedne*, okrem iného pozdĺž diaľnice A 4 Ost. V tomto čase mohlo profitovať predovšetkým severné *Burgenlandsko* s obcami ako je *Parndorf* alebo *Bruckneudorf*. Od roku 2001 bol aj vo *Viedni* znova zaznamenaný výrazný **nárast počtu obyvateľstva** (PGO 2009: str. 16 a ďalšie).

Na základe demografického vývoja obyvateľstva v rokoch 2005 a 2015 (pozri Obrázok 35) je možné pozorovať **regionálne rozdiely**: Obce s priamym pripojením východne od *Viedne*, burgenlandské obce v zóne križovatiek hlavných dopravných infraštruktúr (Ostbahn, diaľnica A 4 Ost a diaľnica A 6 Nordost), ako aj obce v pohraničnej zóne s *Bratislavou* zaznamenali v poslednom desaťročí výrazný demografický nárast čiastočne presahujúci 15 %. Tu sú citeľné **suburbanizačné efekty** aj v medzinárodnom meradle. Obce ako *Bruck an der Leitha*, *Trautmannsdorf an der Leitha* alebo *Rohrau* zaznamenali v rovnakom čase relatívne malý nárast počtu obyvateľstva maximálne 5 %.



Obrázok 35: Demografický vývoj vo veľkopriestore Viedeň v rokoch 2005 a 2015 (ÖROK 2015)

V celom veľkopriestore *Viedeň* je zjavný výrazný **nárast počtu obyvateľstva**. Pre celý veľkopriestor *Viedeň*, ktorý sa ťahne na východ až do *Severného Burgenlandska*, sú do roku 2030 ďalej predpovedané výrazné **nárasty počtu obyvateľstva** presahujúce 10 % (pozri Obrázok 36).



Obrázok 36: Demografická prognóza vo veľkopriestore Viedeň v rokoch 2014 až 2030 (ÖROK 2015)

Pri diferencovanom sledovaní veľkopriestoru *Viedeň* sú zjavné **regionálne rozdiely** (ÖROK 2014; pozri tiež Tabuľka 12): V regióne NUTS 3 *Severné Burgenlandsko* je do roku 2045 predpovedaný nárast počtu obyvateľstva 15,55 %, v južnom okolí Viedne 21,18 % a vo *Viedni* dokonca až do 26,99 %. Pri ešte detailnejšom pozorovaní je nápadný najmä vývoj v regióne *Schwechat* sledovaný z hľadiska prognózy: Demografická prognóza tu do roku 2045 uvádza nárast počtu obyvateľstva 31,25 %, zatiaľ čo v regiónoch *Bruck an der Leitha* a *Neusiedl am See* sledovaných z hľadiska prognózy je očakávaný nárast 18 % príp. 19 %. Tento vývoj je spôsobený predovšetkým prisťahovalectvom z iných krajín ako aj pozitívnymi saldami zahraničnej a tuzemskej turistiky.

		Nárast počtu obyvateľstva [absolútne čísla a %]				
		2014	2015	2025	2035	2045
Región NUTS 3						
AT112	Severné Burgenlandsko	152.539	153.617 0,71%	162.638 6,62%	170.391 11,70%	176.254 15,55%
AT127	Okolie Viedeň juh	325.895	329.652 1,15%	357.116 9,58%	378.524 16,15%	394.914 21,18%
AT130	Viedeň	1.766.746	1.794.755 1,59%	2.000.125 13,21%	2.140.787 21,17%	2.243.643 26,99%
Okres (prognóza pre región)						
3070	Bruck an der Leitha	43.615	44.013 0,91%	47.132 8,06%	49.625 13,78%	51.447 17,96%
3242	Schwechat	51.399	52.011 1,19%	58.553 13,92%	63.550 23,64%	67.460 31,25%
1070	Neusiedl am See	56.504	57.036 0,94%	61.194 8,30%	64.581 14,30%	67.123 18,79%

Tabuľka 12: Prognóza vývoja obyvateľstva v regiónoch NUTS 3 (ÖROK 2014; vlastné znázornenie)

Na základe prognóz zameraných na vývoj obyvateľstva je možné pozorovať narastajúci **tlak využívania** v regióne. Predovšetkým na dopravne relevantných uzloch (*Schwechat, Bruck an der Leitha*) ako aj v priamom okolí *Viedne* je citeľný veľký tlak na vývoj osídlenia.

Vývoj osídlenia pritom **konkuruje** iným využitiam v priestore: Priestor je tradične formovaný **intenzívnym využívaním poľnohospodárstva**. Vzhľadom na strategicky výhodnú polohu v rámci metropolitného regiónu *Viedeň-Bratislava* ako aj na topograficky vhodné podmienky sú tu husto zastúpené **lineárne infraštruktúry** (diaľnice a rýchlotrasy, železnice a vysokonapäťové vedenia). Mimoriadna vhodnosť pre **výrobu veternej energie**, hlavne v oblasti *Parndorfskej plošiny*, viedla v posledných rokoch k ďalšiemu zosilneniu infraštruktúrneho zaťaženia priestoru.

5.3.1.3 Hospodársky priestor

Hospodársky výkon

Regionálny brutto produkt (BRP) ako regionálna analógia BIP poskytuje informácie o regionálnom čerpaní hodnôt v jednotlivých regiónoch, a tým ich hospodársky výkon. Aby bolo možné vzájomne porovnávať rôzne veľké príp. rôzne husto obývané regióny, BRP sa delí počtom obyvateľov. Tabuľka 13 demonštruje prehľad o **hospodárskom výkone** v užšom priestore skúmania.

Región NUTS 3		Celkom 2013 [mil. €]	na obyvateľa 2013 [€]
AT112	Severné Burgenlandsko	4.409	29.000
AT127	Okolie Viedne juh	13.732	42.300
AT130	Viedeň	82.903	47.300

Tabuľka 13: Regionálny brutto produkt (BRP) v regiónoch NUTS 3 (Statistik Austria 2015; vlastné znázornenie)

Viedeň s južným okolím Wiener Umland sa počíta – na základe BRP na obyvateľa – k **hospodársky najvýkonnejším regiónom**²³ Rakúska. *Viedeň* a okolie juh majú s 47.000 € na obyvateľa príp. 42.300 € na obyvateľa výrazne vyšší BRP ako *Severné Burgenlandsko* s 29.000 € na obyvateľa.

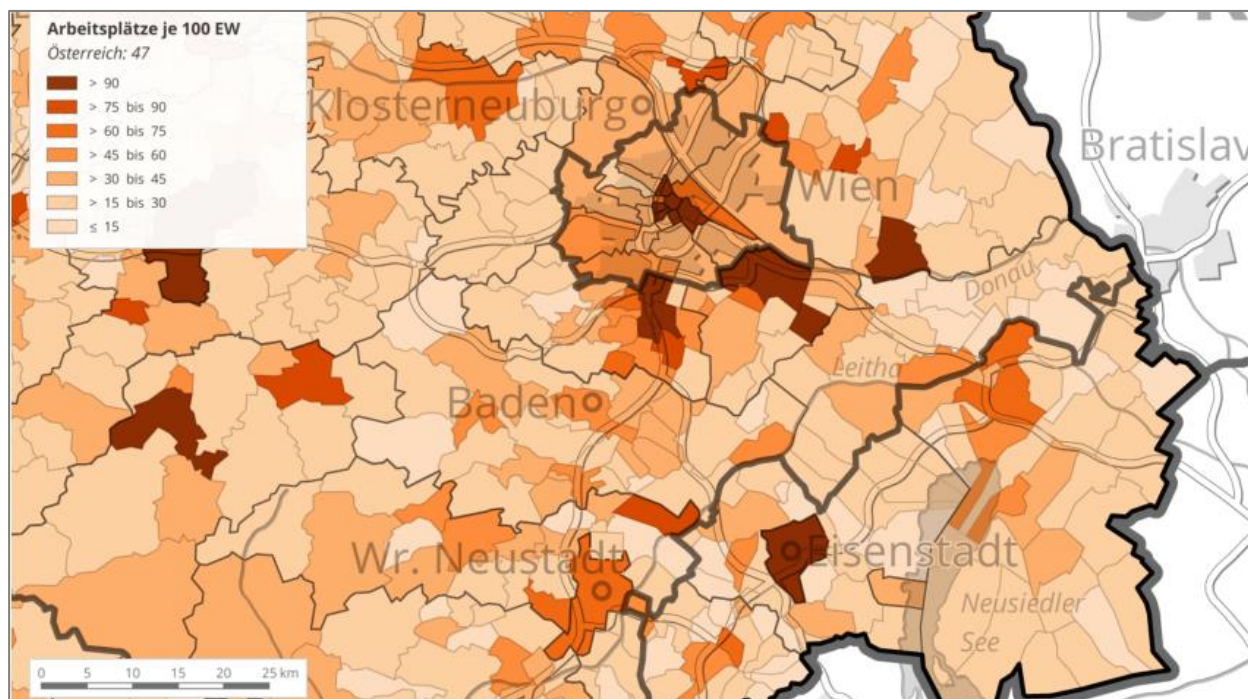
Severné Burgenlandsko sa so svojím BRP na obyvateľa 74 (hodnota indexu: AT=100) síce nachádza výrazne pod rakúskym priemerom, v európskom porovnaní (EÚ27=100) leží región vďaka hodnote 104 tesne nad priemerom. Pri pohľade na hospodársky vývoj na úrovni spolkovej krajiny v rokoch 2010 až 2012 (ÖROK 2015) je tiež zrejmé, že **miery rastu** v *Burgenlandsku* +5,5 % sú výrazne vyššie ako v *Dolnom Rakúsku* (+2,8 %) a vo *Viedni* (+1,8 %). Na záver je možné konštatovať, že región napriek terajšej relatívne nízkej hospodárskej výkonnosti predstavuje hospodársky rastúci a dynamický región.

Pracovné miesta a dochádzanie za prácou

V prevažnej časti obcí v užšom priestore skúmania je k dispozícii množstvo v rakúskom priemere podpriemerných **pracovných miest** (pozri Obrázok 37). Táto okolnosť je viditeľná v súvislosti s polohou v

²³ Len v regióne *Salzburg a okolie* (48.600 €/obyv.) a *Linz-Wels* (48.700 €/obyv.) je BRP/obyv. vyšší.

zóny dochádzania za prácou vo veľkopriestore *Viedeň*, čo sa ukazuje aj na vysokom podiele zárobkovo činných osôb – zväčša viac ako 70 % príp. 80 % – v regióne.



Obrázok 37: Pracovné miesta na 100 obyvateľov (ÖROK 2015)

Výnimku tvorí obec *Schwechat* (147 pracovných miest na 100 obyvateľov), ktorá s *Flughafen Wien* (letiskom *Viedeň*) a s ním spojenými zariadeniami ponúka jedno z **najvýznamnejších pracovísk v regióne**, a obec *Schwadorf* (321), v ktorej sídli centrála veľkej personálnej sprostredkovateľskej agentúry. Aj obec *Parndorf* (63) vďaka jej *hospodárskemu parku Parndorf* vrátane nákupného centra ako aj obec *Bruck an der Leitha* (53) ako administratívne centrum regiónu vykazujú v rakúskom priemere množstvo pracovných miest na obyvateľa.

Mimoriadne významné **pracoviská** v regióne:

- ❑ **Flughafen Wien (letisko Viedeň)** vďaka približne 20.000 zamestnancom patrí medzi najdôležitejších zamestnávateľov v regióne. S letiskom *Flughafen Wien* sa dodatočne spája približne 52.000 ďalších nepriamych pracovísk (Vienna Airport 2016); značná časť týchto pracovísk sa nachádza v bezprostrednej blízkosti letiska Flughafen Wien.
- ❑ Hospodársky park **ecoplus Wirtschaftspark Bruck an der Leitha** zaberá plochu v celkovej rozlohe približne 72 ha (z toho 44 ha ešte nie je k dispozícii); tu v súčasnosti sídli 62 podnikov s celkovým počtom viac ako 600 zamestnancov (Ecoplus 2015).
- ❑ **Hospodársky park v Parndorfe** zaberá celkovú plochu približne 113 ha. V ňom sa nachádza **Outletcenter Parndorf** s približne 220 obchodmi (140 predajní s dizajnovým tovarom a 80 predajní s módnym tovarom) a vďaka cca. 30.000 návštevníkom denne patrí k najdôležitejším praco-

viskám v *Burgenlandsku* (WiBuG 2016). *Outletcenter Parndorf* vykazuje nadregionálnu spádovú oblasť.

- **Hospodársky park Kittsee** zaberá celkovú plochu 35 ha, v súčasnej dobe v ňom sídli šesť prevádzok (WiBuG 2016).

Na letisku **Flughafen Wien**, ktoré sa nachádza v oblasti obce *Schwechat*, je zamestnaných viac ľudí ako v meste. Letisko *Flughafen Wien* je zamestnávateľ nadregionálneho významu, ktorý zamestnáva množstvo pracovných síl z regiónu (*Viedeň, Dolné Rakúsko a Burgenlandsko*), ale aj z ostatných spolkových krajín.

Osoby dochádzajúce za prácou z vidieka/okresu	[absolútne čísla]	[%]
Dolné Rakúsko	7.980	38,3
Viedeň okolie	2.249	10,8
Baden	717	3,4
Bruck an der Leitha	2.073	9,9
Gänserndorf	453	2,2
Mödling	970	4,7
Ostatné okresy v Dolnom Rakúsku	1.518	7,3
Burgenlandsko	2.293	11,0
Eisenstadt okolie	427	2,0
Neusiedl am See	1.488	7,1
Ostatné okresy v Burgenlandsku	378	1,8
Viedeň	9.607	46,1
Ostatné spolkové krajiny	960	4,6

Tabuľka 14: Zárobkovo činné osoby dochádzajúce za prácou do cieľovej stanice *Schwechat* (štatistika Austria 2011; vlastné znázornenie)

Z viac ako 23.500 zárobkovo činných osôb, ktoré sú zamestnané v obci *Schwechat*, má približne **20.000 ľudí pracovisko na letisku Flughafen Wien**. Štatistika denne dochádzajúcich do zamestnania v obci *Schwechat* sa na základe toho môže použiť ako reprezentatívna pre letisko *Flughafen Wien*. Do *Schwechatu* dochádza celkovo približne 20.900 osôb. Najväčší podiel s cca. 46,1 % tvorí mesto *Viedeň*, zvyšok pochádza prevažne z *Dolného Rakúska* (38,3 %) a *Burgenlandska* (11,0 %). 4,6 % denne dochádzajúcich do zamestnania prichádza z ostatných spolkových krajín. Tabuľka 14 znázorňuje konkrétne rozdelenie *schwechat*ských denne dochádzajúcich do zamestnania podľa okresov.

V rámci *Dolného Rakúska* sú okresy *Wien Umgebung* s 10,8 % a *Bruck an der Leitha* s 9,9 % okresy s najväčším počtom denne dochádzajúcich do zamestnania do *Schwechatu*. 7,1 % všetkých denne dochádzajúcich do zamestnania prichádza do *Schwechatu* z okresu *Neusiedl am See*.

Štruktúra hospodárstva a významné sektory hospodárstva

Vďaka dobrému infraštruktúrnemu pripojeniu užšieho priestoru skúmania sa **štruktúra hospodárstva** východne od *Viedne* v posledných desaťročiach stále menila. Vďaka dostupnosti cestnej a železničnej dopravy sa živnostníci usídlili v nových prevádzkových oblastiach, príp. okrem iného vznikli rôzne hospodárske parky (napr. *hospodársky park Parndorf* vrátane *Outletcenter Parndorf*).

Rozdelenie **zárobkovo činných zamestnaných osôb** na **hospodárske sektory** (ÖROK 2015) vyzerá z pohľadu okresov veľmi rozdielne, a tiež výrazne vykazuje rozdiely medzi hustejšie osídlenými **aglomeráciami** v priamom okolí Viedne a narastajúcimi **vidieckejšími štruktúrami** v severnom *Burgenlandsku*: Podiel zárobkovo činných zamestnaných osôb (stav z roku 2012) v **terciárnom sektore** predstavuje v okresoch *Bruck an der Leitha* a *Neusiedl am See* takmer 73 % (a tým zodpovedá rakúskemu priemeru), v okrese *Viedeň okolie* je tento podiel dokonca 82,5 %. Podiel v **sekundárnom sektore** predstavuje v okrese *Neusiedl am See* a *Viedeň okolie* v oboch prípadoch cca. 16 % pod rakúskym priemerom 23 %, podiel obce *Bruck an der Leitha* tvorí 21,5 %. **Primárny sektor** tvorí v okrese *Neusiedl am See* podiel vo výške 10,6 %, čo výrazne presahuje celorakúsky priemer 3,5 %. *Viedeň okolie* a *Bruck an der Leitha* sa vďaka 1,4 % a 5,8 % nachádzajú vždy tesne nad alebo pod priemerom.

Nasledovné **hospodárske odvetvia závislé od konkrétnych priestorových faktorov** (ako napr. od klimatických alebo prírodno-priestorových daností) majú mimoriadny regionálny význam:

- ❑ Výroba veternej energie
- ❑ Vinohradníctvo
- ❑ Turizmus

Dôležitým hospodárskym odvetvím v *Burgenlandsku* a hlavne v oblasti *Parndorfskej plošiny* je **výroba veternej energie**. Na východe Rakúska sú pre tento účel mimoriadne vhodné podmienky. 90 % všetkých veterných elektrární sa nachádza v *Dolnom Rakúsku* a predovšetkým v *Burgenlandsku*. Špeciálne *Parndorfská plošina* predstavuje jeden z najveternejších domácych regiónov Európy a preto je vhodná na využívanie veternej energie. Na *Parndorfskej plošine* vzniklo v posledných dvoch desaťročiach množstvo veterných parkov; medzitým sa región stal ukázkovým príkladom využívania veternej energie.

Na území užšieho priestoru skúmania sa rozprestierajú **vinohradnícke oblasti** *Carnuntum* a *Neusiedler See*. Hlavne v burgenlandských obciach *Gols*, *Mönchhof*, *Halbturn*, *Weiden am See*, *Jois*, *Neusiedl am See* a *Winden am See* sa nachádzajú rozsiahle vinohradnícke oblasti. V *Dolnom Rakúsku* má obec *Göttlesbrunn-Arbesthal* povesť dôležitej vinohradníckej lokality (štatistika Austria 2009).

Vo východnej časti užšieho priestoru skúmania sú oblasti východne od obce *Pama* a *Gattendorf* vyhlásené za **zóny vhodné pre turizmus** (Amt der Burgenländischen Landesregierung 2012: str. 51). V týchto oblastiach je prioritou zachovanie kultúrnej krajiny, ale tiež rozvoj regionálnych poľnohospodárskych značiek produktov. Turizmus (hlavne v letných mesiacoch) je **podstatné hospodárske odvetvie** pre burgen-

landské obce, ktoré majú podiel na *Neusiedler See*. Kultúrna oblasť a zažívanie krajiny tu zohrávajú dôležitú úlohu.

V programe týkajúcom sa cestovného ruchu *Fremdenverkehrs-Raumordnungsprogramm* (LGBI. 8000/27-0) sa okrem všeobecných lokalít podľa § 4 a **lokalít vhodných pre cestovný ruch** podľa § 5 (*Fischamend, Schwechat, Bruck an der Leitha, Göttlesbrunn-Arbesthal, Hainburg an der Donau, Haslau-Maria Ellend, Hundsheim, Petronell-Carnuntum, Prellenkirchen, Rohrau, Scharndorf*) nachádza aj obec *Bad Deutsch-Altenburg* ako **lokalita výstavby** podľa § 6 v rámci užšieho priestoru skúmania.

5.3.1.4 Energetická infraštruktúra

Vysokonapäťové vedenia

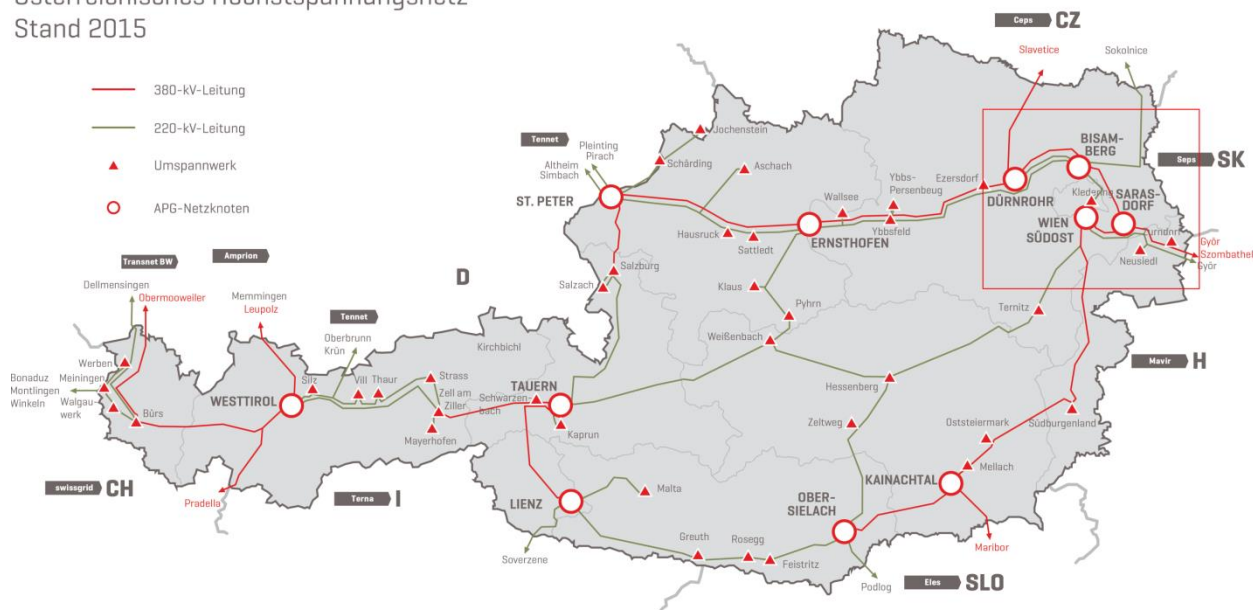
V užšom priestore skúmania sa nachádzajú viaceré **vysokonapäťové vedenia**, ktoré sa rozdeľujú na tri úrovne napätia: 380 kV, 220 kV a 110 kV. Na tejto úrovni monitorovania sú sledované len 380 kV a 220 kV vedenia.

Konkrétne existujú nasledovné relevantné vysokonapäťové vedenia a príslušná infraštruktúra v rámci užšieho priestoru skúmania (pozri Obrázok 38):

- ❑ 220 kV vedenie *Viedeň - štátna hranica Győr*
- ❑ 380 kV vedenie *Zurndorf - štátna hranica Győr / štátna hranica Szombathely*
- ❑ 380 kV vedenie *Viedeň - Sarasdorf - Zurndorf*

Sieťové uzly *Viedeň juhovýchod* a *Sarasdorf* ako aj **transformačné stanice** *Kledering, Neusiedl* a *Zurndorf* sa rovnako nachádzajú v rámci užšieho priestoru skúmania.

Österreichisches Höchstspannungsnetz
Stand 2015



Obrázok 38: Rakúska sieť vysokého napätia stav z roku 2015 (APG 2015a)

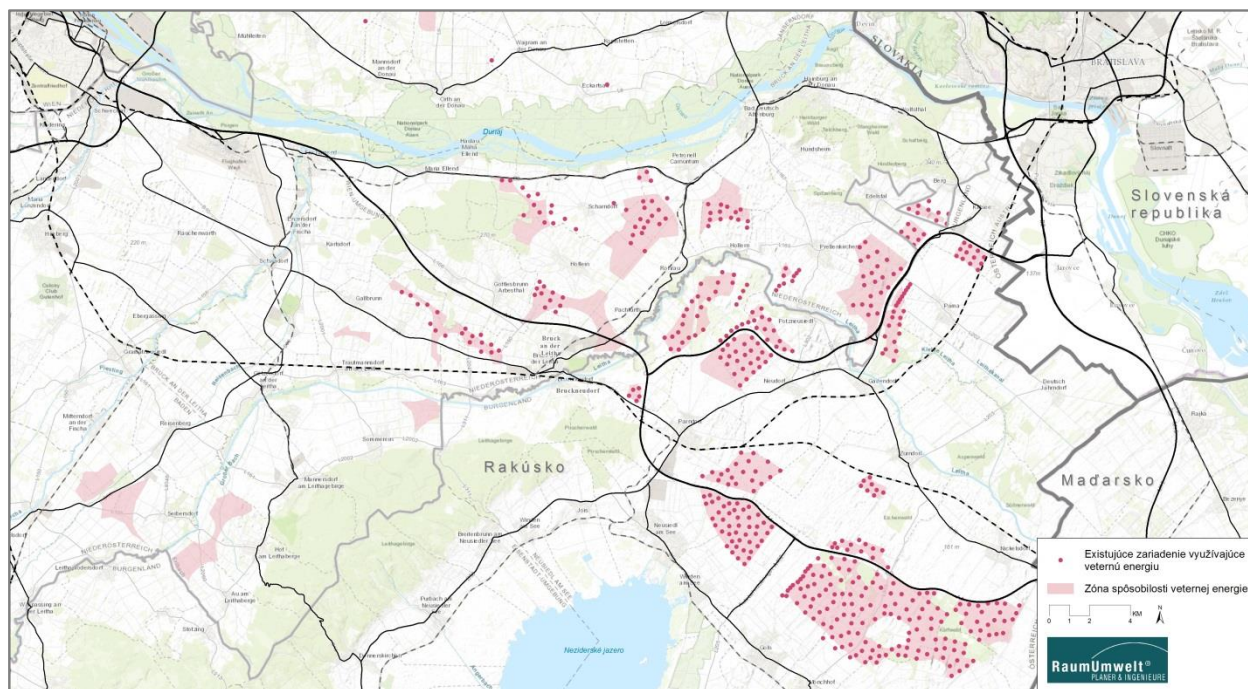
V plánovaní, resp. predmetom úvah o plánovaní sú **podľa plánu rozvoja siete** APG 2015 až 2025 (Netzentwicklungsplan APG 2015b) nasledujúce projekty:

- ❑ **UW Zurndorf:** Rozšírenie o štvrtý 380/100kV transformátor do roku 2017
- ❑ **Severné Burgenlandsko:** Zahnutie dodatočnej sily vetra (úvaha o plánovaní)
- ❑ **UW Sarasdorf:** 3. 380 kV/110 kV sieť transformátorov v Dolnom Rakúsku na pripojenie sily vetra (úvaha o plánovaní)

Veterné elektrárne

V Rakúsku je približne 1.100 **veterných elektrární** s celkovým výkonom približne 2.400 MW. 90 % všetkých veterných elektrární Rakúska sa nachádza v *Dolnom Rakúsku* a predovšetkým v *Burgenlandsku*. Ako v *Dolnom Rakúsku* tak aj *Burgenlandsku* existujú rámcové koncepty, ktoré plánujú **funkčné príp. vhodné zóny** pre zriadenie veterných elektrární. Pri stanovovaní týchto funkčných príp. vhodných zón boli okrem vhodnosti priestoru na využitie veternej energie zohľadnené aj vzdialenosti od osídlených oblastí príp. existujúcej infraštruktúry, ale tiež odborné aspekty, ktoré sa týkajú ochrany prírody (hlavne ornitológia), turistické aspekty a ďalšie okruhy tém. Stanovenie funkčnej príp. vhodnej zóny je predpokladom adekvátneho využitia plochy, ktorá je naproti zas potrebná pre schválenie veterných elektrární (pozri Obrázok 39).

V rámci definovaných vhodných zón existujú aj niektoré už schválené, ešte nezriadené veterné elektrárne (napr. v intraviláne obcí *Bruckneudorf* a *Parndorf*). Za predpokladu, že veterná energia sa bude v Rakúsku aj naďalej využívať, je potrebné počítať s tým, že v rámci ešte nevyužitých funkčných príp. vhodných zón pre veternú energiu sa budú plánovať **ďalšie veterné parky**.



Obrázok 39: Funkčné a vhodné zóny na využitie veternej energie ako aj veterné elektrárne v užšom priestore skúmania (LGBI. č. 8001/1-0; ÖIR 2015b; vlastné znázornenie)

5.3.1.5 Kultúrne hodnoty a kultúrne dedičstvo

V celom užšom priestore skúmania sú známe **archeologické náleziská**, ktoré dokazujú dávnu kultúru osídlenia priestoru. Najznámejšie nálezisko je tábor rímskych légii resp. rímske mesto **Carnuntum**, ktoré je považované za najvýznamnejšie a najkomplexnejšie preskúmané antické miesto vykopávok v Rakúsku.

V *Burgenlandsku* sú v priestore osídlenia – okrem jednotlivých **oblastí s prípadnými náleziskami** – roztrúsené početné **archeologické náleziská regionálneho významu** (predovšetkým rímske osídlenia a hroby) (GIS Burgenlandsko 2015). Nálezisko medzinárodného významu (rímska vila a hroby) sa nachádza v bezprostrednej blízkosti diaľnice A 4 Ost južne od stanice *Bruckneudorf*.

Za **kultúrne hodnoty (nad)regionálneho významu** sa považuje napríklad *zámok Prugg* so svojou anglickou záhradnou krajinkou (*Harrachpark*) v obci *Bruck an der Leitha*, historické jadro mesta *Bruck an der Leitha* s opevnenou hrádzou, mestským múrom, mestskou priekopou a barokovým hlavným námestím. V *Bruckneudorfe* sa ďalej nachádza ruina rímskeho statku. V *Kittsee* sa nachádza barokový zámok, ktorý vďaka svojmu parku a etnografickému múzeu taktiež predstavuje významnú kultúrnu hodnotu. V zámku *Rohrau* je uložená *rodinná zbierka grófa Harrach'sche*, jedna z najvýznamnejších súkromných umeleckých zbierok Rakúska. V zámku *Potzneusiedl*, ktorý reprezentuje klasicistickú stavbu z 19. storočia, sa nachádza múzeum ikon.

Južne pri užšom priestore skúmania hraničí obec *Neusiedler See*, ktorá bola okrem toho, že je (nad)regionálne rekreačné stredisko vďaka svojej kultúrnej krajine „*mimoriadne univerzálnej hodnoty*“ prijatá do zoznamu **Svetového kultúrneho dedičstva UNESCO**.

5.3.2 Prepojenia denne cestujúcich do zamestnania a postup mobility

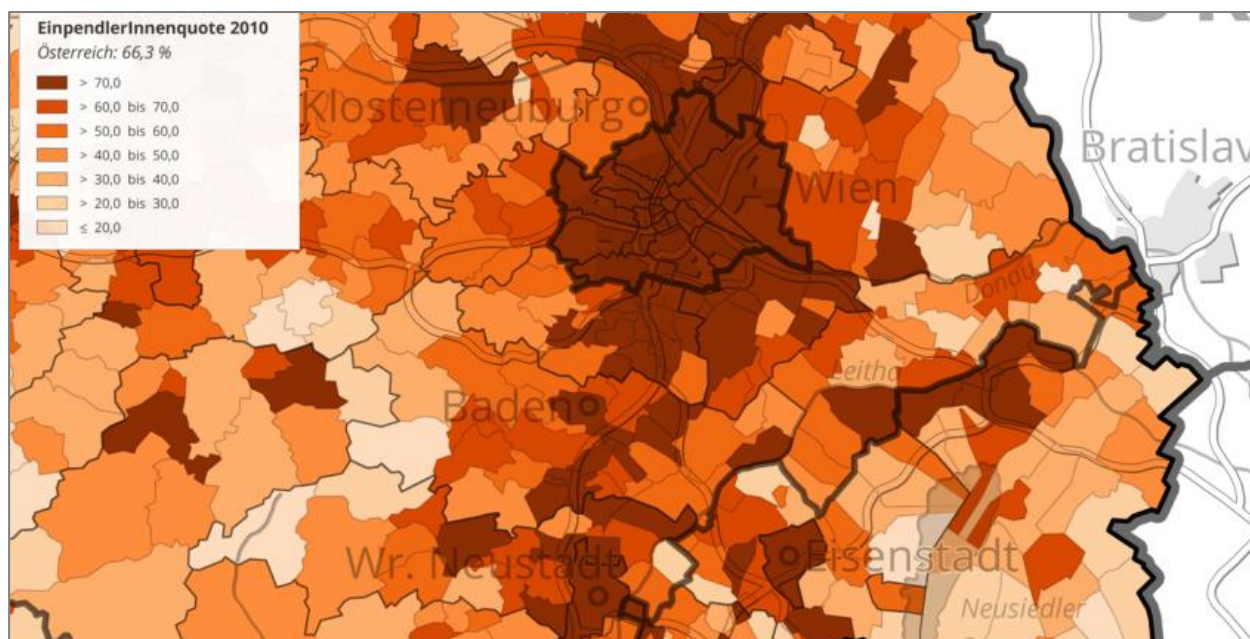
5.3.2.1 Denné cestovanie do zamestnania

Suburbanizácia v regióne metropoly *Viedeň* ako aj koncentrácia pracovísk v regióne vyvolávajú výrazné **pohyby dodochádzania za prácou**. Najdôležitejšie **okresy s dochádzajúcimi do zamestnania** (s kvótou ľudí dochádzajúcich za prácou nad 70 %) sú všetky viedenské okresy, južné okolie Viedne (hlavne obce ležiace pozdĺž južnej diaľnice A 2 Süd príp. južnej železničnej trasy Südbahn) a burgenlandské obce *Bruckneudorf*, *Parndorf* a *Potzneusiedl* (pozri Obrázok 40).

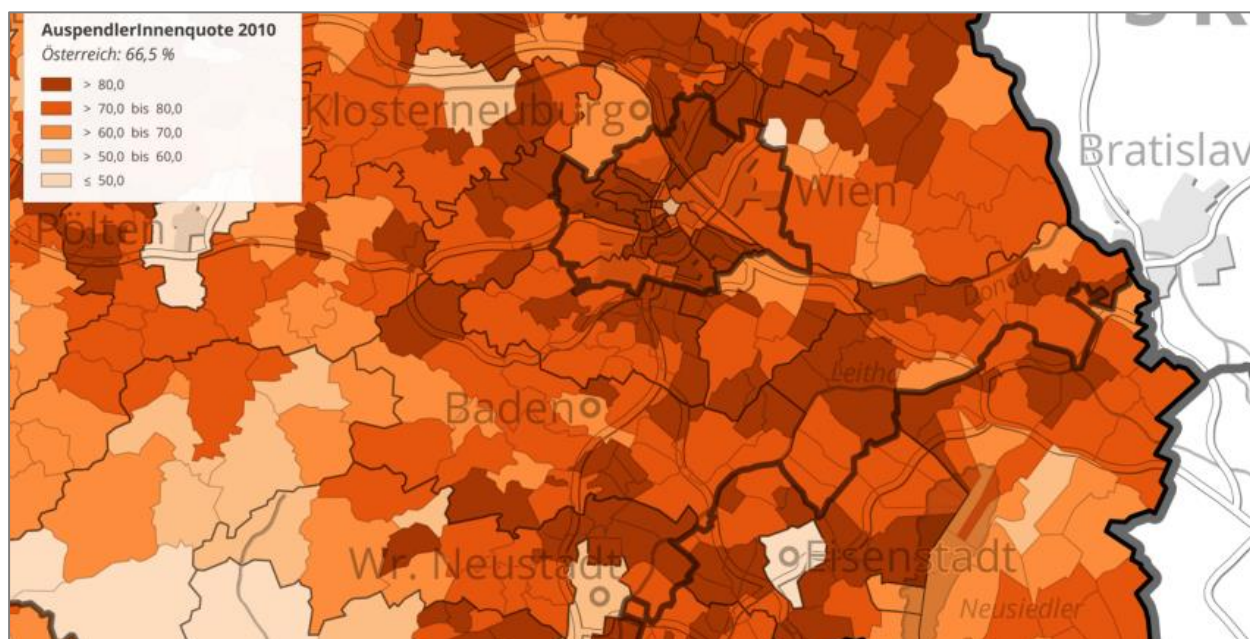
Na základe **kvóty pravidelne odchádzajúcich za prácou** (pozri Obrázok 41) je taktiež možné zistiť stupeň mobility obyvateľstva. Takmer v celom veľkopriestore *Viedeň* činí kvóta odchádzania za prácou viac ako 60 % zárobkovo činných osôb v mieste bydliska. S pribúdajúcim presunom pracovných miest do okolia sa v posledných desaťročiach **diverzifikovali toky denne cestujúcich do zamestnania**: Doprava prekračujúca hranicu mesta Viedeň neustále narastá, stredobodom dopravných prúdov už nie je výlučne jadro mesta, ale množstvo Viedenčanov pendluje aj do okolia (PGO 2009: str. 136 a ďalšie).

Vizualizácia **vtáhov dochádzania za prácou v Dolnom Rakúsku** (pozri Obrázok 42) názorne demonštruje vzťahy medzi hlavnými osídlenými oblasťami. Na obrázku je možné vidieť aj najdôležitejšie **dopravné osi**. Cieľom alebo začiatkom prevažnej časti migrácie za prácou je **Viedeň**.

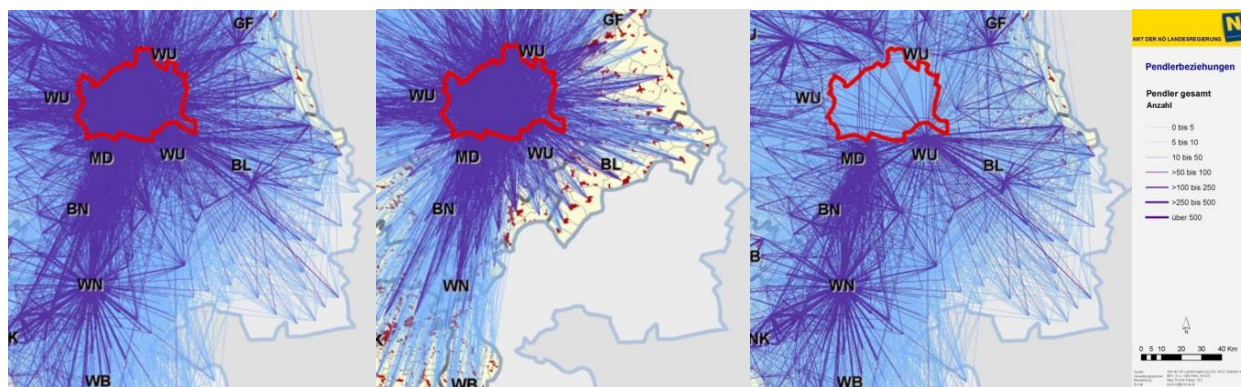
Mimo Viedne sú dobre viditeľné **podstatné dopravné vzťahy** pozdĺž južnej osi, ale aj medzi regionálne významnými hospodárskymi lokalitami (*Schwechat, Bruck an der Leitha, Parndorf, Eisenstadt a Kittsee*), (Amt der NÖ Landesregierung 2012: str. 12).



Obrázok 40: Celkový počet dochádzajúcich za prácou v % z celkového počtu zárobkovo činných osôb na pracovisku (ÖROK 2015)



Obrázok 41: Celkový počet dochádzajúcich za prácou v % z celkového počtu zárobkovo činných osôb v bydlisku (ÖROK 2015)



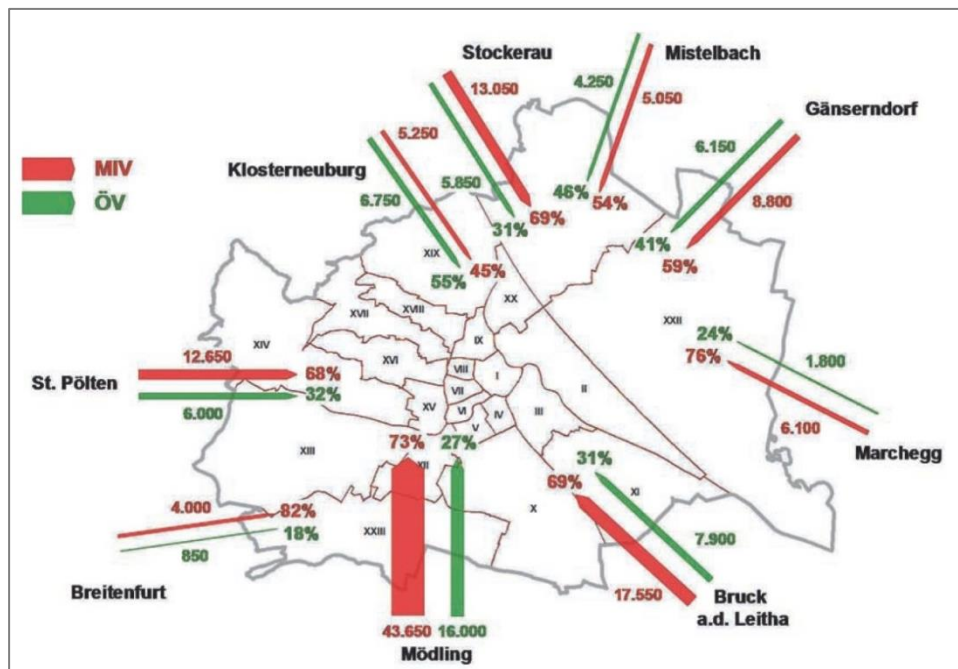
Obrázok 42: celkové vzťahy dochádzajúcich za prácou v Dolnom Rakúsku, len vo Viedni a bez Viedne (Amt der NÖ Landesregierung 2012)

Ako už bolo uvedené v kapitole 5.2.1.3, významnú úlohu na východe Rakúska zohrávajú **zahraniční dochádzajúci** hlavne v pohraničných okresoch susediacich s Maďarskom a Slovenskou republikou. V okrese *Neusiedl am See* predstavuje podiel zahraničných dochádzajúcich za prácou približne 18,2 %, čo spôsobujú na jednej strane **ponuky pracovísk** v turizme a gastronómii (podiel dochádzajúcich za prácou 30,0 %) a na druhej strane v sektore poľnohospodárstva a lesného hospodárstva (podiel dochádzajúcich za prácou 59,0 %), (ÖIR 2015c: str. 37).

5.3.2.2 Modal Split

Dochádzanie za prácou v regióne zintenzívňuje **potrebu mobility**, ktorá – na základe neustáleho **nárastu počtu obyvateľstva** – aj naďalej stúpa. Táto potreba mobility sa odráža v dopravných prúdoch – rozdelená na rôznych dopravcov.

Zatiaľ čo sa rozdelenie dopravy **Modal Split** v rámci *Viedne* vyvíja v prospech ekologických dopravných prostriedkov (Umweltverbund) (2014: cca. 70 % ekologickej dopravy v pomere k 30 % MIV), sú podiely MIV v doprave prekračujúcej hranice mesta vyššie ako vo verejnej doprave (2008: 30 % VD 70 % MIV) (Zdroj: PGO 2011; mesto Viedeň 2014).



Obrázok 43: Modal Split osobná doprava 2009/2010, 5 až 9 hod. smerom do mesta v pracovný deň (PGO Ost 2011: str. 14)

Najväčší podiel na verejnej doprave je dosahovaný **pohybom denne cestujúcich do Viedne** (pozri Obrázok 43). Podiel dochádzajúcich do zamestnania na doprave tu činí (v pracovných dňoch medzi 5 a 9 hod.) 32 %. V rámci celého dňa (5 až 24 hod.) je predsa len vrámci VD dosiahnutý podiel 21 %. **Podiel VD v koridore z alebo do obce Bruck an der Leitha** je vďaka 31 % priemerný (PGO 2011: str. 12 a ďalšie).

5.3.3 Človek a zdravie

5.3.3.1 Hluk

Hlukové zaťaženie²⁴ existuje v užšom priestore skúmania v prvom rade v blízkosti **lineárnych dopravných infraštruktúr** ako aj v **hlukovej zóne Flughafen Wien (letiska Viedeň)**. V rámci užšieho priestoru skúmania sa nevyskytuje žiadne hlučné IPPC²⁵ zariadenie.

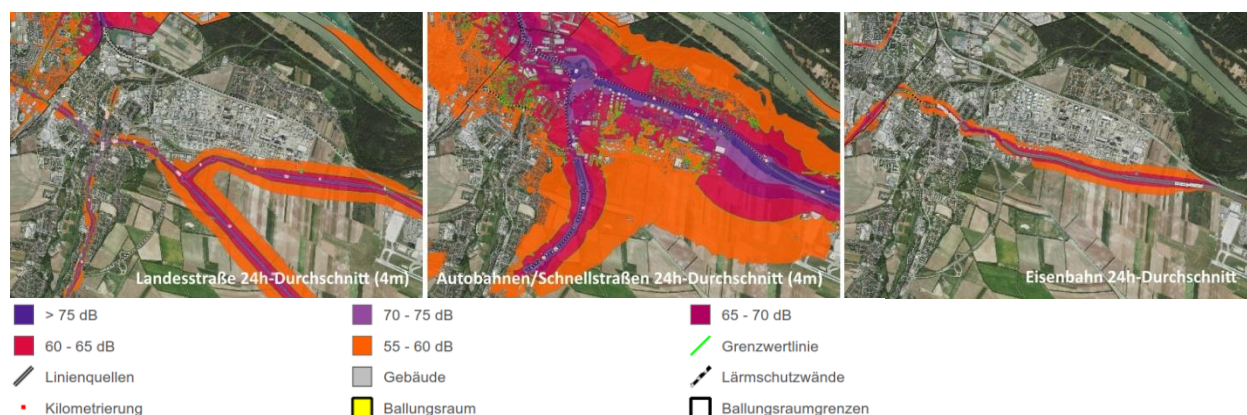
Hluková situácia rozdelená podľa rôznych dopravcov je zobrazená v tých **oblastiach osídlenia**, ktoré budú každopádne **dotknuté navrhovanou zmenou siete** (*Schwechat, Fischamend a Bruck an der Leitha*), nasledovne:

V oblasti osídlenia obce *Schwechat* predstavuje predovšetkým **diaľnica A 4 Ost** ako aj **cesta prvej triedy Viedenského vonkajšieho okruhu S 1** relevantný zdroj hluku, ktorý vedie v celej osídlenej oblasti k značnému zaťaženiu hlukom (pozri Obrázok 44). Takmer celá oblasť obcí leží v **letovej hlukovej zóne**

²⁴ Hlukové zaťaženie pozdĺž hlavných dopravných infraštruktúr a v aglomeračných oblastiach je použité ako základňa pre akčné plánovanie realizované Spolkovým ministerstvom poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, ekológie a vodného hospodárstva (BMLFUW 2012b).

²⁵ *Integrated Pollution Prevention and Control* (IPPC) zariadenia; v slovenčine: *Integrované zabránenie a redukcia znečisťovania životného prostredia* (IVU)

(pozri Obrázok 47, Legenda: Obrázok 44). Cesty prvej triedy a tiež **železnica** pre porovnanie spôsobujú problémy len maloplošne a sú zodpovedné za hlukové zaťaženie len v bezprostrednej blízkosti trasy.



Obrázok 44: Zdroje hluku v lokalite obce Schwechat vrátane legendy (BMLFUW 2012b)

Obec *Fischamend* je rovnako dotknutá predovšetkým imisiami hluku z cestnej premávky **diaľnice A 4 Ost**, ktorá spôsobuje značný hluk v širokých lokalitách osídlenej oblasti (pozri Obrázok 45, Legenda: Obrázok 44). Na úrovni ciest prvej triedy sú postihnuté len lokality ležiace bezprostredne pri ceste.

Obec *Bruck an der Leitha* je imisiami hluku postihnutá na severe osídlenej oblasti z **diaľnice A 4 Ost** a na juhu hlukom z trate **Ostbahn** (pozri Obrázok 46, legenda: Obrázok 44).



Obrázok 45: Zdroje hluku v lokalite obce Fischamend (BMLFUW 2012b)



Obrázok 46: Zdroje hluku v lokalite obce Bruck an der Leitha (BMLFUW 2012b)

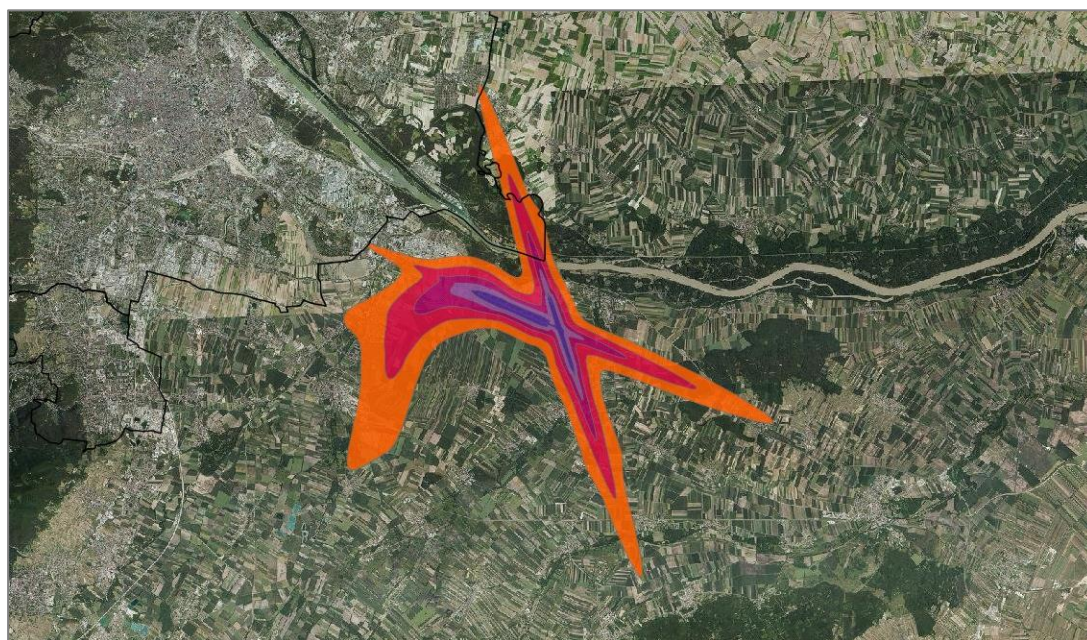
Najvýznamnejšími zdrojmi hluku z cestnej dopravy na **úrovni ciest A príp. S** sú preto **diaľnica A 4 Ost** vedúca cez letisko *Flughafen Wien* smerom k štátnej hranici do Maďarska pri obci *Nickelsdorf*, ako aj **diaľnica A 6 Nordost** k **štátnej hranici** pri obci *Kittsee*. Hlukové imisie sú vo vzdialenosti až do 1,5 km výrazne zvýšené (> 55 - 60 dB - priemer za 24h L_{den}). V obciach *Schwechat*, *Fischamend*, *Göttlesbrunn* a

Bruck an der Leitha sú v dôsledku toho čiastočne **prekročené hraničné hodnoty** v osídlených lokalitách ležiacich v blízkosti diaľnice A 4 Ost.

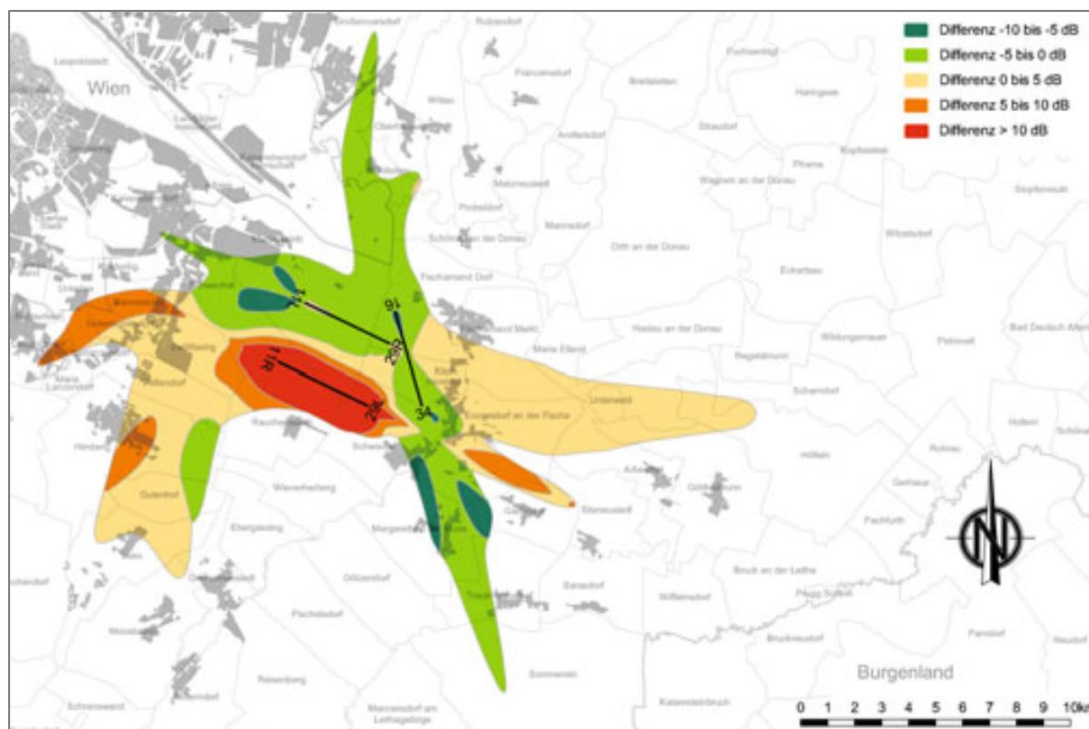
Na **úrovni ciest prvej triedy** sú výraznými producentmi hluku B 10 Budapester StraÙe (z *Viedne* cez *Bruck an der Leitha* a *Nickelsdorf* smer Maďarsko), ako aj B 9 Pressburger StraÙe (zo *Schwechatu* pozdĺž *Dunaja* cez *Hainburg* a *Wolfsthal* k štátnej hranici). V osídlených lokalitách tiahnucich sa pozdĺž cesty prvej triedy sú na priamo postihnutých budovách zistené zvýšené imisie hluku a čiastočne sú prekročené hraničné hodnoty.

Za relevantný **zdroj hluku zo železnice** sa považuje Ostbahn vedúca z *Viedne* cez *Himberg*, *Gramatneusiedl*, *Bruck an der Leitha* a *Parndorf* k štátnej hranici pri obci *Nickelsdorf*, ako aj S7 Pressburger Bahn. Na otvorenej trati sú na Ostbahn až do vzdialenosti 1 km možné výrazne zvýšené imisie hluku (> 55 - 60 dB - priemer za 24h L_{den}). V osídlených lokalitách pripojených na železničnú trať sú hlukové imisie redukované použitím **protihlukových stien**, vplyv na redukciiu hluku má aj zástavba. Pozdĺž S7 Pressburger Bahn, ktorá prebieha osídlenou lokalitou *Schwechat*, sú rovnako zaznamenané zvýšené imisie hluku v susedných osídlených lokalitách, ktoré je ale možné výrazne znížiť aplikáciou protihlukových stien.

Vplyvom *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* dochádza v užšom priestore skúmania k **zat'azneniam v dôsledku hluku z leteckej dopravy** (pozri Obrázok 47) Predovšetkým pozdĺž oboch priletových dráh v smere severozápad-juhovýchod sú čiastočne výrazne zvýšené imisie hluku v obciach nachádzajúcich sa v priamej blízkosti *letiska Viedeň*, konkrétne *Schwechat*, *Fischamend*, *Klein-Neusiedl*, *Enzersdorf an der Fischa*, *Schwadorf*, *Margarethen am Moos*, ako aj na konci východnej priletovej dráhy obec *Göttlesbrunn* a tiež na konci severnej priletovej dráhy obec *Groß-Enzersdorf*. Realizácia plánovanej 3. dráhy *letiska Flughafen Wien* bude mať nepochybne vplyv na hlukovú situáciu v priestore (pozri Obrázok 48).



Obrázok 47: Letová hluková zóna v užšom priestore skúmania (BMLFUW 2012b)



Obrázok 48: Diferenčná hluková mapa plánovaný scenár do roku 2025 – nulový scenár 2025 L_{den} nad 55 dB k plánovanej 3. dráhe letiska Viedeň (Flughafen Wien 2011)

Zriadením **3. dráhy** sa preto pozdĺž existujúcich príletových dráh **zlepší** príp. nepatrne **zhorší** hluková situácia pod 5 dB, zatiaľ čo v zóne 3. dráhy sa môžu výrazne zvýšiť imisie hluku nad 10 dB. Obce *Schwadorf* a *Margarethen am Moos* ležiace juhovýchodne od letiska *Flughafen Wien* budú tendenčne odťažené, zatiaľ čo v západných obciach *Zwölfaxin*, *Himberg* a *Maria Lanzendorf* sa situácia zhorší.

5.3.3.2 Vzduch a klíma

Celkový priestor skúmania je označený ako **oblasť s jemným prachom vyžadujúca si sanovanie** PM_{10} resp. ako **zaťažená oblasť** podľa § 3 ods. 8 UVP-G 2000 a tým je podľa prílohy 2 UVP-G 2000 potrebné definovať ju ako oblasť kategórie D vyžadujúcu si ochranu. Hlavnými zdrojmi lokálneho zaťaženia PM_{10} sú **cestná doprava** a **vykurovanie budov**. Ako v *Niederösterreich* (*Dolnom Rakúsku*), tak aj v *Burgenland* boli nariadené **opatrenia pre ozdravenie** zaťažených oblastí.

Zaťaženie jemným prachom PM_{10} (jemný prášok, ktorý vnikne do pľúc, prachové častice priemery menej ako $10\ \mu m$) je vo *Schwechat* $1.798\ kg/km^2$ za rok výrazne vyššie ako napr. v obciach *Fischamend* ($818\ kg/km^2$ za rok) a *Bruck an der Leitha* ($937\ kg/km^2$ za rok). Zaťaženie PM_{10} v ostatných obciach predstavuje cca. 200 až $600\ kg/km^2$ za rok (NÖ Atlas 2016). Pre *Burgenland* nie sú k dispozícii žiadne porovnateľné údaje; treba však vychádzať z toho, že zaťaženie rovnako predstavuje 200 až $600\ kg/km^2$ za rok.

Absolútne najvyššie **emisie CO_2** sú zaznamenané v množstve $71\ kt/km^2$ na rok v obci *Schwechat* s - letisko *Flughafen Wien* a OMV rafinéria, obce *Fischamend* a *Bruck an der Leitha* nasledujú s výrazným poklesom $2,5\ kt/km^2$ resp. $4,4\ kt/km^2$ na rok (NÖ Atlas 2016). Podľa údajov správy o klíme vypracovanej

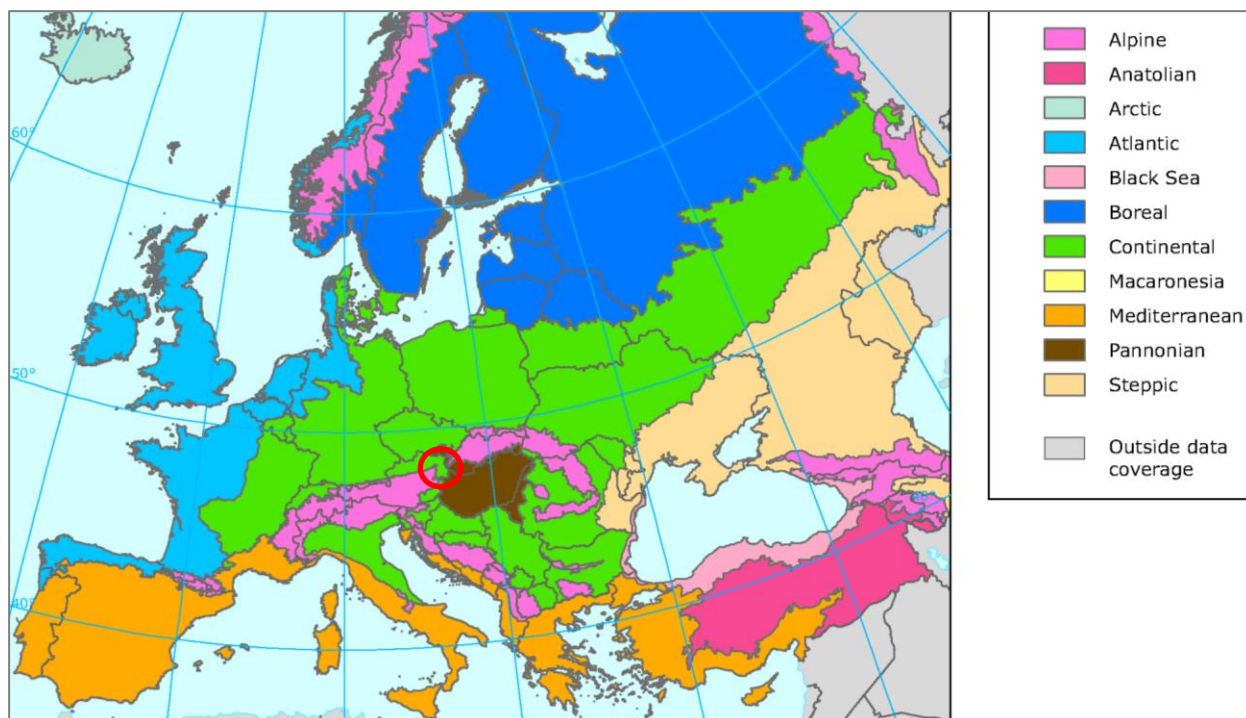
Spolkovým enviromentálnym úradom (UBA 2013: str. 66) sú hlavnými pôvodcami emisií skleníkových plynov **priemysel a výrobné podniky**, nasleduje **doprava** a **získavanie energií**.

Na rozdiel od vyššie menovaných škodlivín, ktorých účinky sú citelné bezprostredne na mieste ich vzniku, sú vplyvy emisií CO₂ **účinné v globálnom kontexte**, a pre užší priestor skúmania preto nie sú relevantné.

5.3.4 Príroda a krajina

5.3.4.1 Členenie priestoru krajiny

Užší priestor skúmania sa nachádza v **Kontinentálnom biogeografickom regióne** medzi západne hraničiacim Alpským biogeografickým regiónom a východne hraničiacim Panónskym biogeografickým regiónom (EEA 2012; pozri tiež Obrázok 49).



Obrázok 49: Biogeografické regióny Európy, stav 2011 (EEA 2012; vlastné znázornenie)

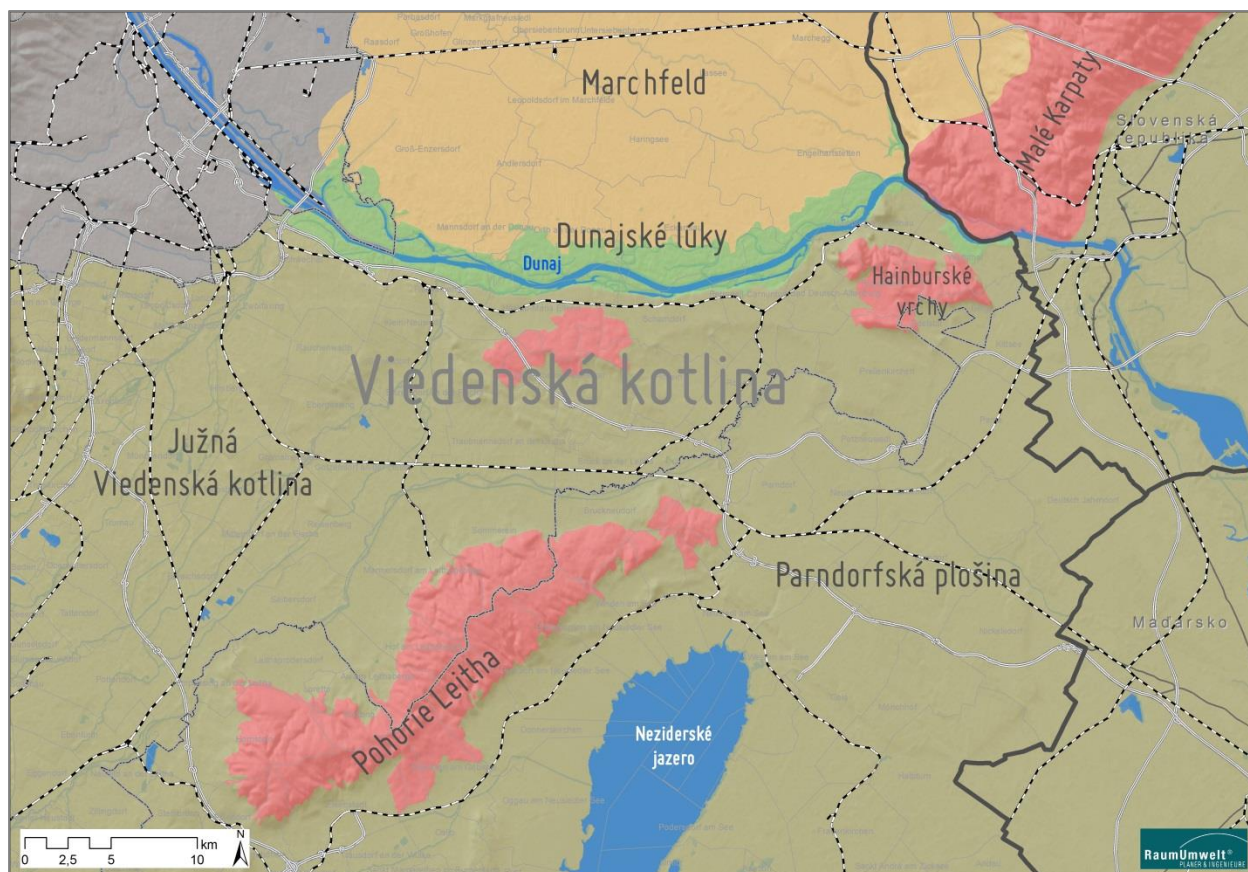
Geograficky sa užší priestor skúmania rozprestiera cez viaceré krajinné oblasti a je charakterizovaný prevažne **rovinou s poľnohospodárskym využívaním s nízkym podielom lesov**. *Národný park Donau-Auen* sa nachádza na severe kúsok mimo užšieho skúmaného priestoru. Aj jazero *Neusiedler See* so svojím statusom chránenej krajinnnej oblasti a biosférickej rezervácie sa okrajovo dotýka užšieho priestoru skúmania.

Okrem týchto nadregionálne významných oblastí v bližšej zóne sa v rámci užšieho priestoru skúmania nachádzajú ďalšie oblasti, ktoré z odborného hľadiska na ochranu prírody predstavujú dôležité **životné**

priestory pre živočíchy a rastliny a / alebo hodnotné zóny z pohľadu obrazu krajiny (napr. toky rieky *Fischa* alebo *Leitha*, suché biotopy v pásme pohoria *Hundsheimer Berg*).

V užšom priestore skúmania nie sú oblasti, ktoré by nevykazovali žiadny alebo nepatrný **kultúrny vplyv človeka**. Mezohemeróbné oblasti, teda oblasti ovplyvnené kultúrou, sa nachádzajú v pásme *Donau-Auen* a v pásme *Leithaauen* ako aj pozdĺž rieky *Fischa*.

Z **prírodno-priestorového hľadiska** sa užší priestor skúmania nachádza vo *Viedenskej kotline*, ktorú je oddelená pohorím *Leithagebirge* a *Malými Karpatmi*. *Dunaj* s jeho tiahuťou sa nedotknutou krajinkou lúk vytvára na severe prirodzenú hranicu. Ďalej sa rozprestiera obec *Marchfeld*, ktorá leží už mimo užšieho priestoru skúmania. Južne hraničí *Neziderské jazero* - *Neusiedler See* vo *Seewinkel*, jedno z mála stepných jazier Európy (pozri Obrázok 50).



Obrázok 50: Členenie podľa priestoru krajiny (vlastné spracovanie)

Južná Viedenská kotlina (Wiener Becken)

Viedenská kotlina je na západe ohraničená koncom *Álp* pozdĺž termickej línie. Severnú hranicu južnej *Viedenskej kotliny* tvorí *Dunaj*. Na juhozápade priestoru sa nachádza *Feuchte Ebene*, *Mitterndorfer Senke* a *Leithaniederung*. *Leitha* pretína oblasť východozápadným smerom. Východne od pohoria *Leithagebirge* leží *Prellendorfer Flur* a *Parndorfská plošina*. *Leitha* medzitým prebieha v tvare „prelomovej trasy“. Väčšie lesné plochy sa nachádzajú v časti *Donau-Auen* a *Arbesthálskej vrchoviny* ako aj na chrbte pohoria *Leithagebirge*. Pozdĺž rieky *Leitha* sa tiahnu lužné lesy.

Cudzie prvky v južnej časti *Viedenskej kotliny* tvoria viacere železničné trasy prechádzajúce prevažne východozápadným smerom, východná diaľnica A 4 a severovýchodná diaľnica A 6. Východne od *Schwechatu* sa nachádza *Flughafen Wien (letisko Viedeň)*, ktoré je rozľahle uzatvorené a v noci jasne osvetlené. Novovybudovaná veža predstavuje symbol krajiny – viditeľný aj severne od *Dunaja*. Neďaleko od obce *Parndorf* sa nachádza rozľahlá prevádzková oblasť s doďaleka viditeľnou novovýstavbou hotelov. Medzi ďalšie cudzie prvky patria veterné parky hlavne v oblasti *Parndorfskej plošiny*, ktoré obraz krajiny až príliš pretvorili. V južnej časti *Viedenskej kotliny* prechádzajú viaceré vedenia vysokého napätia (220 kV a 380 kV). Ďalšie špecifické značky krajiny južne od *Dunaja* sú zámky, ktoré sa nachádzajú najmä pozdĺž rieky *Leitha*.

Časť územia Leithagebirge a Malé Karpaty

Východne od *Leithaniederung* v pásme obce *Seibersdorf* sa v podobe ostrovov týči do 480 m vysoké **Leithagebirge** patriace do východoalpskej oblasti. Medzi *Leithaniederung* a *Dunajom* vyčnieva severne od obce *Bruck an der Leitha* *Arbesthálska vrchovina*, s výškou od 170 m do 280 m, ktorá sa na severe výrazne znižuje k *Dunaju*.

Hundsheimské vrchy geologicky patria už k **Malým Karpatom**. Rozprestierajú sa južne od *Dunaja* a na východe vytvárajú *Prellenkirchner Flur*. *Hundsheimer Berg* je vysoký 480 m, *Braunsberg* približne 350 m. Na západnej strane v oblasti *Bad-Deutsch-Altenburg* sa nachádza ďaleko viditeľný kameňolom. Pri dobrej viditeľnosti je možné z *Hundsheimer Berg* vidieť celú *Viedenskú kotlinu* od jazera *Neusiedler See* až po *Weinviertel* (vinársku štvrť).

Časť územia Donau-Auen

Dunajské lúky - Donau-Auen sa rozprestierajú v tvare úzkeho pásu v dĺžke približne 40 km medzi *Viedňou* a *Bratislavou*. Sú tvorené lužnými lesmi, lúkami a zvláštnymi suchými lokalitami chudobnými na vegetáciu. Okrem hlavného toku existujú hlavne na severe početné staré a vedľajšie ramená. Na severe je oblasť ohraničená protipovodňovou hrádzou. Vo viedenskej časti *Donau-Auen* sa nachádza ropný prístav *Ölhafen Lobau*. Na východnom konci, západne od *Hainburgu*, kríži Dunaj zďaleka viditeľný šikmý, lanový most, ktorý preto možno označiť za symbol oblasti.

5.3.4.2 Ekológia voľnej prírody

Severojiužným smerom prechádza užším priestorom skúmania tradovaný, dobre známy **Alpsko-karpatský koridor**, ktorý predstavuje dôležité spojenie medzi *Alpami* cez *Leithagebirge* a *Donau-Auen* s *Karpatmi* (pozri Obrázok 51). **Migračné osi** regionálneho až lokálneho významu sú južne od *Dunaja* v oblasti *Leithaauen* východne od obce *Bruck an der Leitha*.

Vo vyprázdnených agrárnych krajinách užšieho priestoru skúmania sa nachádzajú lesné druhy len oveľa menej vegetačných štruktúr, ktoré slúžia ako **spojovacie prvky medzi ich životnými hlavnými**

priestormi. Okrem toho existujú dodatočné obmedzenia v dôsledku vzniku separačných vplyvov veľmi frekventovaných cestných ťahov a osídlených priestorov.

Zachovaním a vytvorením vhodných **štruktúr krajiny** a **zelených mostov** ako aj trvalým plánovaním priestoru sa *Alpsko-karpatský koridor* obnoví resp. zabezpečí. Za týmto účelom boli v medzinárodnom akčnom pláne zhrnuté **opatrenia**. *Alpsko-karpatský koridor* bol zakotvený v burgenlandskom programe rozvoja krajiny (Landesentwicklungsprogramm, LEP 2011) ako aj v dolonrakúskych regionálnych programoch územného poriadku.



Obrázok 51: Alpsko-karpatský koridor (Weinviertel Management 2014)

5.3.4.3 Prírodné a chránené krajinné oblasti

Tabuľka 15 podáva kompaktný prehľad o **prírodných a chránených krajinných oblastiach** v užšom priestore skúmania uvedených v ďalších kapitolách.

Spolková krajina	Dolné Rakúsko	Burgenlandsko
Kategória chránenej oblasti	Národný park (IUCN)	Národný park (IUCN)
	Európska chránená oblasť	Európska chránená oblasť
	Prírodná chránená oblasť	Prírodná chránená oblasť
	Chránená krajinná oblasť	Chránená krajinná oblasť
	Prírodný park	Prírodný park
	Prírodná pamiatka	Prírodná pamiatka
	Regionálna zelená zóna a Zachovaniashodná časť krajiny	-

Tabuľka 15: Prírodné a chránené krajinné oblasti v užšom priestore skúmania (vlastné znázornenie)

Národný park

Národný park Donau-Auen

Národný park Donau-Auen sa nachádza na okraji užšieho priestoru skúmania. Právnu základňu pre *Národný park Donau-Auen* predstavuje dohoda podľa čl. 15a B-VG medzi zväzom ako aj krajinami *Dolného Rakúska* a *Viedňou* pre zriadenie a zachovanie *Národného parku Donau-Auen* (Vereinbarung zwischen dem Bund sowie den Ländern *Niederösterreich* und *Wien* zur Errichtung und Erhaltung eines *Nationalparks Donau-Auen* BGBl. I č. 17/1997). Právnu základňu pre Národný park v *Dolnom Rakúsku* tvorí na jednej strane Dolnorakúsky zákon o národných parkoch (Niederösterreichische Nationalparkgesetz, LGBl. č. 5505-0 26/96 v znení LGBl. č. 5505-3 79/13) a nariadenie pre Národný park Donau-Auen (Verordnung über den Nationalpark Donau-Auen, LGBl. č. 5505/1-0). Právnu základňu pre Národný park vo *Viedni* tvorí Viedenský zákon o národných parkoch (Wiener Nationalparkgesetz, LGBl. č. 37/1996 v znení LGBl. č. 18/2006) a Viedenské nariadenie o národných parkoch (Wiener Nationalparkverordnung, LGBl. č. 06/2003 V **právnych podkladoch** je okrem iného ustanovené rozdelenie *Národného parku* na **prírodnú zónu** a **vonkajšiu zónu**. Za národný park sa považuje **mimoriadne chránená oblasť** v zmysle prílohy II UVP-G 2000 (BGBl. č. 676/1993 v znení LGBl. I č. 4/2016).

Národný park Donau-Auen predstavuje jeden zo siedmich²⁶ rakúskych národných parkov. Rozprestiera sa v **úzkom, 38 km dlhom páse medzi Viedňou a ústím rieky Morava neďaleko Bratislavy**. *Národný park Donau-Auen* zaberá celkovú plochu viac ako 9.300 ha. Na najširšom mieste je široký iba 4 km. Od roku 1996 je územie národného parku chránené Zväzom pre zachovanie prírody a prírodných zdrojov IUCN kategórie II.

Fenotyp *Národného parku Donau-Auen* je určený na základe **širokého prúdu Dunaja, pretekajúcich vedľajších ramien, vysušených starých ramien** ako aj **lužných lesov**. Na tomto území sa nachádzajú aj mokrade a na niekdajších štrkoviskách suché oblasti chudobné na vegetáciu. Táto rôznorodosť životných priestorov umožňuje aj výskyt **značnej rôznorodosti druhov**. Tak sa tu okrem iného nachádza viac ako 800 rastlinných druhov, viac ako 30 druhov cicavcov a 100 druhov hniezdiacich vtákov, osem druhov plazov a 13 druhov obojživelníkov a viac ako 60 rôznych druhov rýb. Ak zohľadníme hmyz, môžeme vychádzať z viac ako 5.000 rôznych druhov zvierat žijúcich na území *Národného parku Donau-Auen*. Národný park plní okrem **ochrannej funkcie** aj dôležitú **funkciu súvisiacu s rekreáciou a vzdelávaním**. Tak boli vytvorené centrá *Národného parku* a centrá pre návštevníkov, a územím parku prechádza množstvo turistických a cyklistických ciest (Nationalpark Donau-Auen GmbH).

Národný park Neusiedler See – Seewinkel

Národný park Neusiedler See - Seewinkel sa nachádza južne od užšieho priestoru skúmania a rozprestiera sa aj na rakúskom, aj na maďarskom štátnom území. Bol to prvý rakúsky národný park uznaný IUCN v medzinárodnom meradle. Národný park má rozlohu 300 km² a pozostáva z centrálnej **prírodnej**

²⁶ Z toho šesť národných parkov uznal zväz *International Union for Conservation of Nature and Natural Resources* (IUCN).

zóny (nevyužíva sa), z južne a východne hraničiacej **obhospodarovanej zóny** (kultúrna krajina), ako aj rozsiahlej okolitej **chránenej krajinnej oblasti**.

Národný park Neusiedler See - Seewinkel sa vyznačuje **stepnatou krajinou** s rozsiahlymi lúkami a pastvinami, soliskami, trstinami ako aj množstvom druhov zvierat a rastlín. Mimoriadnu pozornosť je potrebné venovať približne **340 rôznym druhom vtákov**, ktoré žijú a kladú vajcia v národnom parku (Národný park Neusiedler See – Seewinkel 2016).

Oblasti Natura 2000 (Európske chránené územia)

Právne podklady pre **sieť chránených oblastí Natura 2000** tvoria **Smernica na ochranu vtáctva (79/409/EHS)** ako aj **Smernica fauna-flóra-habitat (92/43/EHS)** EÚ. Hlavným cieľom je vytvorenie trvale zabezpečenej **celoeurópskej siete chránených oblastí** za účelom zabezpečenia zvierat a rastlín a ich životného priestoru.

Obe smernice boli **na krajinskej úrovni presadené do zákonov o ochrane prírody**, pričom pre tieto oblasti bola zavedená kategória ochrany území „Európska chránená oblasť“. Oblasť, ktoré sú označené v zmysle Smernice na ochranu vtáctva alebo Smernice fauna-flóra-habitat, sa považujú za **mimoriadne chránené oblasti** v zmysle prílohy II UVP-G 2000 (BGBl. č. 676/1993 v znení LGBl. I č. 4/2016). V priestore skúmania sa nachádza množstvo oblastí, ktoré sú podrobne opísané v Tabuľka 16 a následne v ďalšom texte.

Spolková krajina	Označenie	Číslo	Politický okres	Chránené oblasti
Dolné Rakúsko	Donau-Auen východne od Viedne	AT1204000 AT1204V00	okrem iných Bruck an der Leitha, Viedeň okolie	Oblasť FFH (fauna-flóra-habitat) Oblasť VS (s ochranou vtáctva)
	Hundsheimské kopce	AT1214000	Bruck an der Leitha	Oblasť FFH (fauna-flóra-habitat)
	Feuchte Ebene – Leithaauen	AT1220000 AT1220V00	Bruck an der Leitha, Viedeň okolie	Oblasť FFH (fauna-flóra-habitat) Oblasť VS (s ochranou vtáctva)
Burgenlandsko	Parndorferská plošina – Heideboden	AT1125129	Neusiedl am See	Oblasť VS (s ochranou vtáctva)
	Parndorferská plošina	AT1103112	Neusiedl am See	Oblasť FFH (fauna-flóra-habitat)
	Zurndorfer Eichenwald und Hutweide (Zurndorfský dubový les a pastvina)	AT1102112	Neusiedl am See	Oblasť FFH (fauna-flóra-habitat)
	Haidel bei Nickelsdorf	AT1101112	Neusiedl am See	Oblasť FFH (fauna-flóra-habitat)
	Neusiedler See - severovýchodné pohorie Leitha		Neusiedl am See, Eisenstadt okolie	Oblasť FFH (fauna-flóra-habitat) Oblasť VS (s ochranou vtáctva)

Tabuľka 16: Oblasť Natura 2000 v priestore skúmania (Amt der NÖ Landesregierung/úrad krajinskej vlády Dolného Rakúska 2014b, Amt der Bgld Landesregierung/úrad burgenlanskej krajinskej vlády 2016; vlastné znázornenie)

Donau-Auen východne od Viedne (AT1204000, AT1204V00)

Európska chránená oblasť *Donau-Auen* východne od *Viedne* leží na okraji resp. blízko užšieho priestoru skúmania. Oblasť je významná rozľahlými súvislými lužnými lesmi v tesnom spojení s typickými lužnými lúkami a lužným vodstvom. Významný životný priestor tvoria mäkké lúky (jelšovo-jaseňové pas-tviny) so vzácnymi striebornými vrúbami a čiernymi topoľmi, ako aj tvrdé luhy. Okrem lužných lesov sa v oblasti nachádzajú okrem iného ešte lužné okolíkové lúky bohaté na živiny, extenzívne obhospodávané lúky ovsíka vyvýšeného. Popri tom sa v oblasti vyskytuje aj suchý životný priestor ako sú neúplné vápen-cové najhornejšie trávnaté miesta, suché trávnaté miesta stoklasovky a kostravy a východoeurópske ste-pi. Na niekdajších štrkoviskách sú suché mesta chudobné na vegetáciu. V oblasti sa darí kune obyčajnej, ktorá z hľadiska európskeho významu predstavuje dôležitého živočícha, ďalej je to dunajský mlok veľký, ako aj európska korytnačka močiarna. Luhy ďalej predstavujú významnú oblasť pre zachovanie význam-ných druhov rýb, ako napr. bielo plutvý hrúz obyčajný, plotica lesklá, kolos väčší a kolos menší. Z ornito-logického hľadiska je oblasť významná po celý rok a je mimoriadne rozmanitá. Okrem iných tu žijú druhy orol morský, ďalšie dravce, ďateľ, muchárik, čierny bocian a rybárik riečny.

Hundsheimer Berge (AT1214000)

Oblasť sa nachádza v zóne Hainburger Pforte vo východnej časti *Dolného Rakúska*. *Hundsheimské vrchy* geologicky patria už k *Malým Karpatom*. Oblasť má medzinárodný význam vďaka **skríženiu a pre-dĺženiu rôznych foriem suchých biotopov**. Veľké plochy pritom zaberajú hlboko spasené polosuché trávy a stepi. Významné stepné rastliny sú stepný ovos, rusínsky bodliak a kosatec nízky. Oblasť je vý-znamná aj vzhľadom na endemické druhy. Možno tu nájsť Hainburgský poľný klinček a Panónsku modrú trávu. Oblasť je významná aj z pohľadu výskytu motýľov. Žije tu viac ako 1.315 druhov, čo predstavuje približne tretinu celorakúskeho spektra druhov. Jaskyne vo vápenцovej skale sú mimoriadne dôležité pre druhy netopierov ako napr. netopier veľký.

Feuchte Ebene Leithaauen (AT1220000, AT1220V00)

Európska chránená oblasť sa rozprestiera v južnej *Viedenskej kotline*, pozostáva z viacerých čiastkových území pozdĺž rieky *Leitha* až k burgendlandskej hranici. Keďže sú **mokrade panónskeho charakteru na východe** Rakúska len zriedkavé, oblasti prislúcha vysoké postavenie. Aj plošné prieniky spodnej vody, ktoré umožňujú vytvorenie slatinných rašelinísk bohatých na vápnik, predstavujú pre Rakúsko jedinečnú zvláštnosť. Charakteristické je úzke prepojenie vlhkých a suchých lokalít. Priestranné lúky a močiare vy-tvárajú významnú základňu územia na ochranu vtáctva. Spomenutiahodný je v tejto súvislosti chrapkáč poľný a závitok. V oblasti sa nachádzajú pozoruhodné porasty s mäkkým a tvrdým drevom. Významné pozostatky lužných lesov a starých stromov sú v zámockých parkoch *Laxenburg*, *Ebreichsdorf* a *Bruck an der Leitha*. Pokiaľ ide o druhy uvedené v prílohe II, významné sú najmä rôzne bezstavcové druhy ako napr. tesárik alpský, pustovník a vážka zelená.

Parndorfská plošina – Heideboden(AT1125129)

Parndorfská plošina je prevažne formovaná **rozsiahlymi ornými plochami**, rovnako *vresovisková pôda*, ktorá je od *Parndorfskej plošiny* oddelená nížinou pri rieke *Leitha*. Štruktúra *Leithaniederung* je bohatšia vďaka **lúkam, pozostatkom lužných lesov a porastom popri brechoch**. Tieto spoločne vytvárajú životný priestor približne 40 druhom vtákov podľa prílohy I Smernice na ochranu vtáctva. Tu žije napr. aj medzinárodne významný drop veľký a orol kráľovský. Ďalšie významné druhy vtákov sú kaňa lúčna, rôzne druhy sokola, bojovník bahenný, sluka, chriašť bodkovaný, penica jarabá a čierny bocian.

Zurndorfer Eichenwald und Hutweide (AT1102112)

Európska chránená oblasť sa nachádza južne od obce *Zurndorf*, v **suchom údolí vzniknutom v dobe ľadovej** na území *Parndorfskej plošiny*. Toto okrem iného pozostáva približne zo 100 ha lesa a 20 ha pastvín, ktoré sa prevažne rozprestierajú na úbočiach suchého údolia. Prevažnú časť lesa tvorí sprasový dubový les, ktorý zodpovedá biotopu eurosibírskeho dobového stepného lesov. Ďalej sa tu nachádzajú lužné lesy tvorené stromami z tvrdého dreva. Životné priestory v pásme pastvín tvoria subpanónske suché stepné trávny, prírodné vápencové suché trávniky premieňajúce sa na kry, ako aj na severe menšie, na roviny ležiace kosné lúky. Podľa prílohy II žije v oblasti netopier čierny a syseľ.

Haidel bei Nickelsdorf (AT1101112)

Oblasť sa nachádza na hrane terasy *Parndorfskej plošiny* strmo sa zvažujúcej k *Leitha* a **vyznačuje sa hlavne suchým charakterom**, čo sa odráža tiež na **rozmanitej vegetácii**. Zastúpené skupiny suchých tráv zodpovedajú typu fauna-flóra-habitatu subpanónskeho stepného suchých tráv, ďalšie životné priestory pozostávajú z menej výrazných, rovinatých kosných lúk. Ohľadom druhov má nadregionálny význam predovšetkým výskyt lesostepnej paliny, na chránených rovinách sa nachádza aj veľký poniklec lúčny.

Parndorfer Heide (AT1103112)

Európska chránená oblasť *Parndorfer Heide* leží približne 1 km východne od obce *Parndorf* na okraji *Parndorfskej plošiny*. Ide o **pozostatok kedysi veľkoplošnej pastviny**. Oblasť je od roku 1992 tiež vyhlásená za prírodnú chránenú oblasť. Na západe prevažujú subpanónske stepné suché trávny, na východe sú to suché trávny vyššieho vzrastu. Oblasť je významná vďaka výskytu kolónie sysľov obyčajných v počte približne 200 zvierat, ktoré tu nachádzajú ideálne životné podmienky.

Neusiedler See - severovýchodné pohorie Leithagebirge

Oblasť zaberá územie s rozlohou 571 km² a vykazuje **veľkú rozmanitosť živočíšnych a rastlinných druhov ako aj ich životných priestorov**. Nachádzajú sa tu **dubové lesy, trstina, soľné náleziská, otvorené lúky ako aj stepné suché trávny** vzájomne mimoriadne odlišných cenóz zvierat a rastlín. Mnohé druhy zvierat a rastlín tu majú svoju západnú hranicu rozšírenia. *Neusiedler See* patrí vďaka svojmu pásmu trstín pre množstvo druhov vtákov európskych mokradí k najvýznamnejším oblastiam na kladenie vajec, získavanie potravy a slúži ako tranzitný priestor. *Seewinkel* je špecifický predovšetkým vďaka

zriedkavým sol'ným zdrojom s ich vysychajúcimi zónami ako aj zeleňou, vinohradmi a ornými poliami menej rozvinutej štruktúry. Západné svahy sú charakteristické vinohradmi menšej rozlohy a významnými dobre štruktúrovanými suchými a polosuchými trávnatými porastami. Tieto predstavujú cenný životný priestor pre množstvo druhov vtáctva a hmyzu. Oblasť severovýchodného pohoria *Leithagebirge* je predovšetkým charakteristická dubovými lesmi ako aj lesmi tvorenými dubom a hrabom obyčajným, iba na vojenskom cvičisku *Bruckneudorf* a na južnom úbočí smerom na *Jois* je možná natrať na voľné kultúrne plochy (Suske 2015).

Prírodné chránené oblasti

Spolkové krajiny môžu v plnom rozsahu vyhlásiť prírodné oblasti alebo oblasti spojené s prírodou mimoriadneho ekologického významu za prírodné chránené oblasti. Táto kategória ochrany je považovaná za jednu z najprísnejších v Rakúsku v súvislosti s ochranou prírody. V užšom priestore skúmania sa nachádza množstvo prírodných rezervácií (pozri Tabuľka 17).

Spolková krajina	Právna základňa LGBl. Č.	Označenie	Politický okres	Plocha [ha]
Dolné Rakúsko	5500/13-00, v znení 5500/13-33	Braunsberg-Hundsheimerberg	Bruck an der Leitha	210
		Pischelsdorfer Wiesen	Bruck an der Leitha	11
		Spitzerberg	Bruck an der Leitha	226
Burgenlandsko	50/1998	Batthyanyfeld	Neusiedl am See	30
	22/1992	Parndorfer Heide	Neusiedl am See	7
	27/1969	Zurndorfer Eichenwald und Hutweide	Neusiedl am See	150
	29/1979	Haidel bei Nickelsdorf	Neusiedl am See	12
	11/1988	Hutweide Mönchhof	Neusiedl am See	2
	36/1965	Jungerberg	Neusiedl am See	1
	35/1965, v znení 23/1971	Hackelsberg	Neusiedl am See	9

Tabuľka 17: Prírodné rezervácie v priestore skúmania (NÖ Atlas 4.0, GeoDaten-Burgenland; vlastné znázornenie)

V rámci užšieho priestoru skúmania sa nachádzajú mimoriadne malé prírodné rezervácie v severnom Burgenlandsku, na území *Parndorfskej plošiny* ako aj v Dolnom Rakúsku v časti *Viedenskej kotliny*. Prírodné rezervácie sa považujú za mimoriadne chránené oblasti v zmysle prílohy II UVP-G 2000 (BGBl. č. 676/1993 v znení LGBl. I č. 4/2016).

Mokrade podľa Ramsarskej konvencie

Na základe uplatnenia Ramsarskej konvencie (porov. kapitulu 3.2.1) vyhlásilo Spolkové ministerstvo poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, ekológie a vodného hospodárstva **Ramsarské oblasti v Rakúsku**. V blízkosti užšieho priestoru skúmania sa nachádzajú viaceré mokrade, ktoré sú v zmysle Ramsarskej konvencie resp. jej presadenia deklarované do národného práva ako životné priestory pre vodné a brodivé vtáctvo medzinárodného významu. Pritom ide o tieto oblasti:

- *Donau-March-Auen (Dunajsko-moravské luhy)*

- ☐ Untere Lobau
- ☐ Neusiedler See a mokrade v Seewinkel

Donau-March-Auen (Dunajsko-moravské luhy) zaberajú **plochu** cca. 38 500 ha, *Untere Lobau* cca. 915 ha a oblasť *Neusiedler See* a mokrade v *Seewinkel* cca. 60 000 ha.

Chránené krajinné oblasti

Chránené krajinné oblasti sú oblasti, ktoré sa vyznačujú **mimoriadnou krajinskou rôznorodosťou, svojráznosťou a krásou**, ktoré majú mimoriadny význam pre rekreáciu obyvateľstva a turizmus, a ktoré z historického alebo archeologického hľadiska zahŕňajú **významné časti krajiny**.

V užšom priestore skúmania sa nachádzajú **tri chránené krajinné oblasti** (pozri Tabuľka 18). V *Dolnom Rakúsku* je to rozľahlá oblasť prírodnej rezervácie *Donau-March-Thaya-Auen* ako aj prírodná rezervácia v pohorí *Leithagebirge*. V *Burgenlandsku* sa nachádza rozsiahla prírodná rezervácia *Neusiedler See* a okolie.

Spolková krajina	Právna základňa LGBl. Č.	Označenie	Politický okres
Dolné Rakúsko	5500/35-10	Donau-March-Thaya-Auen	okrem iných Viedeň okolie, Bruck an der Leitha
		Leithagebirge	Bruck an der Leitha
Burgenlandsko	22/1980	Neusiedler See a okolie	okrem iného Neusiedl am See

Tabuľka 18: Prírodné a chránené krajinné oblasti v užšom priestore skúmania (vlastné znázornenie)

Prírodné pamiatky

Prírodné pamiatky sú **cenné prírodné výtvory**, ktoré sú chránené z hľadiska vedeckého alebo kultúrneho významu, jedinečnosti, zvláštnosti, mimoriadne nádhornej kompozície krajiny alebo zvláštnej funkcie pre obhospodarovanie krajiny. Za prírodnú pamiatku môžu byť vyhlásené najmä stromy, skupiny stromov alebo drevín, lokality výskytu zvláštnych druhov zvierat a rastlín a ďalšie prírodné výtvory. Z dôvodu **prevažne bodového a lokálneho výskytu** prírodných pamiatok nebudú ďalej zmieňované.

Prírodný park

Prírodný park je územie krajiny, ktoré je **všeobecne prístupné a je mimoriadne vhodné pre rekreačné účely alebo na spoznávanie prírody**. V užšom priestore skúmania sa nachádza v *Burgenlandsku* prírodný park *Neusiedler See - Leithagebirge*, pričom územia prírodnej chránenej oblasti *Neusiedler See* a *okolía* sa prekrývajú s územím prírodného parku. Oblasť je mimoriadne významná vďaka rôznorodosti územia krajiny a rozprestiera sa na území piatich obcí na severozápadnom brehu Neziiderského jazera - *Neusiedler See*.

Regionálne zelené zóny a vzácne časti krajiny

V regionálnom programe územného poriadku - južná časť Wiener Umland (Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland, LGBL 8000/85-0 v znení LGBL č. 67/2015) sú určité lokality vyhlásené za **regionálne zelené zóny** resp. **vzácne časti krajiny**. **Regionálne zelené zóny** predstavujú zelené územia, ktoré osobitne rozčleňujú územie a oddeľujú osídlené časti, alebo v blízkosti osídlenia vytvárajú priestor pre oddych, alebo spájajú vzácne zelené zóny a biotopy, a tak majú regionálny význam. V užšom priestore skúmania sa nachádzajú také zelené zóny predovšetkým **pozdĺž tokov riek** (*Leitha*, *Fischa*, ale aj pozdĺž menších potokov a potôčkov). **Vzácne územia krajiny** predstavujú komplexné krajiny alebo cenné samostatné biotopy regionálneho významu. Tieto zóny sa tiahnu celým užším priestorom skúmania a zahŕňajú oblasti v okolí **riek a potokov**, ako aj menej rozsiahle **lesné zóny** (najmä *Hundsheimské hory* a *Arbesthálsku vrchovinu*).

5.3.5 Voda, pôda a prínosy

5.3.5.1 Povrchová voda

Užším priestorom skúmania pretekajú viaceré **rieky**, ktoré sú priradené do **spádovej oblasti Dunaja**. Najvýznamnejšími riekami je **Dunaj** a **Leitha**. Zóny na odvedenie povodňovej vody HQ30 a HQ100 sa nachádzajú pozdĺž hlavných ramien rieky *Leitha*, *Fischa* a *Schwechat*.

Dunaj

Dunaj je vďaka svojej dĺžke takmer 2.900 km druhou najdlhšou riekou Európy a tiahne sa od *Schwarzwald* do *Dunajskej delty* pri *Čiernom mori*. V Rakúsku sa až na malé lokálne výnimky vlieva takmer celé vodstvo do *Dunaja*. Sklon v Rakúsku predstavuje 156 výškových metrov. Spádová oblasť zaberá 100.000 km². Najdôležitejšími vedľajšími prítokmi *Dunaja* v Rakúsku sú *Enža*, *Traun*, *Ybbs*, *Traisen*, *Kamp* a *Morava*. Nízka hladina vody je zaznamenávaná v januári a februári, vyššie prietoky sú od apríla do júla. Priemerný prietok vo *Viedni* je 1.915 m³ / s. Pozdĺž *Dunaja* sú vybudované početné **elektrárne**, vo *Viedni* sa nachádza elektráreň *Freudenau*. Okrem výroby elektrickej energie slúži *Dunaj* ale ako dôležitá európska **vodná cesta**. Pod vzdúvadlom *Freudenau* sa až k *Hainburger Pforte* rozprestierajú lužné lesy a vedľajšie ramená *Dunaja*.

Fischa

Fischa tvorí južný prítok *Dunaja* a jej približná dĺžka je 35 km a spádová oblasť predstavuje cca. 549 km². *Fischa* pramení v južnej časti *Viedenskej kotliny* v zóne obce *Haschendorf* vo výške 228 m. Z najväčšej časti je zásobovaná zo zdrojov spodnej vody *Wöllersdorfer Schuttkegel*. Prietok vody je v priebehu roka konštantný, hlavným zásobovateľom je *Piesting*, ktorá pramení v predalpskej oblasti a v obci *Gramatneusiedl* sa vlieva do rieky *Fischa*. *Fischa* sa vlieva v blízkosti obce *Maria Ellend* do *Dunaja*, poslednú časť tvorí staré rameno *Dunaja*.

Schwechat

Schwechat tvorí vedľajší prítok *Dunaja*, tento pramení v lese *Wienerwald* a je napájaný z viacerých zdrojových potokov. *Schwechat* pramení na kopci *Schöpf* vo *Wienerwald* v nadmorskej výške približne 900 m a je približne 65 km dlhá. *Schwechat* ďalej preteká obcou *Alland* a údolím *Helenental* cez *Baden* do *Viedenskej kotliny*. Dôležité prítoky predstavujú *Mödlingbach*, *Liesing*, *Triesting* a *Kalter Gang*. Na dolnom toku je *Schwechat* zväčša zregulovaná a pevne zastavaná. Neďaleko jeho ústia do *Dunaja* v časti obce *Mannswörth* *Schwechat* preteká starým ramenom *Dunaja*. Spádová oblasť rieky *Schwechat* predstavuje 1.181 km².

Leitha

Leitha vzniká zo sútokov riek *Pitten* a *Schwarza*, ktoré pritekajú zo stredoalpskej oblasti resp. vápencovej alpskej oblasti. Ich sútok je v obci *Lanzenkirchen* pri *Wiener Neustadt*. Spádová oblasť rieky *Leitha* predstavuje až k maďarskej hranici približne 2.150 km², pričom má prítoky hlavne na hornom toku. *Leitha* bola po mnohé storočia významná tiež ako politická hranica. Za čias rakúsko-uhorskej monarchie sa rakúska časť označovala v hovorovom jazyku ako *Cisleithanien* a maďarská polovica ríše ako *Transleithanien*. V oblasti mokrade *Leitha* zodpovedá typu meandrovitej nížinnej rieky. Z hydrologického hľadiska zodpovedá odtokový režim rieky *Leitha* horskej rieke bez vplyvu ľadovca s vodou z topiaceho sa snehu a vysokými letnými zrážkami.

Stojaté vody

Stojaté vody v užšom priestore skúmania sú prevažne neprirodzenej povahy, pričom prevažná časť z nich vznikla v dôsledku ťažby materiálu ako **štrkoviská zaplavené vodou**. Zásobovanie vodou sa reguluje prostredníctvom spodnej vody, zrážok, vyparovania a transpirácie. Niekoľko desaťročí staré rybníky sú často zarastené dobre vytvorenou pobrežnou vegetáciou. Niektoré bývalé štrkové rybníky boli medzičasom zastavané obytnými domami a chatami.

Neziderské jazero nachádzajúce sa v bezprostrednej blízkosti okraja užšieho priestoru skúmania je mimoriadne významné ako jedno z mála stepných jazier Európy.

5.3.5.2 Spodná voda

V užšom priestore skúmania existuje **Vodohospodárske rámcové ustanovenie Mitterndorfer Senke** (BGBl. 126/1969) podľa § 54 Zákona o vodnom práve 1959 (Wasserrechtsgesetz BGBl. č. 215/1959 v znení BGBl. I č. 54/2014). Toto vo všeobecnosti upravuje využívanie zásoby spodnej vody, pričom je voda využívaná na zásobovanie a zavlažovanie. Dostatok spodnej vody je možné dlhodobo garantovať vďaka rezerváciám s výskytom vodných zdrojov a oblastiam s chránenými vodnými zdrojmi. V užšom priestore skúmania predstavuje **rezerváciu s výskytom vodných zdrojov Mitterndorfer Senke**.

V *Burgenlandsku* sa západne od *Neziderského jazera* až po *Leithagebirge* rozprestierajú **rezervácie s výskytom spodnej vody** *Windener Quellen* (LGBl. 4/1978) a *Purbach* (LGBl. č. 44/2011), pri štátnej

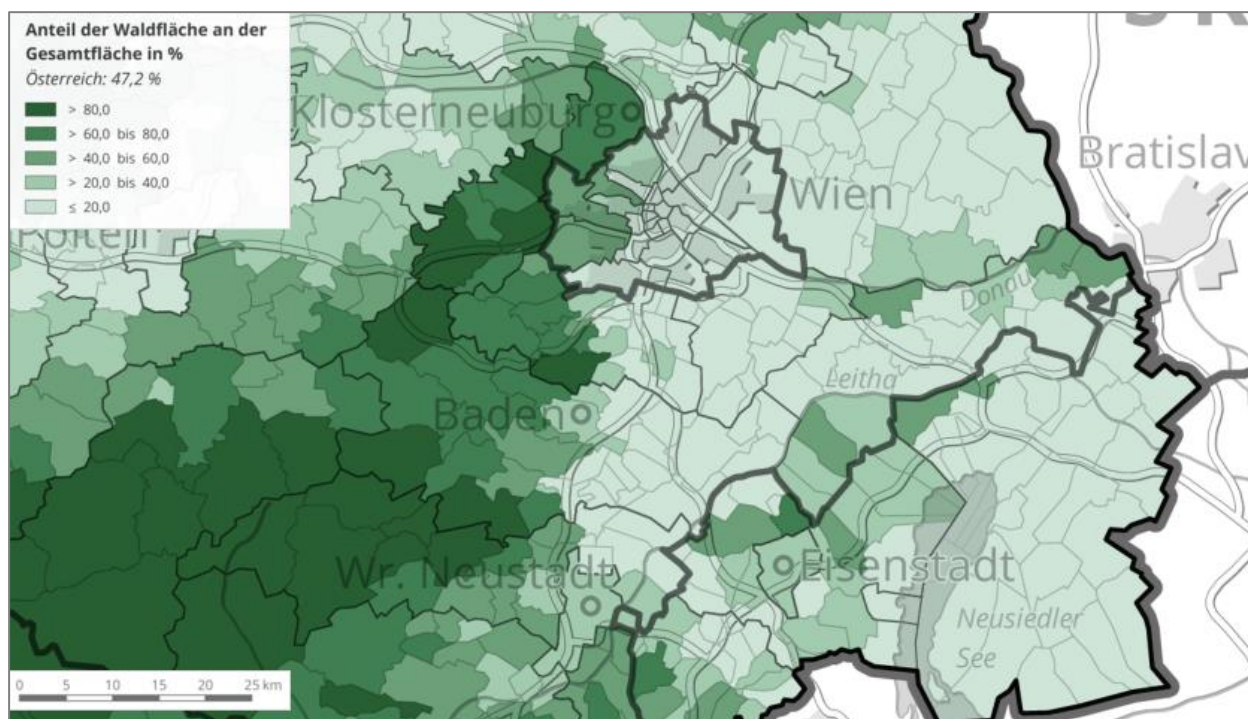
hranici pri obci Nickelsdorf rezervácia s výskytom spodnej vody *Kleylehof (Nickelsdorf-Halbturm)* (LGBl. č. 5/1978) ako aj na severe rezervácia s výskytom spodnej vody *Kittsee* (LGBl. č. 48/2010).

V rámci užšieho priestoru skúmania sa ďalej nachádzajú viacere **menšie oblasti s chránenými vodnými zdrojmi** v pásme studní, tieto nebudú vzhľadom na ich nízky výskyt v ďalšej práci rozoberané.

5.3.5.3 Pôda a prínosy

Les

Celý užší priestor skúmania možno zaradiť k **oblasti lesného porastu 8.1 „Pannonisches Tief- und Hügelland“** (Forstliche Bundesversuchsanstalt²⁷ 1993) a vyznačuje sa **veľmi nízkym podielom lesa** (pozri Obrázok 52). S výnimkou obcí popri *Dunaji* (napr. *Fischamend* 23,7 %) ako aj tých obcí s podielom na *Leithagebirge* podiel lesa nepresahuje 17,7 % (obec *Göttlesbrunn-Arbesthal*). Podiel lesa nepredstavuje v prevažnej časti obcí dokonca ani 10 %.



Obrázok 52: Podiel lesnej plochy na celkovej ploche v % (ÖROK 2015)

V porastovej oblasti 8.1 prevažuje **poľnohospodárstvo**, avšak je tu aj niekoľko väčších lesných plôch. Pahorkatinové planáre sa vyskytujú na teplých miestach s mierne kyslou pôdou v lesoch s výskytom duba cér a zimného duba. V lokalitách s vápencovou pôdou sa nachádzajú len fragmentárne sprašové dubové lesy s výskytom duba cér, letného duba, duba plstnatého a javora poľného. Toto sa týka napríklad *Parndorfskej plošiny*. Prevládajú teplomilné lesy s výskytom duba a hraba obyčajného, v lokalitách s nízkym výskytom spodných vôd s výskytom duba zimného, na dne údolí a žľabov s výskytom duba letného.

²⁷ Dnes: Bundesforschungs- und Ausbildungszentrum für Wald, Naturgefahren und Landschaft (Spolkové výskumné a vzdelávacie centrum na skúmanie lesov, prírodných rizík a krajiny)

Les s výskytom duba plstnatého sa vyskytuje na slnečných, suchých, vápencových plochách na úrovni pahorkatín, prevažne v oblastiach s tvrdou horninou. Príkladom toho sú **Hainburgské vrchy** a **Leithagebirge**.

V oblasti väčších **údolí riek**, najmä *Dunaja*, sa nachádzajú prevažne lužné lesy. Tak sa strieborné vrby ako priekopnícka spoločnosť nachádzajú na prašných pieskových nánosoch, na štrku často rastú krovinnaté purpurové vrby, na naplavenom íle krovinnaté mandľové vrby. Špeciálne na *Dunaji* je mimoriadne veľkoplošne rozšírený biely topoľ. Hartholzau (lesy s tvrdým drevom) s dubom letným, jaseňom a brestami sa nachádza pri lokalitách, ktoré sú už len zriedka zaplavené, v oblasti *Dunaja* prevažne s jaseňom štíhlým, v oblasti *Leitha* a *March* s jaseňom úzkolistým. Nívné lokality s veľmi zriedkavými záplavami sú často domovom lipy malolistej a hrabu obyčajného. V lokalitách Niedermoor sú porasty jelše čiernej lep-kavej, napr. v *Marchegg* alebo vo *Wiener Becken*.

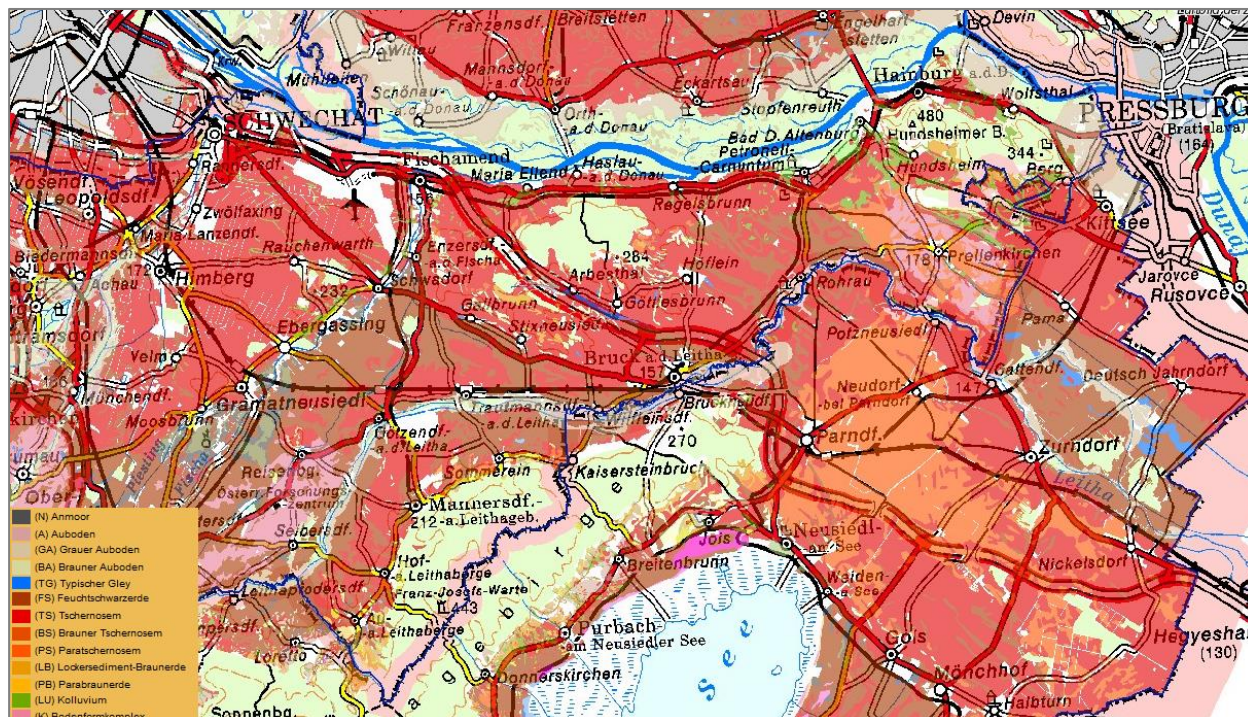
Plán vývoja lesov (Waldentwicklungsplan, WEP) zobrazuje **funkcie** pre najdôležitejšie lesné oblasti (ochranná, rekreačná a oddychová funkcia). V užšom priestore pozorovania existujú v oblasti **Arbesthaler Hügelland** a **Leithaauen** prevažne lesnaté plochy s **rekreačnou funkciou**. Aj v oblastiach severného pohoria **Leithagebirge** ako aj **Hundsheimer Berge**, ktoré ležia tesne pod užším pozorovaným priestorom, sú prítomné lesnaté územia s rekreačnou funkciou.

Lesy, ktoré sa v porovnaní s inými priestormi **vyskytujú** v užšom priestore pozorovania celkovo kvantitatívne **nízko**, a význam existujúcich lesnatých plôch s ich príslušnými **funkciami** odôvodňujú **mimoriadnu hodnotu lesa** v užšom priestore pozorovania. Tento je mimoriadne **senzibilný** voči zásahom.

Typy pôdy a kvalita pôdy

Južne od *Dunaja* sa v oblasti *Götzendorf* pozdĺž *Leithaniederung* popri **šedých lužných pôdach**, **černozemiach** a roztrúsených **organogénnych pôdach (Anmoor)** nachádzajú i väčšie oblasti s **vlhkou čiernou pôdou** s maloplošne silne sa meniacimi vodnými pomermi. Medzi *Himberg* a *Schwadorf* resp. medzi *Schwadorf* a *Bruck an der Leitha* prevláda **černozem** – pôda v veľmi vysokej vhodnosti pre poľnohospodárske využitie (pozri Obrázok 54), ktorá sa tu vyznačuje prakticky nepretržitou hlbokou vrstvou a ďalekosiahlo miernou priepustnosťou. V oblasti *Parndorfer Platte* dominujú **arenické černozeme** na priepustných, veľmi suchých až suchých lokalitách. Východne od *Gattendorf* sa nachádzajú **šedé lužné pôdy** a oblasti s typickou **ílovou pôdou**. Medzi oboma ramenami rieky *Leitha* sa nachádza prevažne vlhká čierna pôda na územiach dobre zásobovaných vodou. Na *Prellenkirchner Flur* prevládajú na severe **černozeme**, v oblasti okolo *Prellenkirchen* dominujú **arenické černozeme**, pôdne komplexy ako aj roztrúsené plochy s **vlhkou čiernou hlinou**. V oblasti Haideboden, v najkrajnejšom juhovýchode užšieho skúmaného priestoru, prevláda **černozem**, maloplošne sa nájdu aj plochy s **arenickou černozemou**. V oblasti *Arbesthaler Hügelland* prevláda **černozem**. Maloplošne sa vyskytuje **hnedá černozem** a **arenická černozem**. V južnej a západnej výtokovej zóne *Hundsheimer Berge* sa striedajú maloplošné oblasti so **sypkým sedimentom-hnedozemou**, **černozemou** a **kolluvium** (pozri Obrázok 53).

Typy pôdy, ktoré sa nachádzajú v užšom priestore skúmania, odôvodňujú väčšinou vysokokvalitnú resp. stredne až vysokokvalitnú **bonitu** pôdy a tým **dobrú vhodnosť** pre poľnohospodárske využívanie, predovšetkým pre orbu.



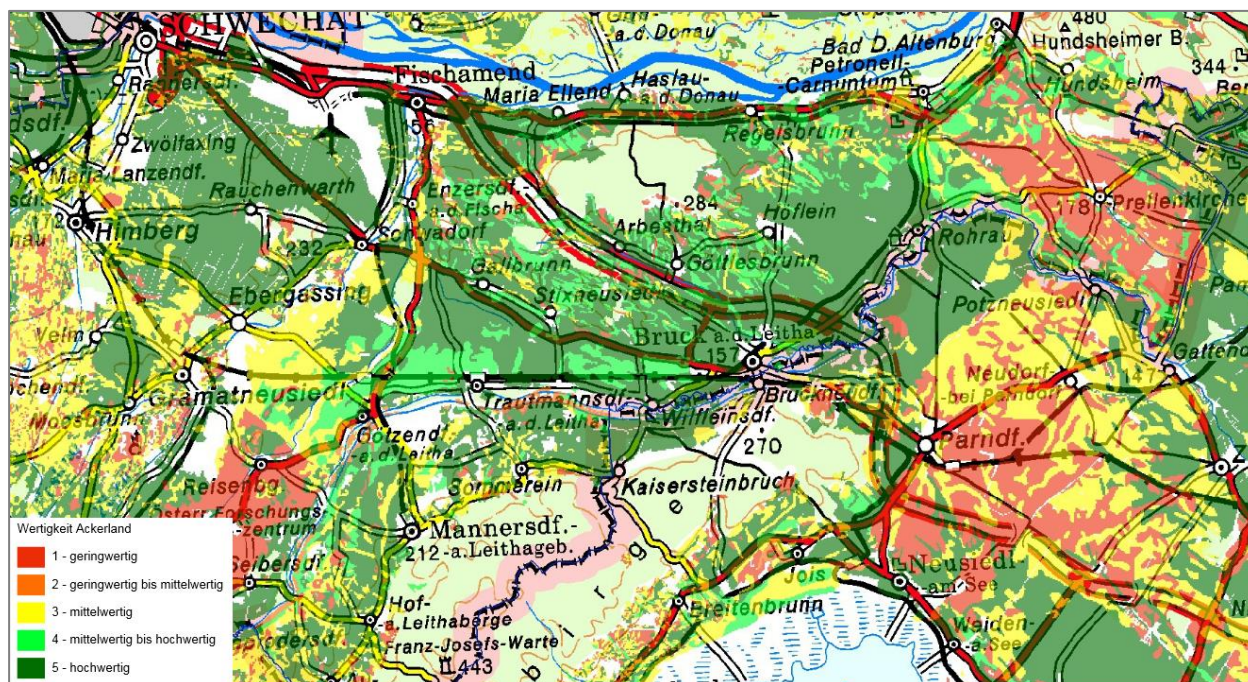
Obrázok 53: Typy pôdy v užšom priestore pozorovania (BMLFUW-Spolkové ministerstvo pre poľnohospodárstvo lesné hospodárstvo, životné prostredie a vodné hospodárstvo, BFW 2009)

Poľnohospodárstvo

Veľké časti užšieho priestoru pozorovania sú **poľnohospodársky využívané**. Klimatické predpoklady s dlhým trvaním slnečného žiarenia, dlhým vegetačným obdobím a vysokými teplotami sú **vhodné rámcové podmienky**. Obmedzujúco však pôsobia **nízke zrážky**. Južne od *Dunaja*, v malovýrobnej oblasti *Wiener Boden*, prevládajú **prevádzky na pestovanie potravín určených pre trh**, okrem toho je tu vysoký podiel vinohradníckych prevádzok. Veľkosti prevádzok pre pestovanie potravín určených pre trh sú nad priemerom kraja. Južne od *Dunaja* sa tiež nachádza malovýrobná oblasť *Parndorfer Platte*. Aj v tejto oblasti dominuje pestovanie potravín určených pre trh a **veľkosti prevádzok** taktiež ležia **nad priemerom krajiny**.

Najmä v dolnorakúskej časti užšieho priestoru pozorovania sú prevládajúce typy pôdy klasifikovateľné ako **stredne- až vysokobonitná orná pôda**. V oblasti *Mitterndorfer Senke*, *Parndorfer Platte* a *Prellenkirchner Flur* ide o **nízko- až strednebonitnú ornú pôdu** (pozri Obrázok 54).

Z hodnoty ornej pôdy vyplýva vysoký **význam** ďalších častí užšieho priestoru pozorovania pre **poľnohospodársku výrobu**. Adekvátne existuje vysoká senzibilita nielen voči **spotrebe pôdy** samotnej, ale aj voči **rozdeleniam**, ktoré môžu sťažiť efektívnu poľnohospodársku produkciu.



Obrázok 54: Kvalita ornej pôdy v užšom priestore pozorovania (BMLFUW, BFW 2009)

Suroviny a oblasti ťažby

Das Regionale Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (Regionálny program územného poriadku - južná oblasť okolia Viedne (LGBl. 8000/85-0 v znení LGBl. č. 67/2015) vykazuje v užšom priestore pozorovania početné **oblasti vhodné pre získavanie piesku a štrku**. Ide pritom o plochy, ktoré sa z dôvodu ich geologických predpokladov a priestorovej polohy hodia pre hospodársky a ekologicky zastupiteľné získavanie základných minerálnych surovín. Južne od *Dunaja* sa nachádzajú **zóny vhodné pre získavanie piesku a štrku** v oblasti *Raichenwarth* a *Schwadorf*, južne od *Tattendorf* ako aj vo *Fischamend*. **Zóny vhodné pre získavanie prírodného kameňa, hliny a sadrovca** sa nachádzajú v *Bad Deutsch-Altenburg* (vápenec a dolomit), v *Mannersdorf* v pohorí *Leithagebirge* (vápenec), v *Sommerein* (hлина a svor) ako aj v oblasti *Hennersdorf* a *Biedermannsdorf* (hлина).

Podozrivé plochy a staré zátáže

Na území užšieho priestoru pozorovania podľa Katastra starých zátáží (Altlastenkataster) BMLFUW ležia tri **staré zátáže** (pozri Tabuľka 19), dve z toho sú sanované resp. zaistené. Západne od *Flughafen Wien* (*letiska Viedeň*) okrem toho ležia dve **podozrivé oblasti** (*Lechnergrube* a *Flammgrube*), ktoré ešte nie sú zaznamenané v *Altlastenatlas-Verordnung* (Nariadenie o starých zátážiach).

Spolková krajina	Obec	Druh	Označenie	Stav	San-status
Dolné Rakúsko	Schwechat	Altstandort	OMV rafinéria Schwechat	AL- sanované	zabezpečené
Dolné Rakúsko	Schwechat	Starý nános	Heferlbach	Stará zátáž	Obnovovanie práve realizované
Burgenlandsko	Parndorf	Starý nános	Obecná skládka Parndorf	AL- sanované	sanované

Tabuľka 19: Staré zátáže podľa Altlastenkataster (Kataster starých zátáží; BMLFUW 2010-2014; vlastné stvárnenie)

5.4 ANALÝZA PRIESTOROVÝCH PREKÁŽOK V UŽŠOM PRIESTORE SKÚMANIA

5.4.1 Postup pri zisťovaní priestorových prekážok

V užšom pozorovanom priestore bolo v rámci popisu stavu životného prostredia (Umweltzustand, porovnaj Kapitola 5.3) nahromadené **množstvo priestorových informácií**. Tieto informácie sú priložené k enviromentálnej správe ako plány (obal s plánmi) k nasledujúcim tematickým oblastiam:

- ☐ Osídlená lokalita
- ☐ Ochrana prírody a krajiny
- ☐ Typy kultúrnej krajiny
- ☐ Voda
- ☐ Pôda a využitie pôdy
- ☐ Topografia

Analyzované **priestorové štruktúry** sú **rôzne senzibilné** voči účinkom plynúcim zo zámeru železničnej infraštruktúry a vykazujú priestorovo **rozličnú vhodnosť** pre realizáciu zámeru železničnej infraštruktúry. Senzibilita je pritom prednostne odvodzovaná z **konkurujúceho využívania priestoru** resp. **diverzných dôvodov ochrany**. Spôsobilosť spravidla závisí od fyzických a topografických podmienok. Z toho vyplývajú rôzne **priestorové prekážky**, ktoré možno jasne pomenovať ako výsledok hrubého pozorovania. Pre vizualizáciu priestorových prekážok bola vytvorená **klasifikácia** prekážok (pozri Tabuľka 20).

Kategória priestorovej prekážky	Definícia
Veľmi vysoká ²⁸	Výrazná senzibilita voči účinkom vyplývajúcim zo zámeru železničnej infraštruktúry a tým blokuje schválenie. Ide o stav, ktorý môže stáť v protiklade k schváleniu zámeru, a spravidla sa zakladá na právne záväznej norme a vyžaduje si značné dôvody hovoriace v prospech zámeru.
Vysoká	Výrazná senzibilita voči účinkom vyplývajúcim zo zámeru železničnej infraštruktúry a v rámci zvažovania podstatné pro rozhodnutie. Ide o stav, ktorý sa zakladá na právnych normách alebo právnych nariadeniach, regionálnych plánovacích alebo znaleckých hodnoteniach, ktoré sú orientované na kvalitu životného prostredia.
Stredná	Senzibilita voči účinkom vyplývajúcim zo zámeru železničnej infraštruktúry a podmienene relevantné pre rozhodovanie. Ide o stav, ktorý nemusí byť odvodený z právnych noriem alebo iných záväzných zadaní, ale vplýva na úvahy pre nájdenie koridora.
Nízka až veľmi nízka	Všetky ostatné priestory v skúmanom priestore, ktoré nie sú pokryté plochami kategórií priestorových prekážok veľmi vysoko až stredne.

Tabuľka 20: Definícia kategórií priestorových prekážok (Vlastné spracovanie)

²⁸ Výnimočný prípad Ochranné pásma siete Natura 2000: Výrazná senzibilita voči účinkom vyplývajúcim zo zámeru železničnej infraštruktúry a tým *potenciálne* blokuje schválenie. Ide o stav, ktorý v prípade možnej schvaľovaco-právnej kontroly alternatív môže stáť v protiklade k schváleniu zámeru. Spravidla sa zakladá na právne záväznej norme a vyžaduje si podstatné dôvody hovoriace v prospech zámeru.

Analyzované priestorové informácie boli na základe tejto klasifikácie priradené do rôznych **kategórií priestorových prekážok a zhrnuté podľa tematických oblastí** (pozri Tabuľka 21).

Jednotlivé priestorové štruktúry analyzované v Umweltzustand (ekologická situácia) sa neobjavujú v prekladovej tabuľke ku kategóriám priestorových prekážok. Aspekty, ktoré nie sú zobrazené ako priestorové prekážky, sú z textových dôvodov vylúčené. **Dôvody pre vylúčenie** môžu byť:

- ☐ obzvlášť maloplošný výskyt
- ☐ žiadne očakávateľné negatívne účinky v dôsledku zámeru železnice alebo jej prevádzky
- ☐ celoplošný výskyt a preto chýbajúce zobrazenie rozdielov

Obzvlášť sa to týka nasledujúcich **aspektov** v rôznych tematických oblastiach:

- ☐ **Lineárne infraštruktúry:** Existujúce lineárne infraštruktúry (napr. cestné, koľajnicové a potrubné infraštruktúry) nie sú na rozdiel od veterných turbín priradené k žiadnej triede priestorových prekážok, ale iba znázornené. Zatiaľ čo lineárne infraštruktúry môžu byť pri prípadnom skrížení vďaka stavebným opatreniam vedené popod alebo ponad alebo byť presunuté, dotyčné zariadenia veternej energie musia byť bezpodmienečne odstránené a z dôvodu priestorových ohraničení (zóny vhodné pre veternú energiu) môžu byť premiestnené len za určitých predpokladov.
- ☐ **Zaťažené oblasti podľa IG** (vysoké zaťaženie škodlivými látkami) **vzduch:** Zaťažené oblasti podľa IG vzduch nie sú v analýze priestorových prekážok pojednávané, pretože sú na jednej strane celoplošne prítomné, čím nie sú viditeľné rozdiely, a na druhej strane nemožno očakávať žiadne pravdepodobne výrazné – v zmysle trvalých a nezvratných – negatívne účinky v dôsledku zámeru železnice.
- ☐ **Hluk:** Oblasti, ktoré sú už silne zaťažené hlukom, nie sú zobrazené ako priestorové prekážky, pretože navrhovaná zmena siete pravdepodobne nepovedie k zhoršeniu imisnej situácie blízko existujúcich infraštruktúr. Oblasti, ktoré vykazujú senzibilitu voči hlukovému zaťaženiu (napr. 300 m bezpečnostný odstup okolo osídlených oblastí), sú už zaznamenané ako priestorové prekážky v tematickej oblasti Človek a zdravie.
- ☐ **Prírodné parky:** V užšom priestore skúmania sa nenachádzajú prírodné parky.
- ☐ **Chránené oblasti podzemnej vody:** Chránené oblasti podzemnej vody sa vyskytujú iba mimo-riadne maloplošne v oblasti jednotlivých studní.
- ☐ **Podozrivé plochy a staré záťaže:** Podozrivé plochy a staré záťaže sa vyskytujú len maloplošne a okrem toho sú pre rozhodovanie fakticky irelevantné.

Za účelom lepšieho **vypracovania** resp. **znázornenia** sú tematické oblasti z ekologickej situácie zlučované resp. rozdelené. Tabuľka 21 zobrazuje plánované rozvrhnuté vždy na tematickú oblasť.

Okruh tém	Veľmi vysoká	Vysoká	Stredná	Nízka až veľmi nízka
Osídlená lokalita a infraštruktúra	- Osídlené oblasti, priemyselné a podnikateľské plochy - Archeologické náleziská a kultúrne statky celoštátneho významu - Letiská	Veterné elektrárne	Zóny vhodné na využívanie veternej energie	nepriamo definované
Človek a zdravie	Osídlené oblasti	300 m bezpečnostný odstup od osídlených oblastí - Zelené plochy a voľnočasové zariadenia v osídlenej oblasti - Národný park (Oddychová funkcia) - Lesy s ochrannou, oddychovou a rekreačnou funkciou (vysoká)	Zóny vhodné pre turizmus	nepriamo definované
Príroda a krajina	- Národné parky - Prírodné chránené oblasti - Ramsarské oblasti - Územia európskeho významu (fauna-flóra-habitat a oblasti pre ochranu vtáctva)²⁹	- Chránené krajinné oblasti - Mezohemeróbné oblasti	- Regionálne zelené zóny - Zachovania hodné časti krajiny	nepriamo definované
Voda, pôda a využitie pôdy		- Ťažobné územie - Vinohradnícke oblasti	- Vysokobonitná a strednebonitná orná pôda - Lesné plochy s úžitkovou funkciou - HQ100 - Vodstvo³⁰ - Chránené oblasti podzemnej vody	nepriamo definované
Topografia	- Vodná cesta, jazero - Topografická prekážka	Pozdĺžny sklon terénu nad 20 ‰	Pozdĺžny sklon terénu nad 10 ‰	nepriamo definované

Tabuľka 21: Priradenie analyzovaných priestorových štruktúr ku kategóriam priestorových prekážok (Vlastné spracovanie)

Pre všetky **oblasti**, ktoré nevykazujú **veľmi vysoké, vysoké alebo stredné priestorové prekážky**, je nepriamo definovaná **nízka až veľmi nízka priestorová prekážka**. Oblasť bez akejkoľvek priestorovej prekážky neexistujú.

Priestorové prekážky odvodené z ekologickej situácie sú z hľadiska plánovania predstavené najskôr v **tematických oblastiach** a následne **celkovo kumulované**³¹ (pozri Obrázok 55).

²⁹ Územia európskeho významu sú zobrazené osobitne v odstupňovanom červenom odtieni.

³⁰ Ako vodstvo sú do mapy priestorových prekážok zahrnuté len *Dunaj* a *Neusiedler See*. Stojaté vody ako štrkové rybníky atď. tu nie sú zahrnuté z dôvodu maloplošného výskytu. Prítoky *Dunaja* tiež nie sú zahrnuté do analýzy priestorových prekážok, pretože v prípade prechodov menších tečúcich vôd s adekvátnymi (ekologicko-)technickými opatreniami sa nepočíta so žiadnymi významnými negatívnymi účinkami.



Obrázok 55: Preklad priestorových informácií do priestorových prekážok (vlastné spracovanie)

Pri prelínaní viacerých kategórií priestorových prekážok je zobrazená len najvyššia kategória. Nevytvorí sa teda **žiadna kumulácia**, keď budú v určitej oblasti zistené viaceré rôzne alebo rovnaké priestorové prekážky.

5.4.2 Zobrazenie priestorových prekážok v tematických oblastiach

5.4.2.1 Osídlená lokalita a infraštruktúra

Osídlené oblasti roztrúsené po celom užšom skúmanom priestore s vidieckym charakterom vrátane hospodárskych, priemyselných a dopravných plôch ako aj *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* s jeho štartovacími a pristávacími dráhami vykazujú **veľmi vysoké priestorové prekážky**. Na západe užšieho sledovaného priestoru sa ďalej smerom na juh ťahá osídlený pás od mesta *Schwechat* cez *Rannersdorf* a *Zwölfaxing*. Aj pozdĺž rieky *Fischa* tečúcej v severo-južnom smere sa nachádzajú viaceré osídlené telesá (v *Gramatneusiedl*, *Ebergassing*, *Schwadorf*, *Klein-Neusiedl* a *Fischamend*), ktoré vykazujú veľmi vysoké priestorové prekážky.

Východne od rieky *Fischa* sa nachádzajú ako na dolnorakúskom území tak aj v *Burgenland* v oblasti *Parndorfer Platte* početné plochy s **veternými turbínami** s čiastočne veľkým záberom plochy, ktoré vykazujú **vysoké priestorové prekážky**.

Zóny vhodné pre využívanie veternej energie, ktoré vykazujú **strednú priestorovú prekážku**, sú v užšom pozorovanom priestore z väčšej časti už využívané pre veterné turbíny.

³¹ Pri celkovom stvárnení priestorovej prekážky už hodnota orných pôd nie je zobrazovaná, pretože tieto nie sú veľmi odlišné z dôvodu ich nepretržite vysokokvalitného resp. stredne- až vysokokvalitného charakteru v oblasti.

5.4.2.2 Človek a zdravie

Pre ochranu ľudí a ľudského zdravia predovšetkým ohľadom hlukového zaťaženia existuje v rámci **osídlených oblastí veľmi vysoká priestorová prekážka** a v **oblastiach blízko osídlených oblastí** (300 m vzdialenosť) **vysoká priestorová prekážka**.

Všetky **lesy s oddychovou funkciou**, napr. *Donau-Auen*, *Leithaauen*, *Arbesthaler Hügelland* ako aj lesy v pohorí *Leithagebirge*, vykazujú **vysokú priestorovú prekážku**. Dôvodom tohto vysokého začlenenia je **nízke vybavenie lesmi** v celom užšom skúmanom priestore.

Ako oblasti so **strednou priestorovou prekážkou** sú stanovené **zóny vhodné pre turizmus** v *Burgenland* okolo jazera *Neusiedler See* ako aj východných *Gattendorf* a *Zurndorf*, v ktorých je ako podstatný faktor turizmu stanovené zachovanie krajiny.

5.4.2.3 Príroda a krajina

Národný park Donau-Auen, **Ramsarská oblasť** v oblasti *Neusiedler See* ako aj **prírodné rezervácie** vykazujú **veľmi vysokú priestorovú prekážku**. Rôzne **chránené oblasti** sa sústreďia najmä na oblasť *Donau-Auen* ako aj pobrežie *Schwechat*, *Fischa* a *Leitha* a čiastočne sa viacnásobne prekrývajú.

Ako oblasti s **veľmi vysokou až vysokou priestorovou prekážkou** platia v užšom skúmanom priestore **Natura 2000 FFH-oblasti (flóra-fauna-habitat)** a **vtáčie rezervácie**. Oblasti s **vysokou priestorovou prekážkou** sú **chránené krajinné oblasti** v oblasti *Donau-Auen*, jazera *Neusiedler See* a pohoria *Leithagebirge*, ako aj **mezohemeróbné oblasti**, ktoré okrem toho ležia v oblasti *Arbesthaler Hügelland*.

Strednú priestorovú prekážku tvoria **regionálne zelené zóny** a **zachovaniashodné časti krajiny** podľa Regionálneho programu územného poriadku - južná časť Wiener Umland (Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland) (LGBl. 8000/85-0 v znení LGBl. č. 67/2015. Tieto oblasti sú však už celkovo prekrývané vysokými kategóriami priestorových prekážok.

5.4.2.4 Voda, pôda a využitie pôdy

V tematickej oblasti **voda, pôda a využitie pôdy** sa v užšom sledovanom priestore nenachádzajú **žiadne oblasti s veľmi vysokou priestorovou prekážkou**.

Ako **vysoké priestorové prekážky** sú označené maloplošné **oblasti ťažby** v blízkosti osídlených oblastí a **vinohradnícke oblasti** – najmä okolo jazera *Neusiedler See* a v oblasti *Arbesthaler Hügelland*.

Ostatné oblasti sú veľkoplošne pokladané za oblasti so **strednou priestorovou prekážkou**. Sú v tom obsiahnuté napr. **vysokobonitná až strednebonitná orná pôda**, **lesnaté plochy**, **HQ100 odtokové oblasti**, **vodná rezervácia Mitterndorfer Senke** ako aj relevantné **stojace a tečúce vody**.

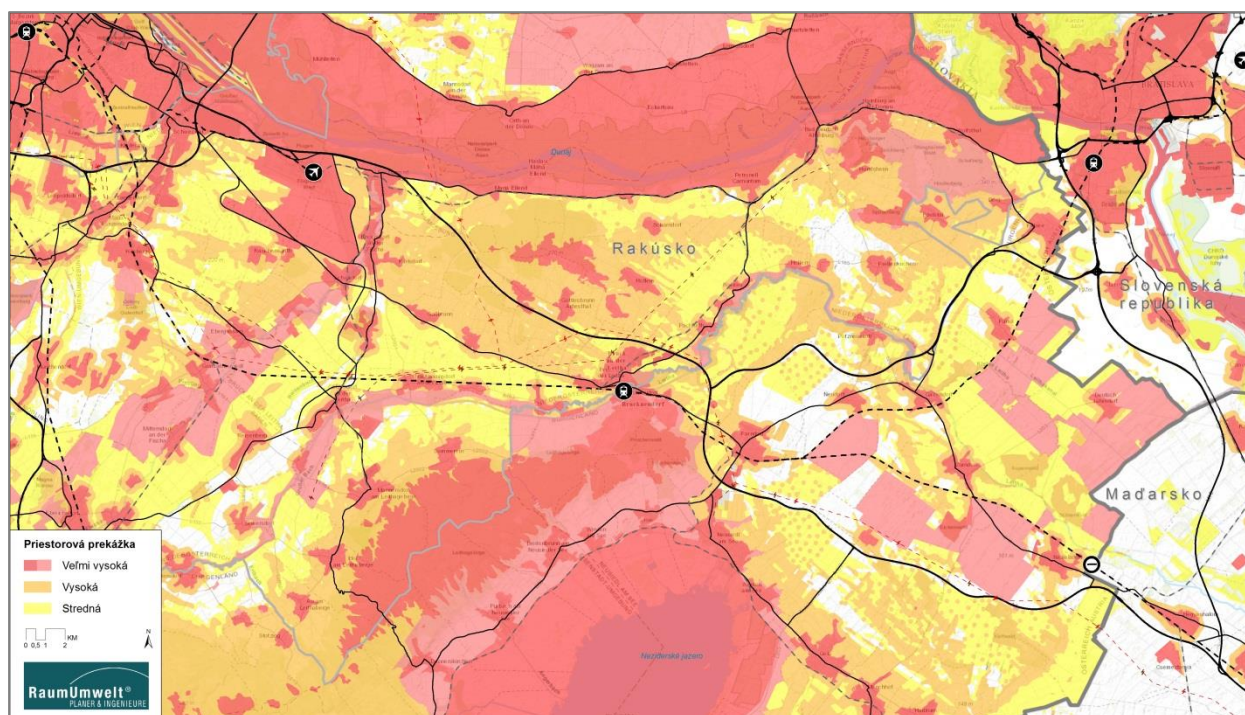
5.4.2.5 Topografia

Dunaj ako významná vodná cesta, jazero **Neusiedler See** ako aj **štrkové jazerá** nachádzajúce sa v priestore spolu s oblasťami **Leithagebirge**, **Arbesthaler Hügelland**, oblasťami **južne od Flughafen Wien (letiska Viedeň)** ako aj pohorím **Hundsheimer Berge**, ktoré z dôvodu ich výšky predstavujú absolútnu topografickú prekážku, tvoria zóny s **veľmi vysokou priestorovou prekážkou**.

Územie okolo týchto oblastí výrazne poklesne (pozdĺžny sklon nad 20 ‰) a tým tvorí **vysokú priestorovú prekážku**. Vonkajšie výbežky, ktoré vykazujú pozdĺžny sklon viac ako 10 ‰, sú definované ako **stredná priestorová prekážka**.

5.4.3 Zobrazenie priestorových prekážok v užšom priestore skúmania

Z **prelínania všetkých priestorových prekážok** jednotlivých zoskupených tematických oblastí je možné odvodiť **zóny priestorových prekážok** v užšom skúmanom priestore, ktoré sú predstavené na Obrázok 56.



Obrázok 56: Priestorové prekážky celkovo v užšom priestore skúmania (vlastné spracovanie)

Dunaj s jeho ochranyhodnou vzácnou lužnou krajinou (**Aulandschaft**) vytvára na severe **bariéru** s neperušovanou veľmi veľkou priestorovou prekážkou. V tejto oblasti sa prelínajú hneď viaceré ochranné kategórie, ktoré majú z pohľadu ochrany prírody vysoké až veľmi vysoké priestorové prekážky, ktoré v ohľade na zámer infraštruktúry so sebou nesú výrazný konfliktový potenciál.

Na juhu tvorí pohorie **Leithagebirge** z topografického hľadiska a oblasť okolo **Neusiedler See** z hľadiska ochrany prírody ohľadom zvláštnych ekologických a krajinných charakteristík veľkopriestorové ba-

riéry s tiež veľmi vysokou priestorovou prekážkou. Okolo *Neusiedler See* ležia viaceré obce, ktoré pre seba rovnako predstavujú veľmi vysoké priestorové prekážky.

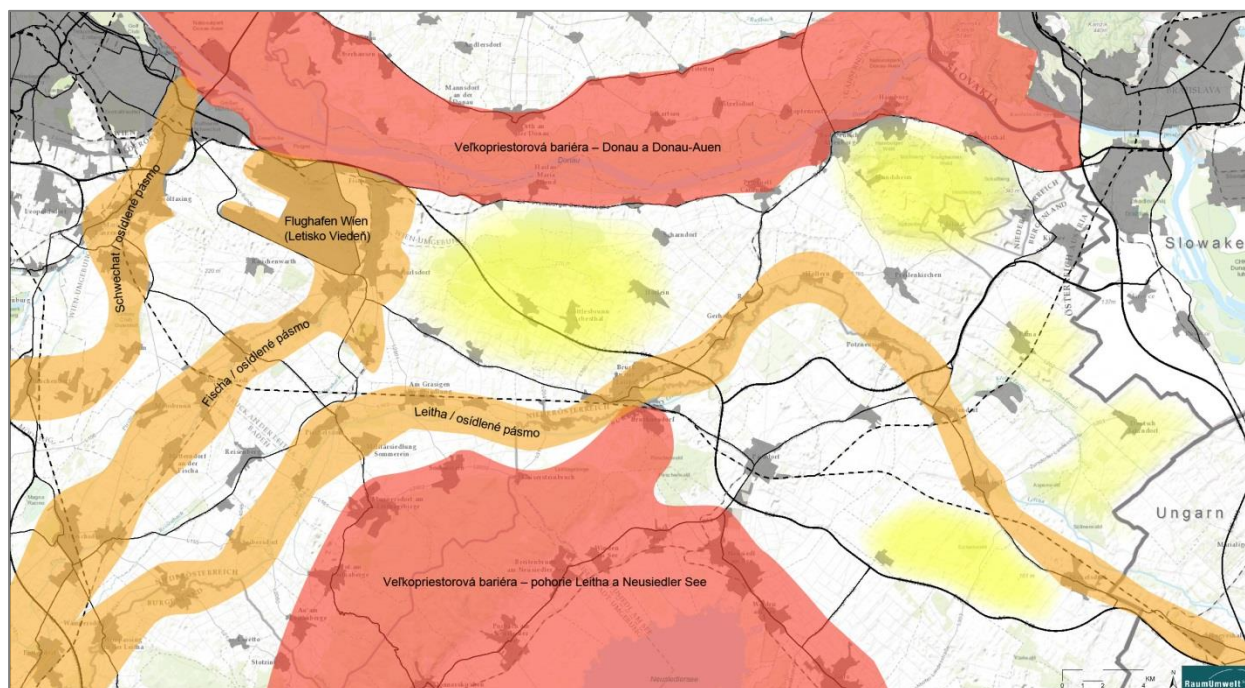
Medzi týmito priestorovými bariérami sa rozprestiera široká oblasť, v ktorej sa popri roztrúsene ležiacich osídlených oblastiach rozprestierajú **tri takmer súvislé bariéry v severo-južnom smere** s veľmi vysokou priestorovou prekážkou.

- V priamom napojení na územie viedenskej obce prebieha od *Schwechat* cez *Zwölfaxing* po *Himberg* **husté osídlené pásмо v severo-južnom smere**, ktoré je takmer súvisle vybudované a nepripúšťa žiadny prechod nových lineárnych infraštruktúr bez značných konfliktov.
- Východne od toho sa ako ďalšia pripája **severo-južne nasmerovaná bariéra Flughafen Wien (letisko Viedeň) ako aj osídlený pás**, ktorý sa tiahne od *Fischamend* cez *Schwadorf* ďalej do južného resp. juhozápadného smeru. Osídlené oblasti ležia trochu redšie položené ako bezprostredné susedné obce *Viedne* a na niektorých miestach ponúkajú možnosť prechodu. Najmä na severe, blízko *Fischamend*, nie je možné vedenie trasy vzdialene od osídlenej oblasti, aj na juhu ležia obce blízko pri sebe. Vo výške *Fischamend* ústí do *Dunaja* z juhu pritekajúca rieka *Fischa* s jej sprievodnými pobrežnými zónami, ktoré sú dôležité z hľadiska ochrany prírody a obrazu krajiny.
- *Leitha* s jej chránenou oblasťou **Leithaauen** tiež tvorí **bariéru, ktorá sa priečne tiahne cez užší skúmaný priestor**. Pozdĺž rieky *Leitha* sa nachádzajú viaceré osídlené oblasti, ktoré sú od seba čiastočne veľmi málo vzdialené. Na viacerých miestach sú však osídlené oblasti natoľko vzdialené od seba, že sa prechod s novou líniovou infraštruktúrou relatívne ďaleko od osídlených oblastí javí ako možný.

V priestore, ktorý leží medzi oboma severne a južne hraničiacimi veľkoplošnými bariérami, sa nachádzajú viaceré **roztrúsene ležiace kompaktné osídlené oblasti** s veľmi vysokou priestorovou prekážkou. Medzi riekami *Fischa* a *Leitha*, v oblasti **Arbesthaler Hügelland**, existuje veľkoplošná oblasť s vysokou priestorovou prekážkou, ktorú možno pripísať ako zásadne topografickým danostiam, tak aj s tým spojenému využívaniu (lesy, vinohradníctvo). V neposlednom rade v dôsledku nízkeho výskytu lesov v regióne rastie význam lesov s ochrannou, oddychovou a prospešnou funkciou.

Početné existujúce **veterné turbíny**, ktoré ležia východne od rieky *Fischa* v *Niederösterreich* a východne od *Leitha* v *Burgenland*, tvoria oblasti s **vysokou priestorovou prekážkou**. I veľkoplošne vyznačené **vtáčie rezervácie** v *Burgenland* vykazujú **veľmi vysokú senzibilitu** voči novým infraštruktúrnym projektom. Okrem toho je takmer v celom užšom skúmanom priestore daná **stredná priestorová prekážka** v dôsledku **stredne až vysokobonitnej ornej pôdy, zón vhodných pre turizmus a lesov s úžitkovou funkciou**.

Popísané priestorové prekážky sú, zhrnuté ako **bariéry s rozdielnym konfliktovým potenciálom**, zjednodušene zobrazené na Obrázok 57:



Obrázok 57: Bariéry v užšom skúmanom priestore (vlastné spracovanie)

Súhrnne sa v užšom skúmanom priestore s Dunajom vrát. Donau-Auen na severe a pohorím Leithagebirge ako aj Neusiedlersee na juhu nachádzajú **dve veľkoplošné zóny s veľmi vysokými priestorovými prekážkami**, ktoré pri plánovaní vykazujú veľmi vysoký konfliktný potenciál a je potrebné sa im pokiaľ možno vyhnúť.

Pozdĺž riek Schwechat, Fischa a Leitha sa striedajú osídlené oblasti a pobrežné oblasti, ktoré sú veľmi vzácne z hľadiska ochrany prírody a obrazu krajiny. Tvorí tri takmer súvislé, **v severo-južnom smere sa tiahnuce pásy s vysokou až veľmi vysokou priestorovou prekážkou**. V týchto zónach je potrebné očakávať určité konflikty pri plánovaní infraštruktúrnych zámerov, ktoré si najmä v týchto oblastiach vyžadujú dôkladný plánovací a zvažovací proces.

Medzi týmito priestorovými bariérami ležia oblasti, ktoré v dôsledku ich topografie alebo ich významu pre prírodný, krajinný a kultúrny priestor tiež predstavujú **určitú priestorovú prekážku** a musia byť v každom prípade zohľadnené pri plánovaní infraštruktúrnych zámerov.

6 ZISŤOVANIE, POPIS A ZHODNOTENIE PRAVDEPO- DOBNE ZNAČNÝCH ÚČINKOV

6.1 PRÍSTUP K SPRACOVANIU

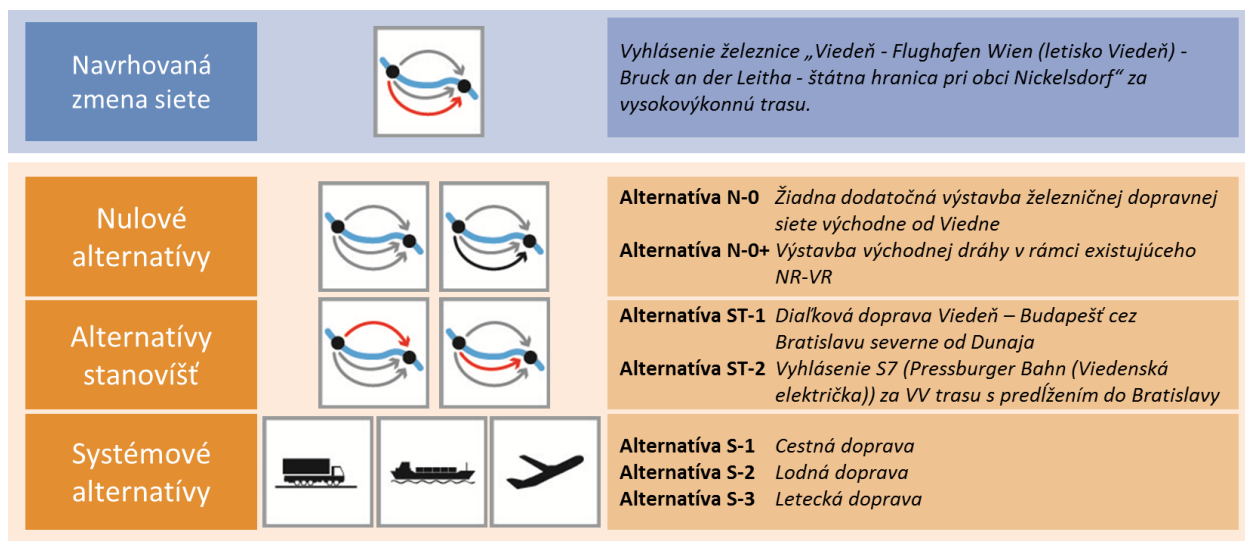
6.1.1 Prístup k spracovaniu vývoj alternatív

Navrhovaná zmena siete sa týka priestoru, ktorý je **veľmi významný** ohľadom **všetkých relevantných prepravcov a druhov prepravy** v rakúskej a najmä cezhraničnej doprave. Pri **vývoji alternatív** sú preto ostatní prepravcovia a druhy prepravy zahrnutí natoľko, nakoľko môžu sami alebo spoločne prispieť k dosiahnutiu cieľov navrhovanej zmeny siete (porovnaj kapitolu 1.1).

Predmetom strategickej skúšky je zmena celospolkovej hlavnej dopravnej siete, pre vývoj alternatív teda nebudú brané do úvahy vyjadrenia, ktoré prednostne zahŕňajú dopravné ekologicko-politické riadiace opatrenia. Pre vývoj alternatív z toho vyplývajú nasledujúce **vyjadrenia** s fókusom na vývoj **dopravnej infraštruktúry**, ktoré sú bližšie objasnené na príslušných miestach v kapitole 6.3:

- **Nulová alternatíva:** Nulová alternatíva zodpovedá stvárneniu vývoja momentálneho stavu životného prostredia pri nerealizácii navrhovanej zmeny siete, ktorý je požadovaný v § 6 ods. 2 Z. 4 SP-V-zákona (Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich - Spolkový zákon pre strategickú skúšku v oblasti dopravy). Skúmané sú nasledujúce alternatívy:
 - Žiadna dodatočná rozširujúca výstavba železničnej dopravnej siete východne od *Viedne*
 - Výstavba železnice Ostbahn v rámci existujúceho nariadenia pre vysokovýkonne trasy bez napojenia *Flughafen Wien (letisko Viedeň)*
- **Alternatívy stanovišť:** V rámci železničného prepravcu je objasnené, ktoré alternatívy sú mysliteľné pri navrhovanej zmene siete:
 - Diaľková doprava *Viedeň – Budapešť* cez *Bratislavu* severne od *Dunaja*
 - Vyhlásenie S7 Pressburger Bahn (Viedenská električka) za vysokovýkonnú dráhu s predĺžením do *Bratislavy*
- **Systémové alternatívy:** Pre cestných, lodných a leteckých prepravcov je objasnené, ako môžu byť sami alebo spoločne ako časť intermodálnej siete nasadení pre dosiahnutie cieľov a ďalej rozvíjaní:
 - Cestná doprava: Potenciál v nákladnej a osobnej doprave
 - Lodná doprava: Potenciál v nákladnej doprave
 - Letecká doprava: Potenciál v osobnej doprave

Pre systematické **znázornenie** je navrhovaná zmena siete ako aj uvedené alternatívy v popise a hodnotení alternatív (Kapitola 6.3) znázornená s **piktogramami** (pozri Obrázok 58).



Obrázok 58: Stváranie preskúmaných alternatív (vlastné spracovanie)

Na základe vývoja alternatív v enviromentálnej správe bude vyhovieť požiadavkám kladeným na enviromentálnu správu podľa § 6 ods. 2 Z 3 - 4 SP-V-zákona (zákon o strategickej kontrole v doprave).

6.1.2 Prístup k spracovaniu zisťovanie a popis pravdepodobne značných dôsledkov

Zisťovanie, popis a hodnotenie pravdepodobne značných účinkov sú uskutočňované ako pre **navrhovanú zmenu siete**, tak aj pre **alternatívy** popísané v kapitole 6.1.1 Ohľadom spracovacieho prístupu pre hodnotenie pravdepodobne značných účinkov je na tomto mieste poukázané na kapitolu 6.1.3.

Pre zisťovanie a popis pravdepodobne značných dôsledkov je zvolený primárne **kvalitatívny prístup k spracovaniu**. Výroky o účinkoch sú v prvom rade učené pomocou **predpokladov vierohodnosti** a popisu **vzájomne pôsobiacich súvislostí**. Spracovanie je prispôsobené tomu, aby zobrazovalo účinky v ich **tematickej šírke**, a menej na to, aby ohľadom jednotlivých účinkov prinieslo naoko presné kvantitatívne výsledky.

Zobrazenie **pravdepodobne značných účinkov** pre navrhovanú zmenu siete je uskutočnené podľa diferencovaného priestorového ohraničenia rámca skúmania (porov. kapitolu 2.1) osobitne pre funkcionálny priestor pozorovania a užší zisťovací priestor. Predpokladá sa, že aj pravdepodobne závažné účinky v týchto dvoch typoch priestorov sa **značne odlišujú** v ich **druhu**.

V kapitole 6.2 sú hľadané, popísané a hodnotené tie pravdepodobne značné **dôsledky**, s ktorými je **v každom prípade potrebné počítať** pri navrhovanej zmene siete. Ide pritom primárne o účinky vo funkcionálnom priestore pozorovania, popri tom však i o určité dôsledky v užšom zisťovacom priestore, s ktorými je potrebné počítať nezávisle od konkrétnej formy realizácie plánovanej železnice:

- Vo **funkcionálnom priestore pozorovania** je fokus spracovania na **nepriamych účinkoch**, ktoré vyplývajú zo **zmeny celkovej dopravnej siete**. Pritom je tiež objasnené, ako navrhovaná zmena siete zohľadňuje **ciele** spojené s celospolkovou hlavnou dopravnou sieťou, ktoré sú uvedené v § 5 ods. 4 SP-V-zákona.
- V **užšom zisťovacom priestore** je fokus spracovania na **bezprostredných účinkoch**, s ktorými je v každom prípade potrebné počítať, ak bude **plán železnice** v rámci navrhovanej zmeny siete presadený. Zobrazenie ekologickej situácie, ekologických charakteristík, problémov a ekologických cieľov všeobecne umožňuje v užšom priestore zisťovania vo forme priestorových prekážok (porovnaj Kapitola 5.4) výroky, ako je realizovateľné **priestorovo najznášanlivejšie presadenie** plánu železnice. Pre **úseky** je vysvetlené, s akými **pravdepodobne značnými dôsledkami** je potrebné počítať v prípade **realizácie plánu železnice** na tejto časti územia (napr. pôsobenie na obraz krajiny skrze zásahy a prechody údolí v kopcovitom teréne).

V kapitole 6.3 sú hľadané, popísané a hodnotené tie pravdepodobne značné **dôsledky**, s ktorými je potrebné počítať pri **realizácii alternatív**. Ide pritom primárne o účinky vo funkcionalnom pozorovanom priestore, popri tom však môžu byť diskutované i účinky v užšom zisťovacom priestore.

Pre vytvorenie vzťahu navrhovanej zmeny siete k relevantným plánom a programom je zisťovanie, popis a najmä hodnotenie pravdepodobne značných dôsledkov uskutočňované na báze **systému cieľov**, ktorý je odvodený z dokumentov analyzovaných v kapitole 3.

Na základe sprostredkovania, popisu a hodnotenia pravdepodobne značných dôsledkov v enviromentálnej správe bude vyhovené požiadavkám kladeným na enviromentálnu správu podľa § 6 ods. 2 Z 3 a Z 8 SP-V-zákona.

6.1.3 Prístup k spracovaniu hodnotenie pravdepodobne značných dôsledkov

Všeobecný prístup k spracovaniu

Zisťovanie, popis a hodnotenie pravdepodobne značných účinkov sú uskutočnené na základe systému cieľov. Systém cieľov s jeho členením na hlavné ciele a subciele tvorí ako výsledok komplexnej analýzy relevantných cieľových dokumentov (porovnaj Kapitola 3) **celospoločenský systémový rámec**. Tento rámec na jednej strane vypovedá, ktoré dôsledky sú relevantné ohľadom rozhodovania, a teda majú byť zisťované a popísané. Okrem toho objasňuje, ako majú byť relevantné účinky posudzované; teda aký vývoj je želaný alebo aká miera dôsledkov je klasifikovaná ako únosná resp. žiadúca.

Za účelom lepšej vzájomnej porovnateľnosti budú dôsledky premenené do tzv. stupňov dosiahnutia cieľov. Táto **nominácia** prebieha adekvátne na veľmi zjednodušenej úrovni. Pomocou piatich stupňov dosiahnutia cieľov je uvedené, nakoľko je určitý účinok prospešný alebo neprospešný ohľadom príslušného testovacieho kritéria. Päť **stupňov dosiahnutia cieľov** (pozri Obrázok 59) je definovaných nasledovne:

- ❑ „**prevažne cieľovo konformné**“: Dôsledky sú vzhľadom k hlavnému cieľu relevantné a celkovo mimoriadne pozitívne prispievajú k dosiahnutiu hlavného cieľa. Negatívne prínosy k dosiahnutiu cieľa neexistujú alebo sotva existujú alebo nie sú podstatné, pričom sú v danom prípade každopádne jednoznačne prekonané pozitívnymi účinkami, čím sú teda zanedbateľné.
- ❑ „**častočne cieľovo konformné**“: Dôsledky sú vzhľadom k hlavnému cieľu relevantné a celkovo pozitívne prispievajú k dosiahnutiu hlavného cieľa. Negatívne prínosy k dosiahnutiu cieľa môžu existovať, pričom viditeľne prevažujú pozitívne prínosy.
- ❑ „**cieľovo neutrálne**“: Dôsledky nie sú vzhľadom k hlavnému cieľu relevantné resp. celkovo neprispievajú pozitívne ani negatívne k dosiahnutiu hlavného cieľa. Eventuálne malé pozitívne alebo negatívne prínosy nie sú podstatné, alebo sú v rovnováhe, a tým sú zanedbateľné.
- ❑ „**častočne cieľovo kontrárne**“: Dôsledky sú vzhľadom k hlavnému cieľu relevantné a celkovo negatívne prispievajú k dosiahnutiu hlavného cieľa. Pozitívne prínosy k dosiahnutiu cieľa môžu existovať, pričom viditeľne prevažujú negatívne prínosy.
- ❑ „**prevažne cieľovo kontrárne**“: Dôsledky sú vzhľadom k hlavnému cieľu relevantné a celkovo mimoriadne negatívne prispievajú k dosiahnutiu hlavného cieľa. Pozitívne prínosy k dosiahnutiu cieľa neexistujú, alebo sotva existujú, alebo nie sú podstatné, pričom sú v danom prípade každopádne jednoznačne prekonané negatívnymi účinkami, čím sú teda zanedbateľné.

„prevažne cieľovo konform- né“	„častočne cieľovo konform- né“	„cieľovo neutrál- ne“	„častočne cieľovo kontrárne“	„prevažne cieľovo kontrárne“
++	+	0	-	--

Obrázok 59: Stváranie stupňov dosiahnutia cieľov (vlastné spracovanie)

Stupne dosiahnutia cieľov jednotlivých hlavných cieľov sú pre každú alternatívu zostavené **bez závažnosti a agregácie**. Jednotlivé subciele pri vyhodnocovaní pravdepodobne výrazných dôsledkov alternatív už nie sú brané do úvahy.

Systém cieľov

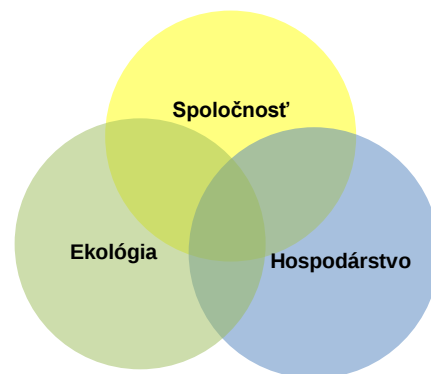
Systém cieľov sa člení na **hlavné ciele**, ktoré zahŕňajú veľmi všeobecné výroky bez explicitného vzťahu k dopravným otázkam a otázkam mobility. Hlavné ciele zodpovedajú zvolenému holistickému pozorovaciemu prístupu, a tým demonštrujú, že účinky relevantné pre rozhodovanie sú veľmi široko rozšírené a dotýkajú sa mnohých oblastí života.

Každému z hlavných cieľov sú priradené **subciele**, ktoré často preukazujú už explicitný vzťah k dopravným otázkam a otázkam mobility. Subciele pri hodnotení dôsledkov fungujú ako testovacie kritéria; pokiaľ možno ku každému subcieľu teda bude učená výpoveď.

Pri stanovení systému cieľov sú zohľadnené i tri **dimenzie trvalosti** (pozri Obrázok 60). Požiadavka trvalosti politických formulácií cieľov je explicitne alebo implicitne formulovaná v takmer všetkých analyzova-

ných cieľových dokumentoch (porovnaj Kapitola 3) a je použitá ako dôkaz legitimacy pre práve tieto formulácie cieľov. Z toho vyplýva nasledujúca možnosť rozlišovania v cieľových skupinách so zreteľom na dimenzie trvalosti:

- ❑ **Sociálne ciele**, ktoré sú zamerané na bezkonfliktnosť a spravodlivosť rozsudkov medzi sociálnymi skupinami ako aj medzi regiónmi;
- ❑ **Ekonomické ciele**, v ktorých ide o zabezpečenie ekonomickej stability a dostatočného hospodárskeho života;
- ❑ **Ekologické ciele**, ktorých obsahom je zachovanie prírodných zdrojov obživy, ochrana prírodných zdrojov, najmä v ohľade na využitie plochy a udržanie ekologickej kvality.



Obrázok 60: Dimenzie trvalého rozvoja (vlastné spracovanie)

Tri dimenzie trvalosti sa znova odzrkadľujú v jednotlivých aspektoch hlavných cieľov a subcieľov (pozri Tabuľka 22).

Systém cieľov s jeho členením na hlavné ciele a subciele je výsledok zbierky a komplexnej analýzy relevantných cieľových dokumentov (porovnaj Kapitola 3). Na ceste k zostaveniu systému cieľov boli uskutočnené nasledujúce **spracovacie kroky**:

- ❑ **Zbierka cieľových dokumentov:**
 Zbierané sú dokumenty všetkých rovin územných združení s rozdielnym normatívnym charakterom (porovnaj Kapitola 3). Zbierané sú ako dokumenty s jednoznačným vzťahom k rozvoju dopravných systémov tak aj dokumenty so všeobecnejším obsahom. Zbierka zahŕňa medzinárodné, národné, kraje a štáty presahujúce dokumenty ako aj dokumenty zo spolkových krajín *Viedeň, Dolné Rakúsko a Burgenland*.
- ❑ **Vyhodnotenie cieľových dokumentov:**
 V krátkom prehľade sú vyhodnotené kľúčové údaje (porov. Kapitola 3). Následne sú výroky k centrálnym stanoveniam cieľov vyhodnotené so zreteľom na priestorový a dopravný systém.
- ❑ **Agregácia v katalógu kritérií:**
 Takto získané výroky budú zhrnuté do skupín cieľov a navzájom uvedené do súvisu. Na základe toho je vypracovaný hierarchický systém cieľov.

Systém cieľov zahŕňa všetky **relevantné aspekty** podľa § 6 ods. 2 Z 8 SP-V-zákona, ktoré sú prejednávané pri zobrazení ekologickej situácie, ekologických špecifik, ekologických problémov a cieľov na ochranu životného prostredia (porovnaj Kapitola 5).

Tabuľka 22 zobrazuje vyvinutý **systém cieľov s hlavnými cieľmi a subcieľmi** ako výsledok zobrazeného pracovného procesu. Prostredníctvom tohto systému cieľov má byť poskytnutý už jasný obraz plánovaného postupu pre vyhodnotenie predpokladaných značných dôsledkov.

Hlavný cieľ		Nižší cieľ	
A	Posilnenie aglomeračných centier ako hospodárskych stanovišť a centier vzdelávania / Zvyšovanie konkurencieschopnosti	A1	Integrácia dopravnej siete do transeurópskeho, multimodálneho dopravného systému
		A2	Zachovanie hospodárskej produktivity a kvality stanovišť v globálne prepojenom hospodárskom priestore
		A3	Zlepšenie prístupnosti vzdelávacích, inovačných a F&E-centier
		A4	Zlepšenie medzištátnej dosiahnuteľnosti
B	Regionálne vyrovnanie rozdielov a posilnenie hospodárskej a sociálnej kohézie / Posilnenie teritoriálnej súdržnosti	B1	Zlepšenie prístupnosti a dosiahnuteľnosti v osobnej doprave ako aj pre sídla podnikov
		B2	Zlepšenie dosiahnuteľnosti centrálnych zariadení a centrálnych miest
		B3	Posilnenie regionálne zakotveného hospodárskeho systému a obehu
C	Efektívnosť nasadených finančných prostriedkov	C1	Rozvoj nákladovo efektívnych a výkonných dopravných systémov
		C2	Poskytnutie potrebnej dopravnej infraštruktúry
		C3	Optimalizácia finančných celkových nákladov na poskytnutie dopravných výkonov
		C4	Zabezpečenie systémovej primeranosti
D	Šetrné využívanie a ochrana prírodných zdrojov	D1	Ochrana klímy a energetická účinnosť
		D2	Zachovanie biologickej rôznorodosti
		D3	Ochrana pôdy a vody s ich funkciou prirodzených zdrojov obživy / zabránenie resp. zníženie pôsobenia bariér, rozdeľovacích efektov, spotreby plochy
E	Vytvorenie kvalitného obývateľného prostredia / Zabezpečenie účasti spoločnosti	E1	Zníženie imisií škodiacich zdraviu a zvýšenie dopravnej bezpečnosti
		E2	Zachovanie kultúrneho a krajinného dedičstva a chránenie regionálnej identity
		E3	Podporovanie sociálnej spravodlivosti a rovnosti šancí

Tabuľka 22: Systém cieľov s hlavnými cieľmi a subcieľmi (vlastné spracovanie)

Integrálny systém cieľov zohľadňuje resp. integruje popri troch dimenziách trvalosti (pozri Obrázok 60) i **ciele pre celospolkovú hlavnú dopravnú sieť**, ktoré sú uvedené v § 5 Zi. 4 SP-V-zákona a ktoré musia byť zohľadnené pred navrhovanou zmenou siete. Tabuľka 23 podáva dôkaz tohto zohľadnenia resp. integrácie prostredníctvom porovnania týchto cieľov ako aj hlavných cieľov integrálneho systému cieľov.

Následne nájdete textové objasnenia k jednotlivým zvoleným hlavným cieľom a subcieľom.

		Hlavný cieľ podľa systému cieľov				
		A	B	C	D	E
Iniciátor podľa § 5 ods. 4 Zákona o osobnej železničnej doprave	pís. a		x		x	x
	pís. b	x	x			
	pís. c				x	x
	pís. d	x	x			
	pís. e	x	x	x		
	pís. f	x		x		
	pís. g			x	x	
	pís. h	x				
	pís. i			x		
	pís. j	x				

Tabuľka 23: Dôkaz o zohľadnení cieľov podľa § 5 ods. 4 zákona SP-V (zákon o strategickej kontrole v oblasti dopravy) v systéme cieľov (vlastné spracovanie)

Tabuľka 24 zobrazuje analyzované cieľové dokumenty a objasňuje, ktorý **hlavný cieľ** súvisí s ktorým z analyzovaných **cieľových dokumentov**.

		Hlavný cieľ				
		A	B	C	D	E
Medzinárodná úroveň	Supranárodná úroveň	Agenda 21 – Konferencia OSN o ekológii a rozvoji	x	x	x	x
		Kjótsky protokol k Rámcovému dohovoru OSN o zmene klímy s prílohami			x	
		Parížska dohoda			x	
		Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej železničnej dopravy (AGC)	x	x		
		Dohoda o biologickej rôznorodosti			x	
		Dohoda o spolupráci na ochranu a únosného využívania Dunaja, Dohoda o ochrane Dunaja			x	
		Dohovor o mokradiach majúcich medzinárodný význam, predovšetkým ako biotopy vodného vtáctva (Ramsarská konvencia)			x	
		Dohoda o ochrane Álp (Alpská konvencia)		x	x	
		Protokol o realizácii Alpskej konvencie z roku 1991 v oblasti plánovania priestoru a trvalého rozvoja		x	x	x
		Protokol o realizácii Alpskej konvencie z roku 1991 v oblasti dopravy	x	x	x	x
	Úroveň EÚ	Európa 2020. Stratégia inteligentného, trvalého a integratívneho rozvoja		x		x
		EUREK - Európsky koncept rozvoja priestoru. Na ceste priestorovo vyváženého a trvalého rozvoja Európskej únie	x	x		x
		Obnovená stratégia trvalo udržateľného rozvoja EÚ		x		x
		European Union Strategy for Danube Region	x		x	
		Biela kniha - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje	x		x	x
		Smernica 2012/34/EÚ pre vytvorenie jednotného európskeho železničného priestoru	x			
		Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ	x	x		
		Nariadenie (EÚ) č. 1316/2013 pre vytvorenie facility „Connecting Europe“	x	x		
		Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu	x			
		Stratégia EÚ na ochranu biodiverzity do roku 2020			x	
		Smernica (EÚ) č. 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (FFH smernica - flóra-fauna-habitat)			x	
		Smernica (EÚ) č. 2009/147 ES o ochrane voľne žijúceho vtáctva (Smernica o ochrane vtáctva):			x	
		Smernica 2000/60/ES o vytvorení poriadkového rámca pre opatrenia Spoločenstva v oblasti vodnej politiky (Rámcová smernica o vode):			x	
		Smernica 2001/81/ES o národných emisných stropoch pre určité látky znečisťujúce ovzdušie (EEC smernica):			x	x
		Smernica 2002/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 25. júna 2002 o posudzovaní a riadení enviromentálneho hluku (Smernica o okolitom hluku)			x	x
	Národná úroveň	Železničný zákon z roku 1957			x	
		Rakúska stratégia trvalého rozvoja (ÖSTRAT) – rokovací rámec pre spolok a krajiny	x	x		x
		ÖSTRAT - Rakúska stratégia trvalého rozvoja - Pracovný program 2011 a ďalšie spolky a krajiny	x	x		x
		Rakúsky koncept územného rozvoja ÖREK 2011	x	x		x
		Zmluva o vstupe do EÚ, protokol č. 9 o cestnej a železničnej doprave a o kombinovanej doprave v Rakúsku	x		x	
		Komplexný dopravný plán pre Rakúsko	x	x		x
		Cieľová sieť 2025+	x	x		x
		Stratégia Rakúska v oblasti biodiverzity 2020+			x	
		Rakúska stratégia pre prispôbenie sa zmene klímy			x	x
		Zákon o práve na vodu 1959			x	
		Národný plán na management rizík pri povodniach - RMP 2015			x	
		Národný plán pre obhospodarovanie vodstiev 2009			x	x
		Zákon o ochrane pred imisiami – vzduch			x	x
		Spolkový zákon na ochranu pred enviromentálnym hlukom			x	x
		Akčný plán pre enviromentálny hluk Rakúsko 2013. Časť 1 – spolkové cesty (diaľnice a rých-			x	x

Úroveň krajín	HU	loštné cesty)						
		Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013. Časť 11 – koľajové dráhy				x	x	
		Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013. Časť 16 – veľkokapacitné letisko Viedeň-Schwechat				x	x	
		Energetická stratégia Rakúska				x	x	
	HU	National Transport Strategy (NTS)	x	x		x	x	
		The New Hungary Development Plan	x	x		x	x	
	SK	National Regional Development Strategy of the Slovak Republic	x	x		x		
		Strategic Development Plan for Transport in the Slovak Republic until 2030	x	x	x	x	x	
	Úroveň krajín	Viedeň	STEP 2025. Plán rozvoja mesta Viedeň	x	x		x	x
			STEP 2025. Odborný koncept zelene a voľného priestoru				x	x
			STEP 2025. Odborný koncept mobility		x	x	x	x
			Program na ochranu klímy mesta Viedeň				x	
Viedenský zákon na ochranu prírody						x		
Viedenský zákon na ochranu prírody						x		
Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013. Časť 10B – akčné plánovanie cestnej dopravy Viedeň - cesty viedenského aglomeračného priestoru						x	x	
Dolné Rakúsko		Stratégia Dolného Rakúska. Koncept na rozvoj kraja	x	x		x		
		Perspektívy hlavných regiónov	x	x				
		Koncept mobility Dolné Rakúsko 2030+	x	x	x	x	x	
		Budúcnosť s bezpečnou dopravou v Dolnom Rakúsku 2013-2023					x	
		Dolnorakúsky zákon o územnom poriadku 2014				x	x	
		Regionálny program územného poriadku - južná časť				x	x	
		Dolnorakúsky cestovný poriadok energií 2030				x		
		Dolnorakúsky program o klíme a energii 2020				x	x	
		Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013. Časť 4 – akčné plánovanie ciest v Dolnom Rakúsku (okrem A&S)				x	x	
		Charta ochrany prírody Dolného Rakúska				x		
		Koncept ochrany prírody Dolného Rakúska				x		
		Dolnorakúsky zákon o ochrane prírody 2000				x		
		Dolnorakúsky zákon o národnom parku				x		
Burgenlandsko		Program rozvoja krajiny Burgenland – LEP 2011		x		x	x	
		Celková stratégia dopravy Burgenland	x	x		x	x	
		Burgenlandský zákon o plánovaní priestoru	x	x		x	x	
		Stratégia budúcnosti 2030. Burgenlandský program pre ekológiu, ochranu prírody a vidiecky priestor	x	x		x		
		Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013. Časť 2 – Burgenland				x	x	
		Burgenlandský zákon o ochrane prírody a zákon o starostlivosti o krajinu				x		
Štáty a krajiny presahujúce kooperácie	Stratégia Centrope 2013+.	x	x		x	x		
	centrope Infrastructure Needs Assessment. Infraštruktúra & rozvoj dopravy – Od stratégie k realizácii (Infrastruktur & Ver	x	x					
	Strategický rámec rozvoja dopravy a infraštruktúry v centrope	x	x		x	x		
	Interreg V-A Slovakia-Austria		x		x	x		
	Interreg V-A Austria – Hungary 2014 - 2020	x			x			
	KOBRA mesto-okolie kooperácia Bratislava		x		x	x		
	Joint Regional Development Strategy for the Vienna - Bratislava - Győr Region	x			x	x		

Tabuľka 24: *Prehľad o frekvencii výskytu hlavných cieľov v analyzovaných cieľových dokumentoch (vlastné spracovanie)*

A: Posilnenie aglomeračných centier ako hospodárskych stanovišť a centier vzdelávania / Zvýšenie konkurencieschopnosti

Subciele hlavného cieľa A obsahujú ciele pre posilnenie aglomeračných centier. Tieto prirodzene už silné stanovištia tým môžu i v budúcnosti plniť svoju úlohu ako „ťažné kone“ regiónu a pozitívne ovplyvňovať vývoj celého regiónu. Tým sa posilní konkurencieschopnosť aglomeračných centier ako aj celého regiónu. V jednotlivých subcieľoch sú zahrnuté ako **ekonomické**, tak aj **sociálne dimenzie** trvalého rozvoja.

A1: Integrácia dopravnej siete do transeurópskeho, multimodálneho dopravného systému

Medzinárodné, intermodálne a rýchlejšie dopravné prepojenia aglomeračných centier podstatne prispievajú k posilneniu konkurencieschopnosti. Opatrenia, ktoré tu sú realizované, sa týkajú najmä odbúrania problémových miest a systémových rozdielov, výstavby intermodálnych spojníc ako v nákladnej, tak i v osobnej doprave a zlepšenia medzinárodnej dopravy.

A2: Zachovanie hospodárskej produktivity a kvality stanovišť v globálne prepojenom hospodárskom priestore

Zachovanie a ďalšie rozšírenie predností stanovišť pre podniky a firmy v aglomeračných centrách úzko súvisia s poskytnutím dopravných infraštruktúr. Dôležitými faktormi preto sú vybudovanie medzinárodných kooperácií, lepšie prepojenie miest s ich okolím ako aj cieleňé využívanie predností aglomerácie a transferu technológií.

A3: Zlepšenie prístupnosti vzdelávacích, inovačných a F&E-centier

Zariadenia v oblasti výskumu, rozvoja a vzdelávania sú dôležité faktory pre zvyšovanie konkurencieschopnosti regiónu. Prístupnosť týchto zariadení by mala byť zlepšená ako v dopravnom, tak aj v sociálnom ohľade. Popri zlepšenom pripojení na hlavné dopravné prostriedky by tu mali byť uskutočnené i opatrenia pre odbúranie sociálnych prekážok a pre zvýšenie kvóty akademikov.

A4: Zlepšenie medzištátnej dosiahnuteľnosti

Zlepšenie medzištátnej dosiahnuteľnosti zahŕňa nákladnú a osobnú prepravu vzhľadom k všetkým relevantným prepravcom. Vďaka lepšej dosiahnuteľnosti sa zlepší konkurencieschopnosť v prepojenej a globalizovanej spoločnosti. Popri zlepšení časov prepravy má byť optimalizovaná i multimodalita.

B: Regionálne vyrovnanie rozdielov a posilnenie hospodárskej a sociálnej kohézie / Posilnenie teritoriálnej súdržnosti

Hlavný cieľ B spája subciele pre vyrovnanie regionálnych rozdielov a pre zabezpečenie minimálnych štandardov pri infraštruktúrnych zariadeniach, existenčnej starostlivosti a sociálnom zabezpečení v štrukturálne slabších regiónoch. Pre teritoriálnu súdržnosť je v neposlednom rade dôležité vitálne hospodárstvo, ktoré je totožné so zárobkovými možnosťami v regióne. V jednotlivých subcieľoch sú zahrnuté ako **ekonomické** a **sociálne**, tak v najširšom zmysle aj **ekologické dimenzie** trvalého rozvoja.

B1: Zlepšenie prístupnosti a dosiahnuteľnosti pre vytvorenie rovnocenných životných podmienok (vo všetkých regiónoch)

Mala by byť zaručená minimálna kvalita dopravného sprístupnenia, aby bola i v menej centrálnych regiónoch umožnená rovnocenná účasť na sociálnom a hospodárskom živote. Centrálnu úlohu tu zohráva i dosiahnuteľnosť s prostriedkami verejnej dopravy, nakoľko nie všetky časti obyvateľstva disponujú (môžu disponovať) individuálnou mobilitou. Tento aspekt naberá význam najmä v ohľade na dlhodobu stúpajúcu náklady motorizovanej individuálnej dopravy.

B2: Zlepšenie dosiahnuteľnosti centrálnych zariadení a centrálnych miest

Dosiahnuteľnosť zariadení primárnej starostlivosti a sociálnej infraštruktúry, ktoré nemôžu byť ponúkané v každom regióne resp. v každej časti regiónu, má centrálny význam pre posilnenie periférnych regiónov. Popri rozšírení otváracích hodín alebo dodatočných ponúk ako online-služby (e-Government) je rozhodujúca dobrá dosiahnuteľnosť príslušných stanovišť z regiónu.

B3: Posilnenie regionálne zakotveného hospodárskeho systému a obehu

Podporovanie resp. zachovanie atraktívnej miery regionálnych hospodárskych obehov je základným predpokladom pre budúcnosť najmä periférnych regiónov. Popri vyťažení endogénnych potenciálov prináleží vysoký význam zabezpečeniu adekvátnej dosiahnuteľnosti hospodárskych stanovišť v regióne. Táto dosiahnuteľnosť sa týka jednak výmeny tovaru, ktorý predstavuje chrbticu fungujúcej hospodárskej štruktúry. Fungujúci dopravný systém okrem toho tvorí predpoklad toho, že dopyt po pracovných silách môže byť dostatočne pokrytý.

C: Efektívnosť nasadených finančných prostriedkov

Ohraničenosť finančných prostriedkov si vyžaduje podriadiť vývoj v dopravnom systéme i myšlienke (ekonomickej) efektivity. Cieľom je pravidelne dosiahnuť čo najväčší zamýšľaný dopravný vývoj s čo najnižšou mierou potrebných použitých finančných prostriedkov; toto i v zmysle zodpovedného zaobchádzania s verejnými prostriedkami a ich v budúcnosti ešte obmedzenejšou dispozičnosťou. Na základe toho má veľký význam úvaha relácie medzi prostriedkami potrebnými na nasadenie a docieľeným účinkom. V jednotlivých **subcieľoch hlavného cieľa C** sú zahrnuté ako **sociálne**, tak aj klasické **ekonomické dimenzie** trvalého rozvoja.

C1: Rozvoj nákladovo efektívnych a výkonných dopravných systémov

Efektívnosť prostriedkov nasadených v doprave sa najlepšie ukáže v porovnaní získanej výkonnosti dopravného systému a za to vzniknutých celkových nákladov (zriadenie a prevádzka) vynaložených pri zohľadnení celkových nákladov životného cyklu (angl. *Life Cycle Costings*, skratene LCC). Výkonnosť smerodajne závisí od dopravného stanovenia cieľa, ktoré je spojené s určitým zásahom do dopravného systému. Tieto stanovenia cieľov si vyžadujú adekvátnu dokumentáciu. Nákladová efektívnosť v neposlednom rade zohľadňuje i otázky financovania používateľmi, ktoré je bezprostredne relevantné predovšetkým v oblasti verejnej dopravy.

C2: Poskytnutie potrebnej dopravnej infraštruktúry

Dopravné infraštruktúry sú potrebné vtedy, keď sú dokázateľne najvhodnejšie pre pokrytie potreby mobility. Tento dôkaz je potrebné podať ako v celkovej doprave, tak aj vrámci jedného prepravcu. Tým sa oprávnenosť potreby týka jednak rozhodnutia posilniť dopravnú infraštruktúru samotnú, ako aj jej konkrétnu konfiguráciu.

C3: Optimalizácia finančných celkových nákladov na poskytnutie dopravných výkonov

Celkové finančné náklady na poskytnutie dopravných výkonov zahŕňajú jednak náklady, ktoré vzniknú bezprostredne po poskytnutí dopravných výkonov (náklady na zriadenie a prevádzku). Pritom je potrebné zásadne zohľadniť externé náklady. Na druhej strane je potrebné postaviť do protikladu k týmto nákladom všetky príjmy a pozitívne externé efekty – ak sú speňažiteľné.

C4: Zabezpečenie systémovej primeranosti

V zmysle zabezpečenia systémovej primeranosti je potrebné optimálne nasadenie dopravných systémov. Dopravné systémy sú nasadené systémove primerane vtedy, keď ich systémové charakteristiky môžu optimálne rozvinúť ich úžitkové pôsobenie (zhoda charakteristík požiadaviek, charakteristík produkcie a charakteristík zariadenia).

D: Šetrné využívanie a ochrana prirodzených zdrojov

Subciele hlavného cieľa D zahŕňajú ochranu rôznorodých prirodzených zdrojov ako všeobecných zdrojov obživy ako aj biodiverzity. Znečistenie, ničenie a nadmerné využívanie môžu tieto všeobecné zdroje obživy fundamentálne ovplyvniť a ohroziť biologickú diverzitu. Keďže je určitá miera spotreby zdrojov v priebehu plánovania vývoja nevyhnutná, prináleží vysoký význam efektívnemu a trvalému nasadeniu zdrojov. V jednotlivých subcieľoch sú zahrnuté ako **sociálne** a **ekonomické**, tak aj **ekologické dimenzie** trvalého rozvoja.

D1: Ochrana klímy a energetická účinnosť

Najvyššiu prioritu má redukovanie skleníkových plynov a tým odvrátenie od fosilných primárnych nositeľov energie. Tento odvrát je možné uskutočniť iba prostredníctvom stredne až dlhodobých snažení, ktoré smerujú najmä k zmene dopravného systému, napr. zosilneným nasadením energeticky efektívnych prepravcov. Takáto zmena sa nemôže udiť náhle, ale vyžaduje si zodpovedný spôsob pozorovania a predvídavý prístup pri konaní. Pre dosiahnutie cieľa je rozhodujúce i podporovanie technických pokrokov v oblasti energetickej efektivity a nasadenie obnoviteľných energií.

D2: Zachovanie biologickej rôznorodosti

Biologická rôznorodosť zvieracieho a rastlinného sveta je rovnako ako aj pôda a voda prirodzený zdroj, ktorý predstavuje dôležitý zdroj obživy. Dôležitým cieľom je tu najmä zabránenie negatívnym narušeniam ochranného účelu relevantných chránených oblastí. Popri tom by sa malo zabrániť rozdeľovacím efektom, aby boli zachované životné priestory zvieracieho a rastlinného sveta v ich prepojenosti. Rovnako je potrebné zachovať extenzívne využívané poľnohospodárske kultúrne krajiny, ktoré predstavujú životné prostredia s mimoriadne vysokou rozmanitosťou druhov.

D3: Ochrana pôdy a vody s ich funkciou ako prirodzené zdroje obživy / zabránenie resp. zníženie pôsobenia bariér, rozdeľovacích efektov, spotreby plochy

Kompaktná štruktúra osídlenia a s tým súvisiace šetrné využívanie pôdy sú smerodajné pre ochranu pôdy. Vývoj dopravného systému by mal byť regionálne zosúladený s vývojom osídlenia. Iba dopravný systém, ktorý umožňuje resp. podporuje kompaktné štruktúry osídlenia, môže prispieť k ochrane pôdy – aj keď pri tom sám spotrebuje pôdu. Aby bolo možné zachovať prirodzený kolobeh vody, je však každopádne potrebné držať zastavanie pôdy čo možno najnižšie. Kvalita zdroja voda je udržateľná hlavne zabránením narušeniu chránených oblastí a rezervácií.

E: Vytvorenie kvalitného obývatel'ného obytného prostredia / Zabezpečenie účasti spoločnosti

V **subcieľoch hlavného cieľa E** sú všetky aspekty telesnej a sociálnej istoty, ktoré zahŕňajú ochranu pred diskrimináciou a právo na rovnosť šancí ako aj ochranu materiálneho a nemateriálneho kultúrneho dedičstva. V jednotlivých subcieľoch sú zahrnuté ako **sociálne** a **ekonomické**, tak aj **ekologické dimenzie** trvalého rozvoja.

E1: Zníženie imisií škodlivých zdraviu a zvýšenie dopravnej bezpečnosti

Hluk a škodlivé látky v ovzduší sú nevyhnutné emisie, ktoré sú vytvárané verejnou dopravou a hlavne motorizovanou individuálnou dopravou resp. nákladnou prepravou. Negatívne vplyvajú na zdravie ľudí, a preto je potrebné im čo najviac zabrániť, redukovať alebo presunúť ich mimo citlivých oblastí. Pritom musia byť zohľadnené faktory dopravnej infraštruktúry samotnej (napr. prednosti jednotlivých dopravcov), ako aj prevádzkové aspekty. To isté platí pre bezpečnosť dopravy, ktorá má bezprostredný vzťah k ľudskému zdraviu. Významným cieľom je preto redukovanie nehôd s následkami na ľuďoch.

E2: Zachovanie kultúrneho a krajinného dedičstva a chránenie regionálnej identity

Ochrana materiálneho a nemateriálneho dedičstva ako je kultúrna krajina, tradície a osobitosti špecifické pre región má veľký význam pre stvárnenie resp. vývoj kvalitného obytného prostredia. Vývoji v doprave môže byť ohrozené predovšetkým zachovanie atraktívneho obrazu miest alebo krajiny. Zachovanie chránených oblastí (UNESCO, archeologické miesta, prírodné rezervácie atď.) je stanovené zákonom.

E3: Podporovanie sociálnej spravodlivosti a rovnosti šancí

Vytvorenie rovnosti šancí a odbúranie diskriminujúcich štruktúr je mimoriadne dôležité pre zabezpečenie rovnocenných životných podmienok. Dopravný systém musí vyhovieť všetkým požiadavkám používateľov a nesmie nikoho znevýhodniť na základe osobných vlastností alebo vlastnej ekonomickej situácie.

Katalóg kritérií

Opierajúc sa o štruktúru systému cieľov nasleduje **prehľad hodnotenia** pravdepodobne výrazných dôsledkov navrhovanej zmeny siete ako aj jednotlivých alternatív vrámci železničnej dopravy na základe jednotného **katalógu kritérií** (pozri Tabuľka 25), v ktorom sú prehľadne uvedené jednotlivé kritéria. Ide pritom o komprimovanie základných hodnotení. Prehľad nasleduje vždy na konci kvalitatívneho hodnotenia a slúži znázorneniu resp. rýchlejšiemu zachyteniu výsledkov.

A Hospodárske stanovište	Zmena kapacitnej situácie v železničnej dopravnej sieti Zmena dosiahnuteľnosti aglomeračných priestorov Premiestňovací potenciál dopravy (z ciest na koľajnice) Zaťaženie / odľahčenie systému koľajníc a cesty Hospodárske impulzy
B Regionálne disparity	Zmena dosiahnuteľnosti regionálnych centier Zmena v preprave denne cestujúcich ľudí Zvýšenie / zníženie hodnoty regionálnych dopravných uzlov
C Efektívne využitie pro- striedkov	Nasadenie finančných zdrojov Zabránenie vzniku / vznik ekologických nákladov Vyčerpanie potenciálov Dopyt a vysoké vyťaženie trate
D Zdroje	Spotreba / Ochrana prirodzených zdrojov (pozitívny / negatívny) príspevok ochrana klímy prostredníctvom zmeny emisií skleníkových plynov
E Obytné pro- stredie	Zmena hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia premiestnením dopravy Zníženie nehodového rizika Dôsledky pre krajinu

Tabuľka 25: Katalóg kritérií pre prehľad hodnotenia pravdepodobne výrazných dôsledkov v rámci železničného prepravcu (vlastné spracovanie)

Navrhovaná zmena siete, nulové alternatívy ako aj **alternatívy stanovišť** predstavujú alternatívy v rámci **železničného prepravcu**, preto tu môžu byť použité tie isté kritéria.

Zhrňujúce hodnotenie **systémových alternatív** je uskutočnené na základe modifikovaného katalógu kritérií, pretože pozorovania prebiehajú na abstraktnejšej rovine a možné účinky vrámci prepravcov sa od seba značne odlišujú.

6.2 VŠEOBECNÉ PRAVDEPODOBNE VÝRAZNÉ DÔSLEDKY NAVRHOVANEJ ZMENY SIETE

Popis všeobecných pravdepodobne výrazných dôsledkov vychádza z pohľadu na vytýčené (hlavné) ciele (porovnaj Kapitola 6.1.3). Vychádzajúc z integrálneho systému cieľov sú popísané účinky pre nasledujúce aspekty:

- ☐ Aglomeračné centrá ako hospodárske stanovišťa a centrá vzdelávania, hospodárska súťaž (hlavný cieľ A)
- ☐ Regionálne disparity a hospodárska a sociálna kohézia (hlavný cieľ B)
- ☐ Efektívnosť nasadených prostriedkov (hlavný cieľ C)
- ☐ Zaobchádzanie s prirodzenými zdrojmi (hlavný cieľ D)
- ☐ Kvalitné obytné prostredie (hlavný cieľ E)

Aspekty z *hlavného cieľa A* (Aglomeračné centrá ako hospodárske stanovišťa a centrá vzdelávania, hospodárska súťaž) a *hlavný cieľ C* (Efektívnosť nasadených prostriedkov) sú kľúčovo pokryté účinkami vo **funkčnom priestore pozorovania**.

Tu nasleduje popis nepriamych dôsledkov, ktoré vyplynú zo **zmeny celkovej dopravnej siete** (napr. presun osobnej diaľkovej prepravy z ciest / leteckej dopravy na koľajnice, hospodárske impulzy,...). Pri tom je tiež objasnené, ako navrhovaná zmena siete zohľadňuje **ciele** spojené s celospolkovou hlavnou dopravnou sieťou, ktoré sú uvedené v § 5 ods. 4 SP-V-zákona.

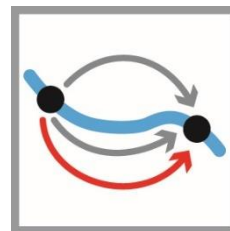
V rámci **užšieho priestoru zisťovania** sú aspekty kľúčovo pojednávané v *hlavnom cieli B* (Regionálne disparity a hospodárska a sociálna kohézia), *hlavnom cieli D* (Zaobchádzanie s prirodzenými zdrojmi) a *hlavnom cieli E* (Kvalitné obytné prostredie). Nasleduje popis **bezprostredných účinkov**, s ktorými je v každom prípade potrebné počítať, keď bude **plán železnice** v rámci navrhovanej zmeny siete **presadený**.

Keďže užší priestor skúmania pripúšťa množstvo možných foriem realizácie plánu železnice, nie sú možné **žiadne polohovo presné konkrétne popisy účinkov**.

Popísané sú teda prednostne také **účinky, s ktorými je potrebné v každom prípade počítať** (napr. skríženie *Leitha*, vysokovýkonné trasy v blízkosti osídlených oblastí v oblasti východného výjazdu zo stanice *Flughafen Wien (letisko Viedeň)*, skríženie koridoru divej zveri,...).

6.2.1 Popis všeobecných pravdepodobne značných dôsledkov vo funkčnom priestore pozorovania

Vďaka navrhovanej zmene dopravnej siete **sa posilní železničná dopravná sieť** ako v **regionálnom**, tak aj najmä v **transeurópskom kontexte**; stane sa to jednak vďaka **zlepšeniu** (cezhraničnej) **dosiahnuteľnosti** aglomeračných centier pre osobnú dopravu (*Viedeň, Bratislava a Budapešť*), ako aj vďaka **pripojeniu Flughafen Wien (letiska Viedeň)** na hlavnú železničnú dopravnú sieť a na druhej strane vďaka **rozdeleniu** osobnej a nákladnej dopravy a vytvoreniu **kapacít** a **zabráneniu** vzniku možných **problémových miest**, ktoré sa rysujú stúpajúcim dopytom v existujúcej sieti.



Ako časť „Dunajskej osi“, ktorá spája európske hospodárske oblasti medzi *Parížom* a *Budapešťou* (aglomeračný priestor pozdĺž osi zahŕňa približne 50 mil. obyvateľov), prispeje zmena siete k **posilneniu výkonnej, nepretržitej železničnej dopravnej osi**. V rakúskej časti „Dunajskej osi“ je tým na dohľad nepretržitá štvorkoľajová výstavba vysokovýkonnej trasy medzi *Wels* a *štátnou hranicou pri Nickelsdorf*.

Realizovaním navrhovanej zmeny siete môže byť dosiahnutý resp. presadený **model staníc a úsekov** zobrazený na Obrázok 61.

Cieľová ponuka PF 3, 2035

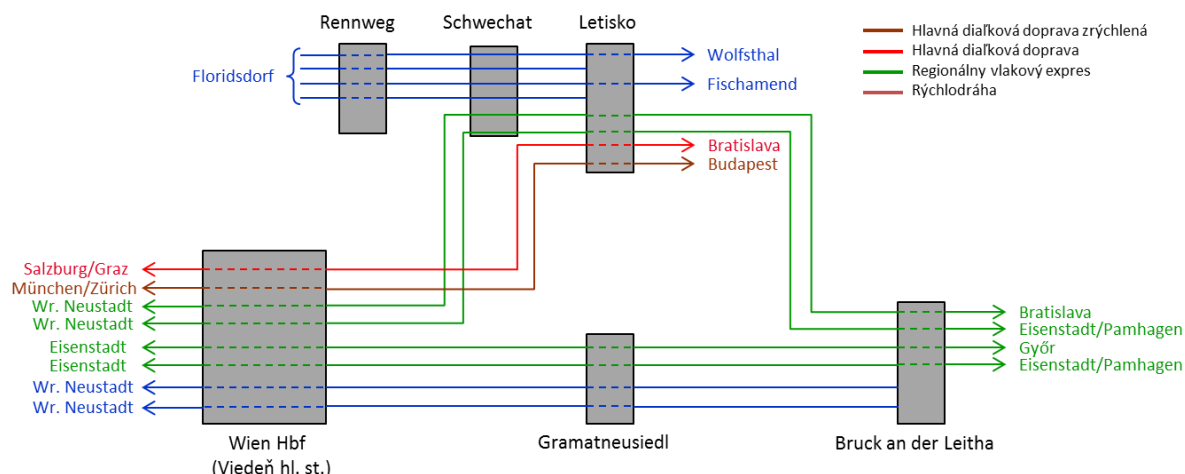


Obrázok 61: Cieľová ponuka v modeli staníc a úsekov 2035 (ÖBB-Infrastruktur AG 2015; vlastné stvárnenie)

Tým môže byť dosiahnutý **čas prepravy 60'** medzi *Viedňou* a *Győr* ako aj **120'** medzi *Viedňou* a *Budapešťou*. Tým sú umožnené **vedenia trás** uvedené v Tabuľka 26, pričom možný **koncept ovládania** pre *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* zobrazený na Obrázok 62 bude východiskových bodom.

Vedenie línií trás (možný scenár) ³²	Typ ³³	BS/ NBS ³⁴	N-0+: Rozširujúca výstavba Ostbahn podľa ITF	Navrhovaná zmena siete
Wien Hbf - Marchegg - Bratislava hl. st.	FH, REX	BS	2	2
Wien Hbf - Gramatneusiedl - Bratislava Petržalka	REX	BS	1	
Wien Hbf - Flughafen Wien - Bratislava Petržalka	REX	NBS		1
Wien Hbf - Flughafen Wien - Bratislava Petržalka	FHB, FH	NBS		1
Wien Hbf - Budapešť Keleti existujúca trať	FHB, FH	BS	1	
Wien Hbf - Flughafen Wien - Budapest Keleti	FHB, FH	NBS		1
Wien Hbf - Gramatneusiedl - Hegyeshalom	REX	BS	1	1
Wien Hbf - Gramatneusiedl - Pamhagen / Eisenstadt	REX, R	BS	1	1
Wien Hbf - Flughafen Wien - Pamhagen / Eisenstadt	REX, R	NBS		1
Wien Hbf - Gramatneusiedl - Bruck an der Leitha	S	BS	2	2
Kordón Viedeň smer východ (celkovo)				8
Z toho cez nový traťový element				4
Z toho cez existujúcu trať				6

Tabuľka 26: Porovnanie linkovej prevádzky v čase dopravnej špičky medzi výstavbou Ostbahn podľa ITF (integ. cest. poriadku) (N-0+) a navrhovanou zmenou siete; vlaky za hodinu a smer (vlastné spracovanie)



Obrázok 62: Možný ovládací koncept Flughafen Wien (letisko Viedeň) a Ostbahn južne od Dunaja (Vlastné stvárnenie)

Rastúci počet obyvateľstva v mestách resp. prímestských regiónoch hlavných miest Viedeň, Budapešť a Bratislava (nárasty z +4,1 % do +9,7 % medzi 2004 a 2014) a pozdĺž celkovej osi Viedeň - Budapešť (porovnaj kapitolu 5.2.1.1) ako aj hospodársky nárast – najmä v Maďarsku a na Slovensku – spôsobujú stále vyššie požiadavky na výkonnosť dopravnej infraštruktúry.

V dopravnej prognóze Österreich 2025+ (BMVIT 2009) sú na relevantných priesekoch, vychádzajúc zo stavu z r. 2005, pre rok 2025 očakávané značné nárasty v osobnej doprave (porovnaj Kapitola 4.4.2.2).

V železničnej doprave sú to na prieseku Nickelsdorf - Hegyeshalom + 50 %³⁵ a na hraniciach k Bratislave

³² Rozširujúcej výstavbe železnice Ostbahn podľa ITF (zodpovedá Alternatíve N-0+) bude podriadený scenár „Plná výstavba navrhovanej zmeny siete“ podľa štúdie potenciálov od ÖIR (ÖIR - Rakúsky inštitút pre územné plánovanie, 2015b).

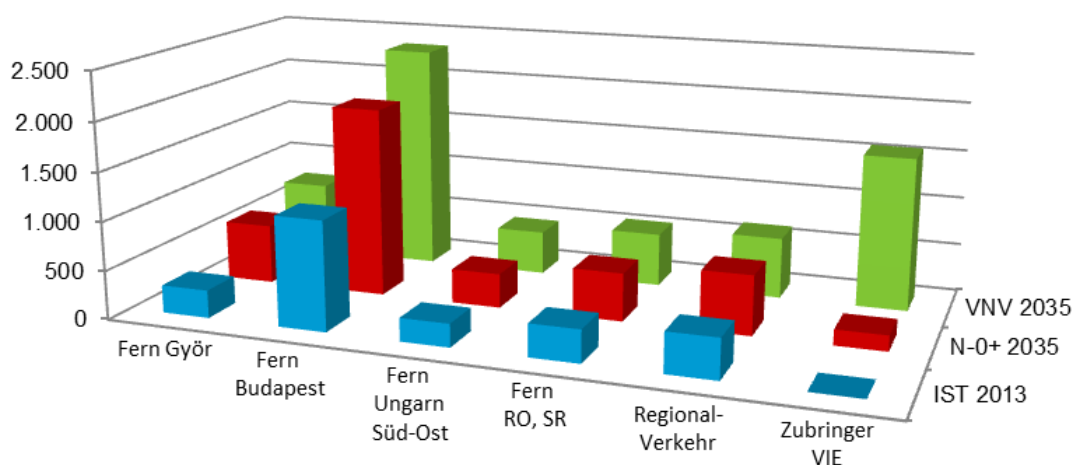
³³ Hlavná diaľková doprava zrýchlená (FHB); Hlavná diaľková doprava (FH); Regionálny vlakový expres (REX); Regionalzug (R); Schnellbahn (S)

³⁴ Existujúca trať (ET), nová trať (NT)

³⁵ z 3.500 na 7.000 cestujúcich / deň (porovnaj Kapitola 4.4.1.2)

(severne a južne od Dunaja) dokonca + 166,7 %³⁶. Veľká časť celkového nárastu dopravy je v osobnej doprave odvíjaná na uvedených priesekoch prostredníctvom ciest. V týchto prognózach nie sú zahrnuté možné účinky v dôsledku navrhovanej zmeny siete.

Navrhovanou zmenou siete vrát. napojenia *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* sú v porovnaní s existujúcim stavom, ale i v porovnaní s Alternatívou N-0+, teda výstavbou Ostbahn v rámci existujúceho VV-nariadenia (porovnaj Kapitola 6.3.1.2), v medzinárodnej preprave do Maďarska na *hraničnom prechode Nickelsdorf* k dispozícii dodatočné **potenciály v železničnej doprave** (pozri Obrázok 63).



Obrázok 63: Dianie na železnici na hraničnom prechode Nickelsdorf, relácie a alternatívy; cestujúci za deň v oboch smeroch (ÖIR 2015a; vlastné stvárnenie)

Najmä v **privádzajúcej doprave k Flughafen Wien (letisku Viedeň)**, ale i v relácii **diaľková doprava Maďarsko juh-východ** (+ 28 % v porovnaní s Alternatívou N-0+) nemôžu byť dosiahnuté najväčšie potenciály.

Medzi *Viedňou* a *Budapešťou* resp. *Viedňou* a *Bratislavou* existujú ešte značné potenciály i ohľadom **dosiahnuteľnosti vo verejnej osobnej regionálnej a diaľkovej doprave**. Zmena v sieti dopravných ciest umožní v diaľkovej doprave čiastočne **značne kratšie časy prepravy** (najmä z letiska *Flughafen Wien* v smere východ). Napríklad diaľkové spojenia medzi letiskom *Flughafen Wien* a východnými susednými štátmi Slovenskom a Maďarskom môžu byť realizované iba autobusom resp. železničnou dopravou iba so značným vynaložením času cez *Viedeň* (pozri Tabuľka 27).

Kratšie časy prepravy na trasách *Viedeň - Bratislava* a *Viedeň - Győr - Budapešť* pri napojení letiska *Flughafen Wien* pomôžu ďalej odbúrať existujúce bariéry v medzinárodnej doprave, a tým posilnia **hospodársku spoluprácu v regióne Centrope**. **Mobilita prekračujúca hranice**, ktorá v tomto priestore vykazuje ešte nevyčerpané potenciály (porovnaj Kapitola 5.2.1.3), bude vybudovaním infraštruktúry podporovaná. Lepšie napojenie regiónu *Bratislava* a posilnenie osi *Viedeň - Budapešť* zaistí **otvorenie no-**

³⁶ zo 6.000 na 16.000 cestujúcich / deň (porovnaj Kapitola 4.4.1.2)

vých potenciálov pre hospodárske stanovište Viedeň, ako aj hospodárskych centier ležiacich pozdĺž koridoru ako napr. *Flughafen Wien (letisko Viedeň)*, ale tiež *Parndorf* a *Bruck an der Leitha*.

Trasa	Čas prepravy 2015	Čas prepravy po zmene dopravnej siete cez Flughafen Wien (letisko Viedeň)
Wien Hbf - Budapest	2:20	2:00
Wien Hbf - Bratislava	1:00	0:45
Flughafen Wien - Budapest	2:40 (Bus)	1:40
Flughafen Wien - Győr	1:15 (Bus)	0:35
Flughafen Wien - Bratislava	1:00 (Bus)	0:25

Tabuľka 27: Možné časy prepravy v osobnej diaľkovej doprave, zaokrúhlené (ÖIR 2015a; vlastné stvárnenie)

V dôsledku skrátenia časov prepravy a dodatočnej kapacity vďaka navrhovanej zmene siete je v osobnej preprave nasledujúci **celkový potenciál pre zvyšovanie dopravného diania** na železnici: Momentálny počet cestujúcich na existujúcej Ostbahn približne 19.000 denne môže byť realizáciou navrhovanej zmeny siete vrát. pripojenia *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* rozšírený až na 44.000 cestujúcich.

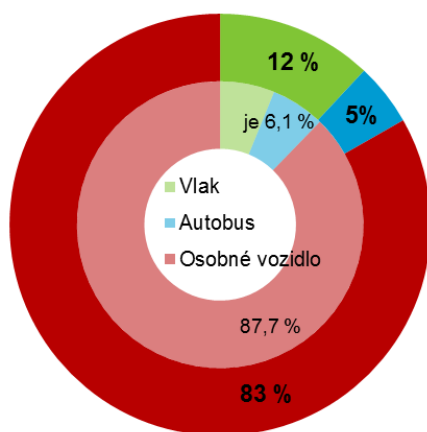
To znamená v protiklade k rozširujúcemu vybudovaniu Ostbahn v rámci existujúceho nariadenia pre vysokovýkonné trasy (porovnaj Alternatíva N-0+ v kapitole 6.3.1.2), v ktorom je potenciál cestujúcich za deň 35.000, plus 9.000 cestujúcich (+26 %). **Nárast cestujúcich v železničnej doprave** vzniká presunom MIV (motorizovanej individuálnej dopravy), presunom autobusových liniek ako aj novou dopravou (ÖIR 2015a: str. 99).

Najmä v **medzinárodnej doprave s Maďarskom** sú viditeľné potenciály pre ďalší nárast cestujúcich: Z momentálne okolo 2.200 cestujúcich denne v oboch smeroch môže dôjsť v roku 2035 k nárastu na až 6.300 cestujúcich (o 1.900 viac ako bez realizácie navrhovanej zmeny siete). To znamená stonásobenie cestujúcich oproti existujúcemu stavu. Na **hraničnom prechode Nickelsdorf** sa v roku 2035 pri realizácii navrhovanej zmeny siete rozdelí celkové dopravné dianie na dopravné prostriedky ako je zobrazené v Tabuľka 28.

Relácia	Modal Split [%]		
	Vlak	Autobus	Osobné vozidlo
Diaľková doprava Győr	8	2	91
Diaľková doprava Budapest	15	3	82
Diaľková doprava Maďarsko juho-východ	5	2	93
Diaľková doprava Rumunsko, Srbsko	6	16	78
Regionálna doprava	17	4	79
Prípojná komunikácia Flughafen Wien (letisko Viedeň)	31	1	67
Celkom	12	5	83

Tabuľka 28: Nárast medzinárodnej dopravy Nickelsdorf 2035 podľa relácie a dopravných prostriedkov (ÖIR 2015a; vlastné znázornenie)

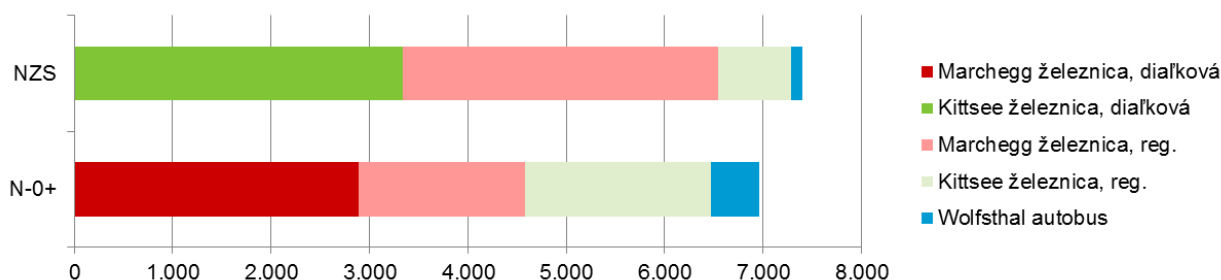
Podiel železnice na **Modal Split** v prípojnej doprave k *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* predstavuje s približne 31 % najväčší podiel, za ňou je cezhraničná **regionálna doprava** s približne 17 % a **diaľková doprava do Budapešti** s približne 15 %. Diaľková doprava do *Budapešti* stále nezmenene predstavuje okolo 30 % celkovej dopravy. Autobusová linka k *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* sa v porovnaní s momentálnym stavom zníži na približne 1 %. Celkovo sa môže **podiel železnice na Modal Split** na menovanom hraničnom prechode zdvojnásobiť na približne **12 %**.



Obrázok 64: Modal Split v medzinárodnej osobnej doprave na hraničnom prechode Nickelsdorf 2013 (vnútri) a 2035 (vonku) (ÖIR 2015a; vlastné znázornenie)

Pre *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* preberie železnica dôležitú **pripojovaciu funkciu**. V cezhraničnej doprave s Maďarskom existuje potenciál približne 1.600 cestujúcich denne. Potenciál v cezhraničnej regionálnej doprave (ľudia denne cestujúci do zamestnania) je s okolo 900 cestujúcimi denne klasifikovateľný ako mierny (ÖIR 2015b: str. 93 a ďalšie).

Aj v **cezhraničnej doprave so Slovenskou republikou** je viditeľný potenciál v železničnej doprave (pozri Obrázok 65).



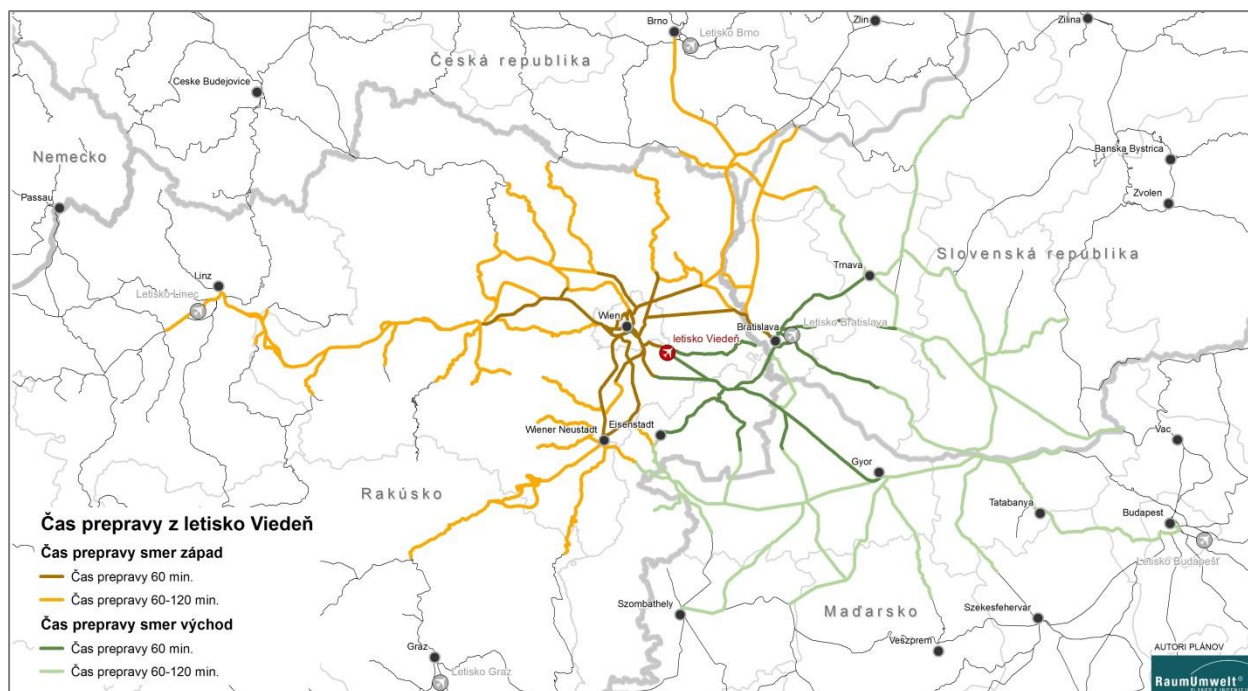
Obrázok 65: Počet cestujúcich na hraničných prechodoch so Slovenskom N-0+ a VNV 2035 (ÖIR 2015a; vlastné znázornenie)

Celkovo je **dodatočný počet cestujúcich** za pracovný deň a smer s okolo 440 cestujúcimi označiteľný ako **mierny**. Najväčšie zmeny sa ukazujú v diaľkovej resp. regionálnej doprave severne resp. južne od *Dunaja*. Zatiaľ čo je v prípade alternatívy N-0+ väčšina diaľkovej prepravy realizovaná cez marcheggské rameno Ostbahn severne od *Dunaja* a regionálna preprava z najväčšej časti cez *hraničný prechod pri Kittsee* južne od *Dunaja*, v prípade navrhovanej zmeny dopravnej siete bude diaľková preprava odvíjaná

cez *Kittsee* a väčšina regionálnej prepravy cez marcheggské rameno Ostbahn. Autobusová doprava cez *Wolfsthal* v prípade presadenia navrhovanej zmeny siete značne klesne.

Flughafen Wien (letisko Viedeň) je jeden z **najväčších profitujúcich** zo zmeny dopravnej siete: Pri stále narastajúcom počte leteckých pasažierov (súčasne okolo 22 mil. pasažierov / rok; prognóza 2040: okolo 43 mil. pasažierov / rok) mohol podiel železnice v pripojovacej preprave stúpnuť z 15 % v roku 2004, na 25 % v roku 2010, a na 31 % v roku 2013. Dodatočné pôsobenie priameho spojenia diaľkových vlakov západnej a čiastočnej južnej trasy v týchto hodnotách ešte nie je zahrnuté.

Dosiahnuteľnosť Flughafen Wien (letiska Viedeň) možno navrhovanou zmenou dopravnej siete značne zlepšiť. Obrázok 66 zobrazuje budúci čas prepravy od *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* v železničnej doprave ako smerom na východ, tak aj smerom na západ až do času prepravy 120'. V porovnaní so súčasnou dosiahnuteľnosťou (porovnaj Kapitulu 4.4.1.1, Obrázok 15) je viditeľné výrazné zlepšenie dosiahnuteľnosti *Flughafen Wien (letiska Viedeň)*.



Obrázok 66: Časy prepravy z Flughafen Wien (letiska Viedeň) železnicou v roku 2040 vrát. navrhovanej zmeny siete (vlastné spracovanie)

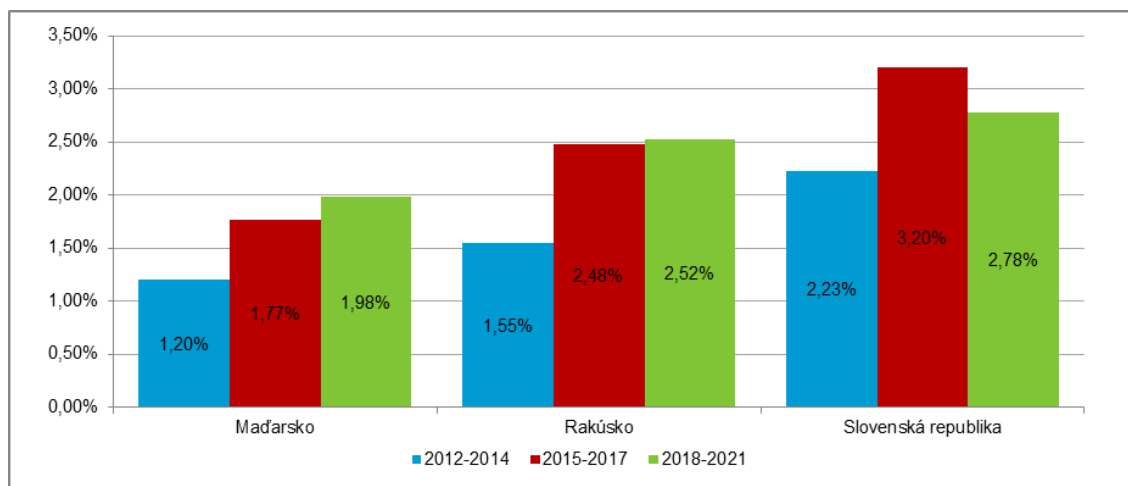
Pripojením *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* na železničnú sieť smerom na východ je potrebné počítať s **d ďalším výrazným nárastom podielu železničnej prepravy** na Modal Split. Medzi Maďarskom a *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* je vďaka navrhovanej zmene siete možné dosiahnuť približne jeden Modal Split železnice z cca. 32 % z celkovej prepravy (ÖIR 2015a: Str. 97).

Aj preto, že je v budúcnosti potrebné z dôvodu stúpajúcej preťažnosti vzdušného priestoru ako aj nákladov počítať so zosilneným presunom letov na krátke vzdialenosti na železnicu, rastú šance **kooperácie** medzi železnicou a leteckou dopravou v zmysle systémového partnerstva (porovnaj ÖIR 2015a). Napojením uzla *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* do celkovej dopravnej siete sa posilní **systémové partner-**

stvo medzi železnicou a leteckou dopravou a podporí sa ekologicko-politicky usilované presunutie osobnej (diaľkovej) prepravy z ciest na koľajnice.

Rozšírenie záujmového územia *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* smerom na východ ako aj lepšie prepojenie s okolitými obcami zvýši hodnotu *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* ako hospodárskeho stanovišťa a tým aj hodnotu východného regiónu ako celku.

Kapacitné vyťaženie existujúcej železnice Ostbahn v úseku medzi *Viedňou* a *Bruck an der Leitha* momentálne naráža na svoje hranice (porovnaj BMVIT 2009) a tým predstavuje potenciálne problémové miesto v rámci západnej osi východne od *Viedne*. Kapacitné využitie vo veľkopriestore *Viedeň* je >100 %, preto je i bez ďalšej výstavby potrebné počítať s deficitmi v kvalite obsluhy. V Rakúsku, Slovenskej republike a rovnako aj v Maďarsku je prognostifikovaný ďalej stúpajúci dopyt v nákladnej doprave s ročne +1,2 až 3,2 % (porovnaj Kapitola 4.4.2.2 a Obrázok 18). Tým je nutne zaťažená i existujúca Ostbahn, ktorá sa nachádza v rámci RFC (Rail Freight Corridor) 5, RFC 7 a budúceho RFC 9.



Obrázok 67: Prognóza dopytu v nákladnej doprave, scenár nárastu stredný (RFC 7 2014: str. 72; vlastné spracovanie)

V dopravnej prognóze Österreich 2025+ sú na relevantných priesekoch, vychádzajúc zo stavu z r. 2005, pre rok 2025 očakávané značné **nárasty v nákladnej preprave** (porovnaj Kapitola 4.4.2.2). V železničnej nákladnej preprave sú to na prieseku *Nickelsdorf - Hegyesalom* + 32 %³⁷ a na hraniciach k *Bratislave* + 67 %³⁸. Najväčšia časť celkového nárastu dopravy v nákladnej doprave je však odvíjaná na cestách, ktoré tiež stále viac narážajú na svoje kapacitné hranice.

Aby sa vyhovelo **stúpajúcemu dopytu v nákladnej doprave**, sú nutne potrebné kapacity na existujúcej Ostbahn vytvorené dodatočne rozšírením trasy, aby bolo možné ponúknuť napr. trasy pozdĺž koridorov železničnej nákladnej dopravy EÚ.

Aj ohľadom úvah o **predĺžení širokorozchodných koľají** z *Košíc* do priestoru *Viedeň* sú nutne potrebné dodatočné kapacity v nákladnej doprave na existujúcej Ostbahn. Plánuje sa zriadenie **prekladacieho terminálu** blízko *Viedne* a *Bratislavy*, s určitou pravdepodobnosťou južne od *Dunaja*. Realizácia terminá-

³⁷ z 4,4 mil. na 5,8 mil. ton prepravovaného tovaru za rok (porovnaj Kapitola 4.4.2.2)

³⁸ z 3,6 mil. na 6,0 mil. ton prepravovaného tovaru za rok (porovnaj Kapitola 4.4.2.2)

Iu prinesie regiónu dodatočné hospodárske impulzy. Presunom osobnej dopravy na nový traťový element možno získať tieto kapacity a hospodárske stanovište môže byť ďalej posilnené.

Zkvalitnenie železničnej infraštruktúry so sebou prinesie **odľahčenie a tým zlepšenie i pre cestnú dopravu**. Tým je nutne potrebné vybudovanie železničnej dopravnej siete juhovýchodne od Viedne, aby boli deficity v kvalite ovládania držané čo najnižšie, aby sa vyhovel existujúcemu dopytu, a aby sa v ďalšom kroku posilnila železničná doprava.

Funkčné rozdelenie medzi nákladnou a osobnou dopravou na celkovej osi prinesie nárast aktivít pre systém železníc. Funkcionálne uprednostňovanie segmentov osobná prímestská a diaľková doprava a nákladná doprava umožní vznik nových kapacít a zoptimalizuje existujúcu kapacitnú situáciu na Ostbahn. Vytvorí sa infraštruktúrne predpoklady pre **nové ponuky**.

Vďaka spojeniu hospodársky silnejšie ovplyvnených regiónov na východe Európy so západnými hospodárskymi regiónmi pozdĺž *Dunaja* môžu byť **suroviny a polotovary vhodné pre transport železničnou dopravou** transportované za nízke náklady, a tým bude podporovaná produktivita a výmena tovaru (ÖBB 2014: str. 6 a ďalšie).

Ako časť TEN-dopravnej siete, konkrétne Baltsko-jadranského koridora, koridora Orient/Východné stredomorie a koridora Rýn-Dunaj je možné **kofinancovanie Európskou úniou** pre uskutočnenie zámeru. Z facility „Connecting Europe“ (CEF) momentálne môžu byť prostredníctvom EÚ dotované (dotovacia perióda 2014 až 2020) štúdie k vysokovýkonnej trase na úseku *Viedeň – Bratislava / Viedeň – Budapešť / Bratislava - Budapešť* (vrátane prispôsobenia spojenia medzi tromi štátmi). Aj pre ďalšie plánovacie kroky resp. presadenie zámeru až po realizáciu v zmysle TEN-dopravnej siete je možné vychádzať z kofinancovania z EÚ. Vďaka dohľadnému veľkému dopytu najmä v železničnej nákladnej doprave (pozri Obrázok 67) možno v hlavnej železničnej sieti medzi *Viedňou, Budapešťou a Bratislavou* v každom prípade očakávať vysoké **vyťaženie trasy**.

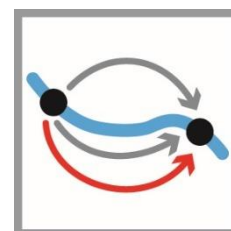
Očakávaný presun podielov Modal Split z ciest na koľajnice okrem toho **prispieva k ochrane klímy**. Železničná doprava je oproti MIV (motorizovaná individuálna doprava), ktorá predstavuje jedného z hlavných produktovej emisií skleníkových plynov, ale i v porovnaní s leteckou dopravou ekologický spôsob pohybu a transportu. Posilnenie železničnej dopravy je preto jeden z centrálnych cieľov v stratégiách pre zvládnutie zmeny klímy. Vďaka rozšíreným kapacitám v nákladnej doprave a tým výhodnejším podmienkam pre transport, ako aj vďaka dodatočnej ponuke v osobnej doprave, ktorá najmä pre mnohých denne cestujúcich ľudí v regióne prinesie podstatné zlepšenie dosiahnuteľnosti cieľov, bude v budúcnosti cestovanie absolvované po koľajniciach namiesto po cestách. Okrem ušetrenia CO₂-emisií zaťažujúcich klímu sa v dôsledku presunu z ciest na koľajnice predíde aj zdraviu škodlivým látkam v ovzduší ako sú oxidy dusíka (NO_x) a jemný prach prenikajúci do pľúc (PM10).

V dôsledku očakávaného prestupu denne cestujúcich ľudí a leteckých pasažierov z dopravných prostriedkov osobný automobil alebo linkový autobus na železničnú dopravu môže byť redukované **individuálne riziko** nehody v osobnej doprave; riziko smrti je v osobnom automobile 63 krát vyššie ako vo vla-

ku a riziko zranenia je v osobnom automobile 113 krát vyššie ako vo vlaku³⁹. Rozširujúce vybudovanie železničnej infraštruktúry teda možno pokladať za prínosné pre dosiahnutie cieľa zvýšenia všeobecnej dopravnej bezpečnosti.

6.2.2 Popis všeobecných pravdepodobne značných dôsledkov v užšom priestore zisťovania

Ako už bolo vysvetlené v kapitole 6.2.1, navrhovanou zmenou siete dôjde k **zlepšeniu ponuky železničnej infraštruktúry** v celom východnom regióne. Predovšetkým doplnenie uzla *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* prinesie veľké výhody pre región východne od *Viedne* a ďalšie časti severného *Burgenland*. V priestore medzi *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *Bruck an der Leitha*, ktorý doteraz nie je priamo napojený na železničnú sieť, existuje i možnosť lepších dosiahnuteľností. Lepšie napojenie **regionálnych centier** okrem toho prinesie hospodárske impulzy pre región a pomôže zvýšiť podiel Umweltverbund (skupina ekologických prepravcov) v **Modal Split**.



Ako je vysvetlené v kapitole 5.3.1, celý región východne od *Viedne* patrí ohľadom **rastu obyvateľstva** k najdynamickejšim regiónom Rakúska. V regiónoch *Bruck an der Leitha* a *Neusiedl am See* je prognostifikovaný nárast obyvateľstva do r. 2045 okolo 18 - 19 %, vo *Schwechat* dokonca až 31 %. Z hospodárskeho hľadiska sa severné *Burgenland* nachádza na dobiehajúcom kurze; **miery rastu**, ktoré sú v porovnaní s *Niederösterreich (Dolné Rakúsko)* a *Viedňou* vysoké, predpokladajú v budúcnosti rastúce hospodárske aktivity v regióne. Navrhovaná zmena siete môže ako **dodávateľ impulzu** zosilniť resp. zrýchliť tento vývoj.

Vďaka novému trasovému elementu sú v **regionálnej doprave** možné nové a výrazne rýchlejšie spojenia, ktoré prinesú mnohé výhody pre celý región. Zlepšenia možno znázorniť najmä na základe kratších časov prepravy (pozri Tabuľka 29).

Trasa	Čas prepravy 2015	Čas prepravy po zmene prepravnej siete cez Flughafen Wien (letisko Viedeň)
Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bratislava	1:00 (Bus)	0:45
Flughafen Wien - Bruck an der Leitha	0:30 (Bus)	0:15
Flughafen Wien - Neusiedl am See	0:45 (Bus)	0:30
Flughafen Wien - Eisenstadt	2:00 (rôzne prestupy)	1:00

Tabuľka 29: Možné časy prepravy v regionálnej doprave v hodinách, zaokrúhlené (ÖIR 2015a; vlastné stvárnenie)

V rámci užšieho priestoru zisťovania bude značne zlepšená **dosiahnuteľnosť v osobnej doprave**; to prispeje k odbúraniu **regionálnych rozdielov** v tejto oblasti. Týka sa to najmä bezprostredne postihnutej trasy vrátane uzlov *Bruck an der Leitha* a *Parndorf* ako aj ich okolia. Okrem toho bude zo **zlepšeného**

³⁹ V celej Európe je zjavné, že počet usmrtených cestujúcich v železničnej doprave na mld. osobo-km - 0,15 je výrazne nižší ako počet usmrtených cestujúcich v cestnej doprave na mld. osobo-km - 3,5 (Vorndran, Ingeborg 2010: str. 1.083).

pripojenia na Flughafen Wien (letisko Viedeň) profitovať celé Nordburgenland (Severné Burgenlandsko) a tým i tie regióny, ktoré sú prostredníctvom spojujúcich a prípojných dráh zapojené do siete.

Cez stanicu *Bruck an der Leitha* bude vytvorené priame spojenie z *Eisenstadt* alebo *Kittsee* k *Flughafen Wien (letisko Viedeň)*. Práve na týchto trasách sa značne zníži čas prepravy k *Flughafen Wien (letisko Viedeň)*: **Časová úspora** na trase *Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Eisenstadt* bude v budúcnosti okolo 60', na trase *Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Neusiedl am See* resp. *Bruck an der Leitha* 15' (pozri Tabuľka 29). Zvyšný čas pre tieto trasy môže byť v budúcnosti čiastočne znížený o polovicu. Najmä pre mnohých denne cestujúcich do zamestnania z okresov *Bruck an der Leitha* a *Neusiedl am See*⁴⁰, ktorých pracoviskom je *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* (Kapitola 5.3.1.3), bude letisko atraktívne dosiahnuteľné prostredníctvom Umweltverbund (skupina dopravných prostriedkov únosných pre životné prostredie, ecomobility).

Flughafen Wien (letisko Viedeň) smerom na východ doteraz nie je pripojené na hlavnú železničnú dopravnú sieť. Väčšina spojení východne od *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* musí byť uskutočnená autobusom alebo osobným automobilom. Skoro tretina osôb (27,8 %) zamestnaných na *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* (celkovo okolo 20.000 zamestnancov) prichádza z okresov *Wien Umgebung (okolie Viedne)*, *Bruck an der Leitha* a *Neusiedl am See*. Doplnením stanice *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* do siete vysokovýkonných dráh sa pre výrazný počet denne cestujúcich zamestnancov z regiónu značne zlepši dosiahnuteľnosť pracoviska pomocou Umweltverbund (skupina dopravných prostriedkov únosných pre životné prostredie, ecomobility).

Nielen pre zamestnancov, ale i pre leteckých pasažierov v regióne bude zvýšené záujmové územie *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* vrámci užšieho skúmaného priestoru a ďalej bude posilnený jeho význam ako **regionálne hospodárske stanovište**. Vytvorí sa **atraktívna ponuka vo verejnej osobnej prímestskej doprave**, a tým alternatíva k MIV. Podiel železnice na celkovej hromadnej doprave môže byť medzi Maďarskom a letiskom *Flughafen Wien* zvýšený takmer na tretinu (porovnaj ÖIR 2015a).

Nový traťový element medzi *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* a *Bruck an der Leitha* slúži primárne **osobnej doprave**, čím je umožnená **optimalizácia kapacitnej situácie** na existujúcej Ostbahn. Uvoľnenie kapacít na existujúcej Ostbahn vytvorí nové potenciály v nákladnej doprave, ktorá bude naďalej odvíjaná na tejto trase (porovnaj Kapitola 6.2.1).

Spojnica Bruck an der Leitha sa vďaka novému traťovému elementu stane **centrálnou prestupnou stanicou** v osobnej prímestskej a regionálnej doprave. Mnohí cestujúci z a do *Viedne* resp. do *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* budú v budúcnosti prestupovať v *Bruck an der Leitha*. Vďaka tomu je v každom prípade možné očakávať hospodársky impulz pre okresy *Bruck an der Leitha* a *Neusiedl am See*. Hospodárske parky v regióne (*Bruck an der Leitha*, *Parndorf* a *Kittsee*), ktoré sú dôležitými pracoviskami pre lo-

⁴⁰ Ľudia cestujúci do zamestnania do cieľa *Schwechat* (Statistik Austria 2011):
2.073 zárobkovo činných osôb resp. 9,9 % všetkých cestujúcich prichádza z okresu *Bruck an der Leitha*.
1.488 zárobkovo činných osôb resp. 7,1 % všetkých cestujúcich prichádza z okresu *Neusiedl am See*.

kálne obyvateľstvo (porovnaj Kapitola 5.3.1.3), môžu rovnako profitovať z rozšírenia a lepšieho pripojenia na verejnú železničnú dopravnú sieť.

V dôsledku zmeny siete možno v rámci užšieho priestoru skúmania očakávať najmä **priestorové účinky**, ktoré v tejto fáze plánovania ešte nemožno polohovo presne popísať. Navrhovaná zmena siete v každom prípade zahŕňa zriadenie nového traťového elementu medzi **Flughafen Wien (letiskom Viedeň)** a stanicou **Bruck an der Leitha**. Tento traťový element je kľúčový prvok pre dosiahnutie dopravných cieľov. Presná priestorová poloha tohto úseku trasy je ešte otvorená; v každom prípade je však potrebné počítať s nasledujúcimi **priestorovými dôsledkami**:

- ❑ Zriadením nového traťového elementu dôjde k **plošnému zaťaženiu**.
- ❑ Určite dôjde k **prechodu rieky Fischa** ako aj **osídleného pásma pozdĺž rieky Fischa**, pričom presná priestorová poloha zatiaľ nie je stanovená.
- ❑ Koridor divej zveri *Alpsko-karpatský koridor*, ktorý sa tiahne priečne z juhozápadu na severovýchod cez skúmaný priestor, bude v každom prípade novým traťovým elementom **zasiahnutý**.
- ❑ Dôjde i k pôsobeniu na **obraz krajiny**. Či už to bude vo forme rozdelenia krajiny alebo zosilnenia pôsobenia bariér existujúcich lineárnych infraštruktúr, závisí od skutočnej polohy trasy.
- ❑ Obce pozdĺž existujúcej železnice Ostbahn medzi *Viedňou a Bruck an der Leitha* budú odľahčené od osobnej diaľkovej dopravy.
- ❑ Pripojením v *Bruck an der Leitha* dôjde k **zaťaženiu** (priamo alebo okrajovo) poskytnutých **stavebných území pre priemyselné alebo obytné objekty**.

Ohľadom **hlukového zaťaženia** je vďaka novej trase potrebné počítať s ďalšími emisiami z dôvodu dodatočného diania v (diaľkovej) doprave na trase. Už silno zaťažené oblasti sú obce, ktoré sa nachádzajú v **zóne hluku z leteckej dopravy Flughafen Wien (letiska Viedeň)** (porovnaj Kapitola 5.3.3.1). Z dôvodu veľkoplošného rozťahnutia leteckej hlukovej zóny, ktorá sa rozprestiera závisle od veternej situácie v západovýchodnom smere alebo v severo-južnom smere, nie je zabránenie prelínania s dodatočnými hlukovými emisiami možné resp. je sotva možné. *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* okrem toho funguje ako pevná súčasť siete dopravných ciest.

I pozdĺž **existujúcich lineárnych infraštruktúr** je v blízkej oblasti cítiť čiastočne výrazné existujúce zaťaženie. Zviazanie nových lineárnych dopravných infraštruktúr s existujúcimi infraštruktúrami má za následok, že čiastočne dôjde k ďalšiemu **zaťaženiu už zaťažených oblastí**. V porovnaní s tým by malo vedenie trasy mimo existujúcich infraštruktúr ten následok, že **doteraz pokojné oblasti**, ktoré sú v danom prípade využívané ako oddychový priestor alebo miesta pre utiahnutie sa, budú teraz rovnako **zaťažené**.

V dôsledku posilnenia ponuky koľajnícovej infraštruktúry a tým presunu podielov cestnej dopravy na koľajnice sa popri zabránení **emisiám skleníkových plynov** (porovnaj Kapitola 6.2.1) zabráni i **škodlivým látkam vo vzduchu** podmieneným cestnou dopravou ako sú oxidy dusíka (NO_x) a jemný prach prenika-

júci do pľúc (PM₁₀). Tým sa dosiahne zlepšenie situácie škodlivých látok vo vzduchu, predovšetkým pozdĺž doteraz veľmi používaných ciest 1. triedy.

6.2.3 Hodnotenie všeobecných pravdepodobne značných dôsledkov

Navrhovaná zmena siete prinesie dôležité **zlepšenie dosiahnuteľnosti aglomeračných centier**; výrazne zatriktívnené budú obzvlášť spojenia medzi *Viedňou, Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *Bratislavou* ako aj *Viedňou, Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *Budapešťou. Flughafen Wien (letisko Viedeň)*, medzinárodný dopravný uzol a dôležité hospodárske stanovište vo východnom regióne, bude v budúcnosti optimálne zapojené do **európskej hlavnej dopravnej siete** a môže rozšíriť svoje záujmové územie smerom na východ cez štátnu hranicu a tým priniesť **hospodárske impulzy**.

Uzol *Bruck an der Leitha* ako **regionálny dopravný uzol** zvýši svoju hodnotu, z čoho budú profitovať i menej centrálné regióny, najmä severný *Burgenland*. **Regionálne disparity** regiónov, ktoré sú znevýhodnené okrem iného z pohľadu verejného dopravného pripojenia, môžu byť **odbúrané** a posilní sa regionálne hospodárstvo. Pripojením *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* východne na železničnú dopravnú sieť a s tým súvisiacim skrátením časov prepravy dôjde k **zatriktívneniu železničnej dopravy** a presunu dopravy z ciest na koľajnice. Z toho profitujú tiež skupiny obyvateľstva, ktoré nemajú vlastný osobný automobil.

Vysoká potreba infraštruktúrnych opatrení je obsérne zdokumentovaná. Vďaka **dohľadnému veľkému dopytu najmä v železničnej nákladnej doprave** možno na hlavnej železničnej sieti medzi *Viedňou, Budapešťou* a *Bratislavou* v každom prípade očakávať vysoké vyťaženie trasy. Pripojením *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* budú optimálne vyčerpané potenciály v priestore. Premiestnenie **dopravy z ciest na koľajnice** okrem toho povedie k zníženiu nákladov na životné prostredie napr. skrze znížené náklady zapríčinené dopravnými zápchami alebo nehodami. Tým sa vyhovie cieľu **efektívneho a na potreby orientovaného nasadenia finančných prostriedkov**.

Navrhovaná zmena siete prispeje k **ochrane klímy** vďaka premiestneniu cestnej dopravy na ekologický spôsob dopravy po koľajniciach a tým redukcii CO₂-emisí. Zároveň nie je možné zabrániť spotrebe vzácneho, neobnoviteľného zdroja - pôdy. Prostredníctvom ekologického plánovania však môžu byť tieto zásahy realizované v zmysle **trvalého a efektívneho využitia zdrojov**. Zmena siete je so zreteľom na **šetrné využívanie a ochranu prirodzených zdrojov** celkovo hodnotená ako cieľovo neutrálna.

Ďalším prínosom je **vytvorenie kvalitného obývateľného prostredia**. Presunutie dopravy z ciest na koľajnice dosiahne zníženie úniku škodlivín do ovzdušia, presun dopravných prúdov vytvárajúcich hluk na koľajnice ako aj pokles rizika nehôd. Tiež sa síce počíta s účinkami na obraz miest a krajiny, prevládajú však **pozitívne účinky**, ktoré sú v neposlednom rade sprevádzané i vyššou sociálnou spravodlivosťou a rovnosťou šancí v súvislosti s prístupnosťou verejných dopravných prostriedkov.

V Tabuľka 30 sú preložené a zobrazené všeobecné pravdepodobne značné **účinky v stupni dosiahnutia cieľov**.

Navrhovaná zmena siete

A Hospodárske stanovisko	+ Optimalizácia kapacitnej situácie v železničnej dopravnej sieti + Zlepšenie dosiahnuteľnosti aglomeračných priestorov + Premiestnenie dopravy z ciest na koľajnice + Odľahčenie systémov koľajnice a cesty + Hospodárske impulzy v dôsledku posilnenia Flughafen Wien (letiska Viedeň)
B Regionálne disparity	+ Zlepšenie dosiahnuteľnosti regionálnych centier + Zlepšenie prepravy ľudí denne cestujúcich do zamestnania + Zvýšenie hodnoty regionálneho dopravného uzla
C Efektívne Využitie prostriedkov	- Vysoké nasadenie finančných zdrojov + Optimálne vyčerpanie potenciálov vďaka pripojeniu letiska na Ostbahn + Zníženie ekologických nákladov + Veľký dopyt a vysoké vyťaženie trate
D Zdroje	- Spotreba prirodzených zdrojov + Príspevok k ochrane klímy znížením emisií skleníkových plynov
E Obytné prostredie	+ Zlepšenie hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia premiestnením dopravy na koľajnice + Zníženie nehodového rizika - Rozdelenie krajiny

A	B	C	D	E
---	---	---	---	---

	Vyhlásenie železnice „Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf“ za vysokovýkonnú dráhu.	++	++	+	0	+
---	---	----	----	---	---	---

Tabuľka 30: Stupne dosiahnutia cieľov všeobecných pravdepodobne značných dôsledkov (vlastné spracovanie)

6.3 PRAVDEPODOBNE ZNAČNÉ DÔSLEDKY ALTERNATÍV

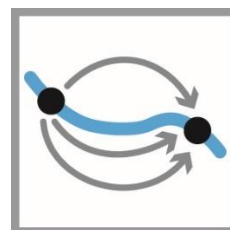
6.3.1 Nulové alternatívy

Nulová alternatíva je definovaná ako **aktualizácia existujúceho stavu**, ktorá zahŕňa **hlavnú dopravnú infraštruktúru** v skúmanom priestore **existujúcu** v čase vzniku predloženej enviromentálnej správy, ako aj všetky **žiadosti týkajúce sa dopravy** v priestore, z ktorých realizácie sa vychádza v skúmanom časovom období **až do roku 2040**. Tým je zobrazený stav siete v skúmanom priestore, ktorý sa očakáva bez realizácie dodatočných projektov v infraštruktúre v roku 2040.

Funkciou nulovej alternatívy je v prvom rade **vzťahný bod** pre alternatívy, ktoré je potrebné brať do úvahy pre **porovnávajúce hodnotenie**. Iba s pomocou takých alternatív je možné metodicky bezchybné porovnávajúce posudzovanie účinkov plánovanej zmeny siete na životné prostredie.

6.3.1.1 Alternatíva N-0: Nulová alternatíva

Ako referenčný prípad pre nasledujúci popis a hodnotenie alternatív je definovaná Alternatíva N-0, ktorá vychádza zo **stavu siete železničnej dopravy bez navrhovanej zmeny siete**. Alternatíva N-0 vychádza z aktualizácie vývojov s existujúcou ponukou koľajnicovej infraštruktúry. Popri **existujúcich a plánovaných žiadostiach týkajúcich sa prepravy** popísaných v kapitole 4.3.1 nie je v tejto alternatíve plánovaná **žiadna ďalšia výstavba koľajnicovej dopravnej siete východne od Viedne**, odhladiac od nutných (lokálnych) reinvestičných a údržbových opatrení. Existujúca Ostbahn ostane dvojkoľajová v jej súčasnej forme.



V prípade alternatívy N-0 je potrebné očakávať nasledujúce dôsledky:

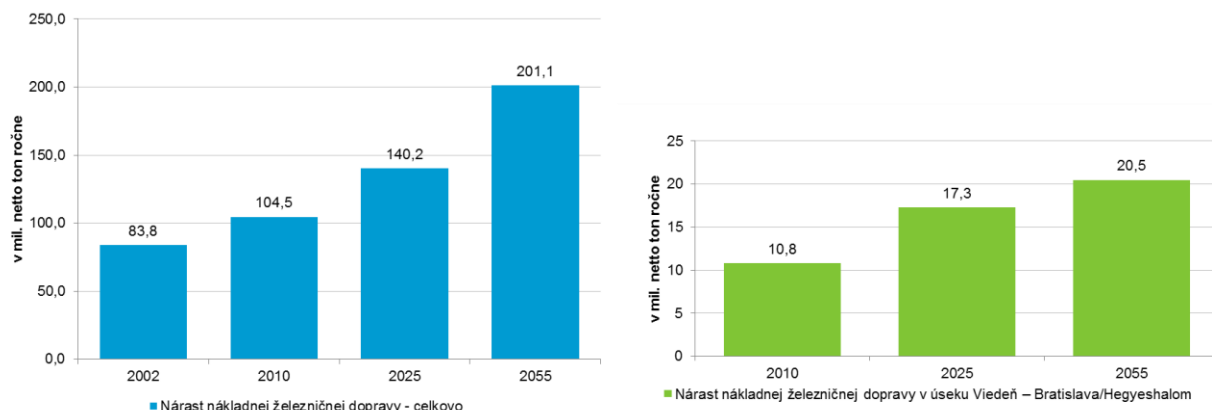
Kapacitné vyťaženie Ostbahn v úseku medzi *Viedňou* a *Bruck an der Leitha* je momentálne >100 % a už naráža na svoje hranice (porovnaj BMVIT 2009). V rámci menovaného úseku je viditeľná napätá kapacitná situácia. Celá západná os východne od *Viedne* zažije ako v nákladnej doprave tak i v osobnej doprave skrze existujúce a plánované dopravné výstavbové opatrenia do r. 2025 ďalšie **nárasty**. I v budúcnosti sa očakáva nárast dopytu v nákladnej doprave v Rakúsku, Slovensku a Maďarsku (porovnaj Kapitola 4.4.2.2).

Pozdĺž „**Donauachse**“ (Dunajská os) boli v posledných rokoch učené (i v rámci Rakúska) početné **investície do koľajnicovej infraštruktúry**⁴¹ resp. sú plánované ďalšie investície, ktoré postupne rozvíjajú svoje dopravné pôsobenie⁴². Pri východiskovej hodnote 104 mil. netto ton / rok v roku 2010 je **prognóza ÖBB pre nákladnú dopravu** pre rok 2025 na celej rakúskej „Donauachse“ (Dunajskej osi) vrátane výstavby nárast transportu v hodnote 140 mil. netto ton / rok a na rok 2055 v hodnote 201 mil. netto ton /

⁴¹ Neprerušovaná štvorkoľajová výstavba Westbahn medzi *Viedňou* a *Linz*, zriadenie Wien Hbf (Viedeň hl.st.) alebo tunela Lainzer Tunnel sú najvýznamnejšie projekty, ktoré viedli k zvýšeniu hodnoty Dunajskej osi. Teraz navrhnutá zmena siete nie je v tejto prognóze obsiahnutá, preto je táto príloha pre popis Alternatívy N-0.

⁴² S dopravnými účinkami súvisia aj podnikovo-ekonomické, národno-hospodárske, ekologické a sociálne účinky.

rok. Na úseku trate *Viedeň - Bratislava / Hegyeshalom* predstavuje východisková hodnota 10,8 mil. netto ton / rok, prognóza na rok 2025 predpovedá 17,3 mil. netto ton / rok a na rok 2055 20,5 mil. netto ton / rok (pozri Obrázok 68).



Obrázok 68: Prognóza nárastu nákladnej dopravy (ÖBB 2014: str. 34 a ďalšie; vlastné znázornenie)

Pri náraste dopravy bez dodatočných infraštruktúrnych výstavbových opatrení dôjde k **zhoršeniu kapacitnej situácie** na už teraz silne vyťaženej Ostbahn, čo povedie k ovládacím deficitom a strate kvality ako v nákladnej, tak i v osobnej prímestskej a diaľkovej preprave. Ak ponuka tratí pozdĺž koridorov nákladnej dopravy RFC zaostane za očakávaným dopytom, môže to viesť k **zvýšenému tlaku na existujúce ponuky v osobnej doprave**, a tým podmieniť zhoršenia v prímestskej a regionálnej doprave. Ďalšou konzekvenciou by bol budúci **presun nákladnej prepravy** na cesty alebo na cesty určené pre nákladnú prepravu v iných štátoch, čím by doteraz učené investície pre posilnenie železnice ako transportného prostriedku nákladnej prepravy nemohli dosiahnuť plný účinok.

Plánované **predĺženie širokorozchodnej železnice**, ktoré by pravdepodobne prinieslo ďalší nárast dopravy, by v prípade jeho realizácie viedlo k ďalšiemu vyhroteniu situácie. Pre realizáciu európskeho Baltsko-jadranského koridoru, koridoru Orient – Východné stredomorie ako aj koridoru Rýn-Dunaj znamená Alternatíva N-0 vytvorenie problémového miesta východne od *Viedne*.

Dosiahnutie **dopravných cieľov** pre **vytvorenie výkonnej osi osobnej dopravy** a **odstránenie problémových kapacitných miest** existujúcej Ostbahn v osobnej prímestskej doprave a nákladnej doprave pri Alternatíve N-0 nie je možné.

Chýbajúce kapacity železničnej dopravy vedú k tomu, že akýkoľvek očakávaný **nárast v medzinárodnej nákladnej doprave** musí byť **nutne** realizovaný **na cestách** - alebo povedie mimo Rakúska. Letecká doprava, ktorá je len veľmi obmedzene vhodná pre transport nákladov, ako aj vodná doprava, ktorá má svoje prirodzené systémové hranice (riedka dopravná sieť, nízke rýchlosti, nízka disponibilita napr. pri nízkej hladine vody atď.), nemôžu resp. môžu len minimálnou mierou prispieť k odľahčeniu v nákladnej doprave. Kontraproduktívne k adekvátnym stanoveným cieľom nútene pokračuje trend **presunu dopravy z koľajníc na cesty**, resp. v dôsledku chýbajúcich potenciálov na koľajniciach tento trend dokonca silnie.

Medzinárodná doprava, ktorá bude i v budúcnosti narastať, vedie k **silnejúcemu zaťaženiu systému cest**, ktorý i pri zohľadnení posilňujúcich opatrení plánovaných pre ďalšie roky vykazuje kapacitné hranice.

V aglomeračných oblastiach *Viedeň* a *Bratislava* sa situácia na existujúcich **problémových miestach** vyostruje a spôsobuje **nárast dopravných problémov** v oblasti, vrát. ich negatívnych účinkov na životné prostredie. Neodvratnou konzekvenciou pri cestovaní v osobnej a nákladnej doprave sú tvorby dopravných zápch a časové straty, popri dodatočnom **zaťažení životného prostredia a obyvateľstva**. Presun dopravy z koľajníc na cesty spôsobí ďalej narastajúci únik emisií skleníkových plynov a škodlivých látok v ovzduší, a negatívne pôsobí na **klímu a kvalitu ovzdušia**.

Flughafen Wien (letisko Viedeň) **nebude úplne integrované do siete vysokovýkonných dráh** v zmysle ustanovení čl. 41 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 (porovnaj Kapitulu 1.3, najmä Obrázok 4). Tým sa nedostavia ani pozitívne účinky v dôsledku verejného pripojenia *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* v bezprostrednej východnej záujmovej oblasti *Viedne* vrát. severného *Burgenland*, ako ani v regiónoch východných susedných štátov Slovenska a Maďarska blízko hraníc. Ani cieľové časy prepravy na úsekoch *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Győr* 60' a *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Budapešť* 120' v osobnej diaľkovej doprave nemôžu byť dosiahnuté. **Dosiahnuteľnosť Flughafen Wien (letiska Viedeň)** železnicou na východ ostane naďalej nevýhodné a usilované systémové partnerstvo železnica - letecká doprava **nemôže byť posilnené**.

Flughafen Wien (letisko Viedeň) ako diaľkový dopravný uzol bude i v budúcnosti čoraz významnejšie. Najmä pre východné susedné krajiny bude *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* ako dopravný uzol stále dôležitejšie. Dôjde k bezzábranovému **nárastu cestnej premávky** z východu (ako vrámci Rakúska, tak aj v medzinárodnej doprave), pretože pre početných denne cestujúcich do zamestnania a turistov z východu nie je k dispozícii žiadna alternatívna atraktívna ponuka v sieti verejných dopravných prostriedkov.

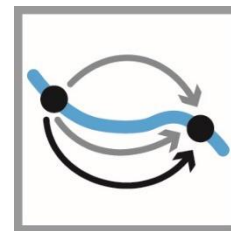
Cieľ vybudovania regionálneho dopravného uzla v *Bruck an der Leitha* tiež nebude sledovaný. Tým ostane **vynechané i pozitívne impulzy** v ohľade na zlepšenie situácie dosiahnuteľnosti v regióne a odbúranie regionálnych disparít.

Neuskutočnením ďalších výstavbových opatrení východne od *Viedne* ostane **bezprostredné fyzické obmedzenia priestoru nezmenene** ohraničené na existujúcu infraštruktúru.

Z **hľadiska národného hospodárstva** je presadenie Alternatívy N-0 napriek ušetreným investičným nákladom hodnotené tiež negatívne, pretože vznikajúce náklady v dôsledku presunu prepravy na cesty (napríklad vo forme dopravnej zápchy), neinternalizovateľných **negatívnych (ekologických) nákladov** ako aj uniknutých šancí môžu prevýšiť investičné náklady. **Doterajšie investície**, najmä pozdĺž západnej osi východne od *Viedne*, by v dôsledku vzniku problémových miest v nákladnej preprave a tým v dôsledku presunu dopravy na trasy v iných štátoch, **nemuseli rozvinúť** svoj **vplyv**. Okrem toho sa nedostavia **hospodárske impulzy a efekty tvorby hodnôt**, ktoré pri výstavbe veľkých infraštruktúrnych opatrení pretrvávajú mnohé desaťročia.

6.3.1.2 Alternatíva N-0+ železničná doprava: Vybudovanie Ostbahn v rámci existujúceho VV-nariadenia Viedeň - štátna hranica pri obci Nickelsdorf

Ako ďalšia **referenčná alternatíva** je rozsiahle vybudovanie Ostbahn v rámci existujúceho VV-nariadenia *Viedeň - štátna hranica pri obci Nickelsdorf* definovaná ako **Alternatíva N-0+**. Tým má byť navrhovaná zmena siete konfrontovaná – so zreteľom na vývoj západnej osi - i s možným masívnym vybudovaním existujúcej trasy Ostbahn.



Táto alternatíva v protiklade k navrhovanej zmene siete nezahŕňa **žiadny uzol Flughafen Wien (letisko Viedeň)** a tým ani **žiadny nový traťový element Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha**. Táto alternatíva vychádza čisto zo zvýšenia hodnoty existujúcej Ostbahn; takéto zhodnotenie – popri existujúcich a plánovaných dopravných projektoch zobrazených v kapitole 4.3.1 – by sa rovnalo štvorkoľajovej výstavbe medzi *Viedňou a štátnou hranicou pri obci Nickelsdorf*.

Pri realizácii Alternatívy N-0+ je potrebné počítať s nasledujúcimi dôsledkami:

Výstavbou existujúcej Ostbahn je možné vytvoriť **dodatočné kapacity** a tým priniesť určité odľahčenie súčasnej resp. budúcej situácie. **Rozdelenie nákladnej a osobnej dopravy** prinesie skrátenie časov prepravy a zvýšenie atraktivity trás *Viedeň - Budapešť* a *Viedeň - Bratislava*. V rámci európskeho koridoru Rýn-Dunaj resp. koridoru Orient / Východné Stredomorie nepredstavuje úsek trasy zásadne **žiadne problémové miesto** a zodpovedá požiadavkám vysokovýkonnej trasy.

Momentálny počet cestujúcich na existujúcej Ostbahn približne 19.000 cestujúcich denne môže byť rozšírením železnice Ostbahn v rámci existujúceho nariadenia pre vysokovýkonné trasy zvýšený až na 35.000 cestujúcich denne. To v protiklade k presadeniu navrhovanej zmeny siete vráť. *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* (ÖIR 2015a: str. 99; porovnaj kapitolu 6.2.1) znamená denne rozdiel približne 9.000 cestujúcich. Podľa toho **nebudú optimálne využité možné potenciály** výstavby na tomto úseku západnej osi východne od *Viedne*.

Dosiahnutie **dopravných cieľov** pre **vytvorenie výkonnej osi osobnej dopravy** a **odstránenie problémových kapacitných miest** existujúcej Ostbahn v osobnej prímestskej doprave a nákladnej doprave je však možné.

Flughafen Wien (letisko Viedeň) v rozpore s ustanoveniami článku 41 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 **nie je plnohodnotne** – teda aj v sieti vysokovýkonných dráh – integrované do európskej **TEN-T jadrovej siete**. Tým sa nedostavia ani pozitívne účinky v dôsledku lepšieho verejného pripojenia *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* v bezprostrednej východnej záujmovej oblasti *Viedne* vrát. severného *Burgenland*, ani v regiónoch východných susedných štátov Slovenska a Maďarska blízko hraníc. Ani cieľové časy prepravy na úsekoch *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Győr 60'* a *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Budapešť 120'* v osobnej diaľkovej doprave nemôžu byť dosiahnuté. **Dosiahnuteľnosť Flughafen Wien (letisko Viedeň)** železnicou na východ ostane naďalej nevýhodná a usilované systémové partnerstvo železnica - letecká doprava **nemôže byť posilnené**.

Rozšírenie existujúcej železnice Ostbahn v rámci existujúceho nariadenia pre vysokovýkonné trasy ide ruka v ruku s vysokým **nasadením finančných prostriedkov**, nakoľko sa rozšírenie na existujúcom mieste v zastavanej oblasti čiastočne vyrovná nákladom za novostavbu. Vďaka dohľadnému veľkému dopytu najmä v železničnej nákladnej doprave možno na hlavnej železničnej sieti medzi *Viedňou, Budapešťou a Bratislavou* v každom prípade očakávať vysoké vyťaženie trasy. Potenciály v dôsledku **chýbajúceho pripojenia Flughafen Wien (letiska Viedeň)** každopádne nebudú optimálne vyčerpané. Vďaka zabráneniu ďalších presúvacích efektov z koľajníc na cesty sa pôsobí proti vzniku ekologických nákladov.

Flughafen Wien (letisko Viedeň) ako **diaľkový dopravný uzol** bude i v budúcnosti čoraz významnejšie. Najmä pre východné susedné krajiny bude *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* ako dopravný uzol stále dôležitejšie. Dôjde k bezzábranovému **nárastu cestnej premávky** z východu (ako vrámci Rakúska, tak aj v medzinárodnej doprave), pretože pre početných denne cestujúcich do zamestnania a turistov z východu nie je k dispozícii žiadna alternatívna atraktívna ponuka v sieti verejných dopravných prostriedkov.

Uzol *Bruck an der Leitha* síce v zásade môže byť posilnený ako regionálny dopravný uzol rozšírením existujúcej Ostbahn, avšak nerealizovaním priameho koľajnicového spojenia k *Flughafen Wien (letisku Viedeň)* **nebudú vyčerpané možné potenciály**.

V dôsledku štvorkoľajovej výstavby existujúcej Ostbahn je potrebné očakávať **negatívne priestorové účinky**. Rozšírenie povedie k záberom plôch v oblastiach, ktoré sú využívané prevažne poľnohospodársky. V rámci osídlených oblastí dôjde v dôsledku výstavby aj ku **konfliktom ohľadom vývoja osídlených oblastí** a dodatočnému **imisnému zaťaženiu** hlukom z koľajníc. Možnosť viesť dve dodatočné koľaje lokálne okolo osídlených oblastí naproti tomu povedie k **dodatočnej fragmentácii krajinného priestoru**, ktorá by mala byť z poľnohospodárskeho, estetického a v neposlednom rade z ekologického hľadiska hodnotená kriticky.

6.3.1.3 Hodnotenie nulových alternatív

Alternatíva N-0 pôsobí prevažne **cieľovo kontrárne** na **cieľ posilnenia aglomeračných centier ako hospodárskych a vzdelávacích centier**, keďže budú naďalej vyostrované možné problémové miesta v železničnej dopravnej sieti. Tým sa dlhodobo sťaží medzištátna dosiahnuteľnosť ako aj prístupnosť k aglomeračným centráм. Problémové miesta, ktoré pôsobia aj na lokálnu a regionálnu dopravu denne cestujúcich ľudí, povedú k ďalšiemu presunu na cestnú dopravu, ktorá v ďalšom dôsledku tiež môže naraziť na hranice svojich kapacít. V regióne východne od *Viedne* je potrebné počítať so stúpajúcimi časmi prepravy a tým rastúcimi nákladmi resp. nákladmi pre denne cestujúcich ľudí, ktoré **ďalej vyostria regionálne disparity**.

Alternatíva N-0 pôsobí kontraproduktívne k cieľu **efektívneho nasadenia finančných prostriedkov**, keďže negatívne národnohospodárske efekty v dôsledku nerealizovania nutných investícií potenciálne prevýšia ušetrené prostriedky. Priamo síce nebudú čerpané žiadne prírodné zdroje; avšak negatívne účinky, ktoré vyplynú z nevyhnutne sa dostaviacich dopravných problémov v priestore, povedú k dodatočnému úniku emisií skleníkových plynov a tým k **zhoršeniu situácie v ohľade na ochranu klímy**. Spo-

lu s nárastom MIV stúpa i zaťaženie hlukom a únikom škodlivých látok a tým je blokový **cieľ vytvorenia kvalitného obytného prostredia**.

Pri presadení alternatívy N-0+ by mohlo byť dosiahnuté **zlepšenie dosiahnuteľnosti aglomeračných centier**, obzvlášť spojenie medzi *Viedňou a Bratislavou* ako aj *Viedňou a Budapešťou. Flughafen Wien (letisko Viedeň)*, ktoré je popri svojej funkcii medzinárodného dopravného uzla jedno z najvýznamnejších hospodárskych stanovišť v celom východnom regióne, nebude profitovať z infraštruktúrneho opatrenia, čím sa nedostavia podstatné hospodárske impulzy. Odľahčenie a zhodnotenie siete železničnej dopravy povedie k zlepšenej dosiahnuteľnosti regiónov východne od *Viedne* a tým k **určitému vyrovnaníu disparít**. Spojnica *Bruck an der Leitha* ako regionálny dopravný uzol si zvýši svoju hodnotu. V rámci aglomeračných centier je možný presun dopravy denne cestujúcich do zamestnania z ciest na koľajnice. Denne cestujúci do zamestnania a príležitostne cestujúci z *Flughafen Wien* (letiska Viedeň) do východného regiónu však ostávajú odkázaní na cestných prepravcov.

Vďaka dohľadnému veľkému dopytu najmä v železničnej nákladnej doprave možno na hlavnej železničnej sieti medzi *Viedňou, Budapešťou a Bratislavou* v každom prípade očakávať vysoké vyťaženie trasy. Chýbajúce pripojenie *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* však tieto efekty porovnateľne zníži. Tým sa každopádne vyhoví cieľu **efektívneho a na potreby orientovaného nasadenia finančných prostriedkov**.

Vývoj železničnej dopravnej siete v rámci existujúceho nariadenia pre VV-dráhy premiestnením určitého podielu **dopravy na ekologický spôsob dopravy po koľajniciach** prispeje k **ochrane klímy. Spotrebe pôdy** v dôsledku vybudovania existujúcej Ostbahn sa síce nedá zabrániť, následky sú však ohraničené na rozšírenie už existujúcich bariér v priestore. Prostredníctvom ekologického plánovania však môžu byť tieto zásahy realizované v zmysle trvalého a efektívneho využitia zdrojov. Táto alternatíva je **so zreteľom na šetrné využívanie a ochranu prirodzených zdrojov** celkovo hodnotená ako **cieľovo neutrálna**.

Ďalším prínosom je **vytvorenie kvalitného obývateľného prostredia**. Presunutie dopravy z ciest na koľajnice dosiahne zníženie úniku škodlivín do ovzdušia, presun dopravných prúdov vytvárajúcich hluk na koľajnice ako aj pokles rizika nehôd. Tiež sa síce počíta s účinkami na obraz miest a krajiny, prevládajú však uvedené pozitívne účinky.

V Tabuľka 31 sú preložené a porovnávajúco zobrazené **účinky Nulovej alternatívy v stupni dosiahnutia cieľov**.

	Alternatíva N-0	Alternatíva N-0+
A Hospodárske stanovište	- Vyostrenie problémových miest v železničnej dopravnej sieti - Zhoršenie dosiahnuteľnosti aglomeračných priestorov - Presun dopravy z koľajníc na cesty - Preťaženie systému koľajníc a cesty	+ Zlepšenie kapacitnej situácie v železničnej dopravnej sieti + Zlepšenie dosiahnuteľnosti aglomeračných priestorov + Odľahčenie systémov koľajníc a cesty ± Nerealizovanie impulzov zvýšením hodnoty letiska ako hospodárskeho stanovišťa
B Regionálne disparity	- Zhoršenie dosiahnuteľnosti reg. centier - Dôsledky pre denne cestujúcich do zamestnania - Znehodnotenie B/L ako regionálneho dopravného uzla	+ Zlepšenie dosiahnuteľnosti región východne od Viedne ± Nerealizácia lepšieho pripojenia doprava denne cestujúcich Flughafen Wien (letisko Viedeň) - východ + Zhodnotenie B/L ako regionálneho dopravného uzla
C Efektívne využitie pro- striedkov	± Žiadne nasadenie finančných zdrojov - Zníženie účinku učených investícií - Ekologické náklady v dôsledku stúpajúcich dopravných problémov - Presun nákladnej dopravy do iných krajín	- Vysoké nasadenie finančných zdrojov ± Predídanie vzniku ekologických nákladov ± Potenciály nie celkom vyčerpané v dôsledku chýbajúceho napojenia letiska + Veľký dopyt a vysoké vyťaženie trate
D Zdroje	± Žiadna spotreba prirodzených zdrojov - Emisie skleníkových plynov v dôsledku dopravných problémov	- Spotreba plochy a bariéra pozdĺž existujúcej infraštruktúry + Zlepšenie situácie skleníkových plynov
E Obytné pro- stredie	- Stúpajúce hlukové zaťaženie a znečistenie ovzdušia - Zvýšenie rizika nehôd	+ Zlepšenie hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia + Zníženie rizika nehôd - Dôsledky pre krajinu

		A	B	C	D	E
	Alternatíva N-0: Nulová alternatíva	--	--	--	-	--
	Alternatíva N-0+ Železničná doprava: Rozširujúca výstavba železnice Ostbahn v rámci existujúceho VV-nariadenia Viedeň - štátna hranica pri obci Nickelsdorf	+	+	+	0	+

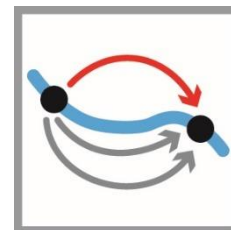
Tabuľka 31: Stupne dosiahnutia cieľov nulových alternatív (vlastné spracovanie)

6.3.2 Alternatívy stanovišť

Alternatívy stanovišť sú tie alternatívy v rámci železničnej dopravy, ktoré zásadne prichádzajú do úvahy pre odbavenie cezhraničnej dopravy medzi Rakúskom a Maďarskom pri zohľadnení dopravných relácií k Slovenskej republike. Nejde pritom o varianty trás, ale o **čiasťočne veľkoplošné vyjadrenia riešení**, ktoré budú mať za následok zakaždým rozličné tvarovania celospolkovej hlavnej dopravnej siete.

6.3.2.1 Alternatíva ST-1: Diaľková doprava Viedeň – Budapešť cez Bratislavu severne od Dunaja

Ako jedna alternatíva k navrhovanej zmene siete je skúmané **odbaavenie diaľkovej dopravy medzi Viedňou a Budapešťou cez Bratislavu severne od Dunaja**. Ide pritom menej o infraštruktúrnú, skôr oveľa viac o prevádzkovú alternatívu, nakoľko sú infraštruktúrne predpoklady i bez toho zabezpečené vďaka plánovanej výstavbe a elektrifikácii marcheggského ramena železnice Ostbahn.



Osobná diaľková doprava na trase *Viedeň - Budapešť* bude v rámci tejto alternatívy odvíjaná **výlučne cez uzol Bratislava severne od Dunaja**. Väčšina nákladnej dopravy bude spolu s osobnou prímestskou dopravou nezmenene vedená po existujúcej Ostbahn južne od *Dunaja*. Odbavenie **nákladnej dopravy** pomocou tejto alternatívy si bude vo veľkoplošnom pozorovaní vyžadovať **dvojité prekríženie Dunaja** (raz vo veľkopriestore *Viedeň*, druhýkrát v Slovenskej republike resp. medzi Slovenskom a Maďarskom) a infraštruktúrne ho nebude možné uskutočniť bez **dodatočného prekríženia Dunaja vo veľkopriestore Viedeň**.

Kapacitné vyťaženie na marcheggskom ramene Ostbahn je > 100 % (porovnaj BMVIT 2009). V aktuálnom rámcovom pláne 2017-2022 (BMVIT 2016a) je ako opatrenie do r. 2022 formulované **selektívne dvojkoľajové vybudovanie a elektrifikácia Marchegger Ast (Marcheggského ramena) Ostbahn**; za predpokladu, že bude rozšírená i existujúca Ostbahn. Aby bolo možné dosiahnuť stanovené ciele (okrem iného obnovenie hlavnej diaľkovej dopravy medzi Rakúskom a Slovenskou republikou, skrátenie cestovných časov na trati *Wien Hbf (Viedeň hl.st.) - Bratislava hl. st.* z približne 65' na cca. 40', zvýšenie kapacít v cezhraničnej doprave ako aj posun v systéme Modal Split v prospech železnice), sú potrebné opatrenia, ktoré prekročujú predložené výstavbové plány; bez takýchto opatrení je potrebné očakávať **prekročenia kapacít** v oblasti mostu Ostbahnbrücke.

Popísaná alternatíva je popri práve plánovaných výstavbových opatreniach zo strany ÖBB na rakúskom štátnom území silne závislá od **infraštruktúrnych výstavbových opatrení v Slovenskej republike a Maďarsku**. Aj tu musia byť vytvorené predpoklady pre prednostné vedenie diaľkovej dopravy cez *Bratislavu* do *Budapešti*. Kapacitná situácia na trase *Devínska Nová Ves - Bratislava* je okrem toho napätá, preto nie je možný ďalší nárast dopravy bez nerealizácie adekvátnych výstavbových opatrení. Z rakúskej strany je to možné len ťažko ovplyvniť.

Presunom osobnej diaľkovej dopravy na Marchegger Ast (Marcheggské rameno) železnice Ostbahn sa môžu na Ostbahn uvoľniť **kapacity v nákladnej doprave**. Rozdelenie osobnej diaľkovej a nákladnej do-

pravy teda povedie k odľahčeniu existujúcej Ostbahn. Bezprostredná prímestská doprava východne od *Viedne* a južne od *Dunaja* môže byť nezmenene realizovaná na existujúcej trase spolu s nákladnou dopravou; napriek tomu ani tu nemožno dlhodobo vylúčiť kapacitné problémové miesta.

Trasa *Viedeň - Bratislava* môže byť z hľadiska **času prepravy** optimálne využitá, na trase *Viedeň - Budapešť* cez *Bratislavu* bude možné priblíženie sa k usilovanému cieľovému času prepravy *Viedeň - Budapešť* iba pri súčasnej **masívnej výstavbe železničnej dopravnej siete v Slovenskej republike a Maďarsku**, pričom v danom prípade bude nutné **zrieknuť sa** tiež **pripojenia Győr**. V dôsledku straty osobnej diaľkovej dopravy na existujúcej Ostbahn bude celý **západomaďarský priestor** v jeho **pripojení smerom na západ cez uzly Győr a v malej miere Hegyeshalom horšie situovaný**. Spojenie z *Viedne* do *Győr* bude značne znehodnotené.

Zatiaľ čo cieľ odstrániť **kapacitné problémy** v osobnej prímestskej a nákladnej doprave na existujúcej Ostbahn môže byť vysoko pravdepodobne dosiahnutý, ostane vytvorenie **výkonnej osi osobnej diaľkovej dopravy** na relácii *Wien Hbf (Viedeň hl. st.) - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Győr - Budapešť a funkčné pripojenie Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bratislava* nespĺnené. Presunom diaľkovej dopravy však každopádne nemožno vylúčiť **kapacitné problémy v priestore Bratislava**.

V dôsledku chýbajúceho napojenia *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* do vysokovýkonnej siete dráh nemôžu byť **optimálne vyčerpané príslušné potenciály v počte cestujúcich**.

Určité posilnenie **regionálneho dopravného uzla** v *Bruck an der Leitha* je vďaka uvoľneným kapacitám mysliteľné, avšak len v malej miere, nakoľko nie sú možné nové relácie. V dôsledku rozšírenia Ostbahn sa všeobecne nedostavia očakávané **hospodárske efekty** pre región východne od *Viedne*, špeciálne pre *Nordburgenland*, v ktorom by hospodárske impulzy pôsobili vyrovnávajúco na rozdiely.

V rámci *Viedne* možno očakávať **konflikty ohľadom trasy** na *Marchegger Ostbahn* (Východná dráha). Problémové miesta, ktoré vzniknú v dôsledku zvýšenej osobnej diaľkovej prepravy na trase, sa objavujú predovšetkým v rámci oblasti mesta, kde z dôvodu používateľských konfliktov a hustej výstavby nemôžu byť realizované žiadne resp. len nízke výstavbové opatrenia. Na trase *Viedeň - Bratislava* ďalej nemožno vylúčiť konflikty medzi osobnou diaľkovou a prímestskou dopravou. Ak by mala byť cez *Bratislavu* zvýšene vedená i nákladná doprava smerom do Maďarska, narastú **konflikty týkajúce sa trasy a kapacitné problémové miesta**. K tomu pribudne i to, že relevantné dopravné uzly nákladnej dopravy v priestore *Viedeň* ležia prevažne južne od *Dunaja* (centrum nákladnej železničnej dopravy *Güterzentrum Wien Süd*, centrálna zoraďovacia stanica, prístav *Viedeň*) a nákladné vlaky musia prechádzať cez už i bez toho veľmi zaťažený železničný most *Ostbahnbrücke*.

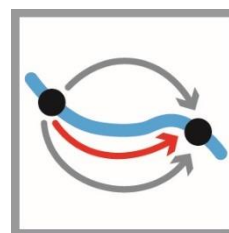
Európske rámcové podmienky (CEF-nariadenie, TEN-T centrálna sieť) predvídajú plány pre novú vysokovýkonnú trasu *Viedeň - Budapešť/ Bratislava* s **pripojením Flughafen Wien (letiska Viedeň)**. *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* podľa alternatívy nie je zapojené do **hlavnej železničnej dopravnej siete**. Pripojenie *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* na východ (najmä v smere *Budapešť*) všeobecne naďalej neexistuje. Cieľ **integrovaného pravidelného cestovného poriadku**, ktorý predpokladá čas prepravy

60' medzi *Viedňou - Flughafen Wien (letiskom Viedeň) - Győr*, nemože byť pri realizácii tejto alternatívy dosiahnutý.

Priestorové účinky sa obmedzujú na možné dodatočne potrebné výstavbové práce pozdĺž Marcheggského ramena Ostbahn, ktoré prekračujú i tak plánované rozširovacie opatrenia. Negatívne účinky sa tým obmedzia na malú resp. lokálnu mieru, pričom sú vrámci zastavanej oblasti vo *Viedni* už i v dôsledku toho očakávané používateľské konflikty.

6.3.2.2 Alternatíva ST-2: Vyhlásenie S7 Pressburger Bahn (Viedenská električka) za vysokovýkonnú dráhu a predĺženie do Bratislavy

Ako ďalšia alternatíva prichádza do úvahy vyhlásenie existujúcej **S7 Pressburger Bahn (Viedenská električka) za vysokovýkonnú trasu** (*Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - štátna hranica pri Berg*), ako aj jej predĺženie po *Bratislavu*. V tejto alternatíve je pozdĺž existujúcej S 7 vedená prevažne osobná diaľková a prímestská doprava. Nákladná preprava bude nezmenene vedená cez existujúcu Ostbahn.



Pressburger Bahn (Viedenská električka), ktorá bola otvorená a sprístupnená pre dopravu v r. 1914, bolo priame železničné spojenie medzi *Viedňou* a *Bratislavou* pri prímestskú a regionálnu dopravu. Od r. 1946 je *Wolfsthal* koncový bod dnešnej S7 Pressburger Bahn (Viedenskej električky). Medzi *Viedňou* a *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* sú už dnes vedené osobné vlaky diaľkovej dopravy. Na ďalšej trase až do *Wolfsthal* by bolo rozsiahle **rozšírenie trasy** nevyhnutné, aby sa umožnili atraktívne časy prepravy v osobnej diaľkovej ale aj v (cezhraničnej) zrýchlenej prímestskej doprave (REX).

Takéto rozšírenie trasy je na základe momentálneho stavu výstavby (vedenie trasy, odstup koľají, uhly atď.) porovnateľné s **novou výstavbou trate**. Pressburger Bahn (Viedenská električka) má momentálne najmä funkcionality **prímestskej a regionálnej dopravnej trasy** a profituje z dobrých účinkov sprístupnenia skrze **železničnú infraštruktúru v blízkosti osídlených oblastí**. Aj čo sa týka napojenia trasy *Bratislava* je ohľadom existujúcej štruktúry osídlenia potrebné počítať s výraznými **priestorovými prekážkami**.

Presunom osobnej diaľkovej dopravy na novú vysokovýkonnú dráhu sa môžu uvoľniť **kapacity v nákladnej doprave**. Rozdelenie osobnej diaľkovej a nákladnej dopravy povedie k odľahčeniu existujúcej Ostbahn. V rámci uzla *Bratislava*, v ktorom je odvíjaná dodatočná osobná a nákladná doprava, sú však očakávateľné **kapacitné problémy a časové straty**; je to z toho dôvodu, že napojenie predĺženej S7 Pressburger Bahn (Viedenskej električky) do slovenskej železničnej siete bude realizované južne od *Dunaja*, avšak väčšina vnútro-slovenských trás od *Bratislavy* leží severne od *Dunaja*. Napojenie trasy do *Bratislavy* ešte nie je celkovo ujasnené, v každom prípade je však potrebné počítať s **priestorovými konfliktami**.

Aby bolo možné zrealizovať skrátený čas prepravy medzi *Viedňou* a *Bratislavou*, musí byť existujúca S7 Pressburger Bahn (Viedenská električka) **novovo zriadená**, ako ohľadom spodnej stavby, tak aj v ohľade

na vytýčenie trasy. Existujúca trasa vedie stredovo cez osídlené oblasti a vykazuje čiastočne problémové miesta a úzke polomery oblúkov, ktoré nie sú vhodné pre vysoké rýchlosti. Rozšírenie trasy alebo optimalizácia trasy sú pozdĺž trate sotva realizovateľné, pretože priestor v oblasti **osídlených oblastí** je veľmi zúžený. Na severe hraničí s touto trasou **Donau-Auen**, prírodne chránený vzácny priestor, a aj práve uvedený priebeh stredovo cez osídlené oblasti vedie nevyhnutne ku konfliktom.

Pozdĺž trasy dôjde na jednej strane k zlepšeniu sprístupnenia ohľadom početnosti premávajúcich vlakov a časov prepravy, na druhej strane ale k zhoršeniu účinkov sprístupnenia osídlených oblastí kvôli viac vzdialeným dopravným staniciam ako aj nízkej hustote zastávok. **Turizmus** v obciach *Hainburg*, ale i v meste *Rímanov Carnuntum* môže profitovať zo zlepšení. Značné zlepšenie pripojenia obcí pozdĺž trasy k *Bratislave* okrem toho prisľubuje dodatočnú **dynamiku osídlenia ako časť aglomeračnej oblasti Bratislava**. S tým spojený tlak osídlení je však iba podmiennečne zlúčiteľný s vývojovými cieľmi obcí pozdĺž trasy.

Naopak **sa nedostavia hospodárske efekty** očakávané v dôsledku rozšírenia existujúcej Ostbahn pre región východne od *Viedne*, špeciálne *Nordburgenland (Severné Burgenlandsko)*, v ktorom by hospodárske impulzy pôsobili vyrovnávajúco na rozdiely.

Európske rámcové podmienky (CEF-nariadenie, TEN-T jadrová sieť) predvídajú plány pre nové vysoko-výkonné spojenie *Viedeň - Budapešť/ Bratislava* s **pripojením Flughafen Wien (letiska Viedeň)**. *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* je napojené na **hlavnú železničnú dopravnú sieť** v smere *Bratislava*. Pripojenie *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* na regionálne hospodárske centrá na východe *Viedne (Bruck an der Leitha, Parndorf* atď.), ale najmä v smere *Budapešť* naďalej nie je stanovené resp. je len nepriamo stanovené cez obchádzky. Cieľ **integrovaného pravidelného cestovného poriadku**, ktorý predpokladá čas prepravy 60' medzi *Viedňou* a *Győr*, nemože byť pri realizácii tejto alternatívy dosiahnutý.

6.3.2.3 Hodnotenie alternatív stanovišť

Alternatíva stanovišť s diaľkovou dopravou medzi *Viedňou* a *Budapešťou* cez *Bratislavu* prispeje vďaka uvoľneniu kapacít k **posilneniu aglomeračných oblastí ako hospodárskych centier**. Spojenie medzi *Viedňou* a *Bratislavou* je v osobnej diaľkovej doprave optimálne vybudované, *Budapešť* je dosiahnuteľná cez uzol *Bratislava* so zvýšenou spotrebou času. Alternatíva však neprinesie žiadne zlepšenie pre pripojenie *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* v smere východ. Ohľadom **vyrovnania regionálnych disparít** je táto alternatíva označiteľná ako cieľovo neutrálna, nakoľko do železničnej dopravnej siete nebudú lepšie pripojené žiadne doteraz nepripojené oblasti resp. žiadne nové relácie.

Vďaka dohľadnému veľkému dopytu najmä v železničnej nákladnej doprave možno na hlavnej železničnej sieti medzi *Viedňou* a *Bratislavou* v každom prípade očakávať vysoké vyťaženie trasy. Chýbajúce pripojenie *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* však tieto efekty porovnateľne zníži. Nutné kontextové opatrenia, ktoré sú nevyhnutné pre realizáciu tejto alternatívy, podmieňujú nasadenie finančných zdrojov. Ohľadom **efektívneho a na potreby orientovaného nasadenia finančných prostriedkov** je alternatíva hodnotená ako cieľovo neutrálna.

Alternatíva výrazne prispieva k ochrane klímy premiestnením cestnej dopravy na ekologický spôsob dopravy po koľajniciach. Spotreba prirodzených zdrojov sa nedá predísť, je však ohraničená na ospravedliteľnú mieru. Prostredníctvom ekologického plánovania však môžu byť tieto zásahy realizované v zmysle trvalého a efektívneho využitia zdrojov. Zmena siete je so zreteľom na **šetrné využívanie a ochranu prirodzených zdrojov** celkovo hodnotená **ako čiastočne prospešná**.

Ďalším prínosom je **vytvorenie príjemného obývatel'ného prostredia**. Presunutie dopravy z ciest na koľajnice dosiahne zníženie úniku škodlivín do ovzdušia, presun dopravných prúdov vytvárajúcich hluk na koľajnice ako aj pokles rizika nehôd. Tiež sa síce počíta s dodatočnými účinkami na obraz miest a krajiny, prevládajú však pozitívne účinky.

Vyhlásenie S7 Pressburger Bahn (Viedenská električka) za VV dráhu s predĺžením do Bratislavy prispeje vďaka uvoľneniu kapacít k **posilneniu aglomeračných oblastí ako hospodárskych centier**. Spojenie medzi *Viedňou* a *Bratislavou* je v osobnej diaľkovej doprave optimálne vybudované, *Budapešť* je dosiahnuteľná cez uzol Bratislava so zvýšenou spotrebou času. *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* čiastočne profituje zo zlepšeného pripojenia smerom na východ, nedokáže však vyčerpať svoj potenciál. Táto alternatíva vďaka priamemu pripojeniu na S7 Pressburger Bahn (Viedenskú električku) prinesie zlepšenia v regionálnej doprave denne cestujúcich ľudí v okolí Bratislavy, a preto ju možno označiť ohľadom **vyrovnávania regionálnych disparít** ako prínosnú. Pre regionálne hospodárske stanovišťa na rakúskom území z toho nevyplývajú takmer žiadne zlepšenia.

Vďaka dohľadnému veľkému dopytu najmä v železničnej nákladnej doprave možno na hlavnej železničnej sieti na existujúcej Ostbahn očakávať vysoké vyťaženie trasy. V osobnej diaľkovej doprave sú však dodatočné potenciály z dôvodu chýbajúceho priameho pripojenia *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* v smere *Budapešť* pri porovnaní nízke. Ohľadom **efektívneho a na potreby orientovaného nasadenia finančných prostriedkov** je alternatíva hodnotená ako cieľovo neutrálna.

Vyhlásenie S7 Pressburger Bahn (Viedenskej električky) za vysokovýkonnú trasu premiestnením cestnej dopravy na ekologický spôsob dopravy po koľajniciach čiastočne prispeje k ochrane klímy. Zároveň nie je možné zabrániť spotrebe vzácneho, neobnoviteľného zdroja - pôdy. Prostredníctvom ekologického plánovania však môžu byť tieto zásahy realizované v zmysle trvalého a efektívneho využitia zdrojov. Zmena siete je **so zreteľom na šetrné využívanie a ochranu prirodzených zdrojov** celkovo hodnotená **ako cieľovo neutrálna**.

Ohľadom vytvorenia **kvalitného obytného priestoru** je alternatíva z dôvodu zhoršenia stavu imisíí vrámci obcí s už prechádzajúcou S7 Pressburger Bahn (Viedenskou električkou) a zároveň zlepšenia stavu škodlivých látok v ovzduší presunom dopravy z cesty na koľajnice hodnotená ako cieľovo neutrálna.

V Tabuľka 32 sú preložené a porovnávajúco zobrazené **účinky** alternatív stanovišť v **stupni dosiahnutia cieľov**.

	Alternatíva stanovišť ST-1	Alternatíva stanovišť ST-2
A Hospodárske stanovište	± Čiastočne zlepšenie kapacitnej situácie v nákladnej doprave; možné problémové miesto v Bratislave ± Čiastočne zlepšenie dostupnosti aglomeračných priestorov + Odľahčenie systému koľajnice ± Absencia impulzov zvýšením hodnoty letiska ako hospodárskeho stanovišťa	+ Zlepšenie kapacitnej situácie v železničnej doprave ± Čiastočne zlepšenie dostupnosti aglomeračných priestorov + Odľahčenie systému koľajnice ± Určité impulzy v dôsledku zvýšenia hodnoty letiska ako hospodárskeho stanovišťa
B Regionálne disparity	± Žiadne účinky na vyrovnanie regionálnych rozdielov, keďže nebudú sprístupnené žiadne ďalšie regióny	+ Zlepšenie dosiahnuteľnosti medzi Bratislavou a okolím
C Efektívne využitie prostriedkov	± Nasadenie finančných prostriedkov prostredníctvom kontextových opatrení ± Účinky závislé od realizácie v susedných štátoch, potom ale dopyt a vyťaženie trate na existujúcej Ostbahn vysoké; ± Predídenie vzniku ekologických nákladov ± Potenciály nevyčerpané v dôsledku chýbajúceho napojenia letiska	- Vysoké nasadenie finančných prostriedkov + Vysoký dopyt a vysoké vyťaženie trate na existujúcej Ostbahn; ± Predídenie vzniku ekologických nákladov ± Potenciály nevyčerpané
D Zdroje	- Nízka spotreba pôdy resp. spotreba pôdy len na určitých bodoch pozdĺž existujúcej infraštruktúry + Zlepšenie situácie skleníkových plynov	- Spotreba plochy a bariéra pozdĺž existujúcej infraštruktúry, konflikty v osídlenej oblasti + Zlepšenie situácie skleníkových plynov
E Obytné prostredie	+ Zlepšenie hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia premiestnením dopravy + Zlepšenie rizikovosti nehôd premiestnením dopravy ± Žiadne rozdelenie krajiny	+ Zlepšenie znečistenia ovzdušia - Zhoršenie hlukovej záťaže + Zlepšenia rizikovosti nehôd premiestnením dopravy - Rozdelenie krajiny v oblasti Bratislavy

		A	B	C	D	E
	Alternatíva ST-1: Diaľková doprava Viedeň – Budapešť cez Bratislavu severne od Dunaja	+	0	0	+	+
	Alternatíva ST-2: Vyhlásenie S7 za VV dráhu s predĺžením do Bratislavy	+	+	0	0	0

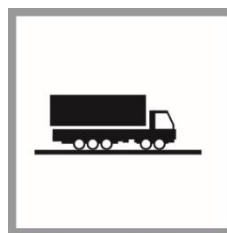
Tabuľka 32: Stupne dosiahnutia cieľov alternatív stanovišť (vlastné spracovanie)

6.3.3 Systémové alternatívy

Systémové alternatívy sú alternatívy vrámci celku dopravcov a druhov dopravy, ktoré sú zmysluplne k dispozícii pre odbavenie dopravného dopytu. Ide pritom o domienky k rôznym **zasadeniam ťažísk**, ako môže byť cestná, vodná ako aj letecká doprava samotná alebo spoločne ako časť intermodálnej siete nasadená pre dosiahnutie cieľov a ďalej rozvíjaná:

6.3.3.1 Alternatíva S-1: Cestná doprava: Potenciál v nákladnej a osobnej doprave

Cestné komunikácie sú **najflexibilnejší dopravca**. Ako v osobnej, tak aj v nákladnej doprave je spravidla možné **absolvovať trasu** medzi východiskovým a cieľovým bodom **priamo**. Cestná sieť je v trvalo osídlenom priestore vyslovene **hustá**; prostredníctvom cestnej siete možno dosiahnuť takmer každé želané miesto.



Priemerná rýchlosť je v cestnej doprave na krátkych a stredne dlhých trasách – s výnimkou veľmi krátkych trás – **najvyššia** (pozri Tabuľka 33). V osobnej doprave je cesta z dôvodu väčšinou **nízkeho času prepravy** a **komfortu** žiadaná. V nákladnej doprave hovorí v prospech cestnej dopravy **vysoká flexibilita** a v porovnaní s ostatnými **nízke transportné náklady**, nakoľko len časť externých nákladov musí niesť skutočne pôvodca. Okrem toho možno spravidla bez obmedzení používať rôzne vozidlá s rôznymi používateľskými triedami a rozmermi.

Prepravná bezpečnosť je v porovnaní s ostatnými prepravcami **nízka**. **Únik emisií** z látok, ktoré sú škodlivé pre klímu, a iných škodlivých látok je v porovnaní s inými prepravcami **vysoký**. Externé **náklady** sú približne dvakrát tak vysoké ako na železnici resp. päťkrát tak vysoké ako pri lodnej doprave (pozri Tabuľka 33). V nákladnej doprave sú v porovnaní s ostatnými umožnené **nízke prepravované množstvá** na vozidlo.

Porovnávací veličina	Osobný automobil / nákladný automobil	Lod'	Železnica	Lietadlo
Prepravné náklady na 1.000 t-km [€] ⁴³	45,21	48,42	12,6	-
Externé náklady na 1.000 t-km [€] ⁴⁴	24,12	5,00	12,35	-
Priemerná rýchlosť ⁴⁵ (nákladná doprava) [km/h]	50	6	10-18	-
Prepravné vzdialenosti na tonu nákladu pri rovnakej spotrebovanej energii [km] ⁴⁶	100	370	300	-
Únik skleníkových plynov na t-km (nákladná doprava) [g] ⁴⁷	98	33	23	1.540
Únik skleníkových plynov na osoby-km (osobná doprava) [g] ⁴⁸	142,3	-	77,9 / 45,2 ⁴⁹	230,0

Tabuľka 33: Zvolené porovnávajúce veľkosti prepravcov (vlastné stváranie)

⁴³ porov. viadonau 2016

⁴⁴ Frauenhofer ATL 2008: str. 53 a ďalšie

⁴⁵ Frauenhofer ATL 2008: str. 53 a ďalšie

⁴⁶ porov. viadonau 2016

⁴⁷ Umweltbundesamt (Spolkový úrad životného prostredia) (2012): str. 14

⁴⁸ Umweltbundesamt (Spolkový úrad životného prostredia) (2012): str. 32

⁴⁹ Železničná diaľková doprava / Železničná prímestská doprava

Alternatíva S-1 vychádza z **uprednostňovanej výstavby systému ciest** ako časť celkového dopravného systému pre odvíjanie aktuálneho resp. budúceho dopravného dopytu. Vo funkcionálnom pozorovanom priestore existuje – pri zohľadnení predpokladaných nových a rozširujúcich stavieb do horizontu prognóz 2040 – už **hustá cestná sieť**, ktorá sprístupňuje všetky relevantné hospodárske a aglomeračné centrá. Ako v osobnej, tak i v nákladnej doprave môže cestná dopravná infraštruktúra – každopádne za predpokladu ďalších opatrení novostavieb a rozširujúcich stavieb – obsiahnuť dopravný dopyt.

Špeciálne v okolí aglomeračných oblastí je potrebné počítať s tým, že sa vyskytnú **kapacitné problémové miesta** a bude potrebné vybudovať ďalšie sieťové elementy. Vybudovanie cestnej siete a podporovanie cestnej dopravy však vedie iba k **zachovaniu kvality stanovišť a dosiahnuteľnosti** aglomeračných oblastí – menej však k ich zvyšovaniu, keďže už nie je možné očakávať **žiadne zásadné zlepšenie dosiahnuteľnosti**. Zároveň sa predpokladá, že nekonajúce sa zlepšenia u ostatných – v porovnaní k ceste momentálne a dohľadne menej obsiahlo vybudovaných – prepravcov povedie k **relatívnemu zhoršeniu konkurencieschopnosti**.

V dôsledku podporovanej výstavby systému ciest **nedôjde k ekologicky usilovanému presunu osobnej a nákladnej dopravy** z cesty na ekologickejších prepravcov. Je potrebné vychádzať z toho, že nielen nárasty v osobnej a nákladnej doprave budú primárne odvíjané cez systém ciest, ale že kapacitné rozšírenia v systéme ciest pre seba vygenerujú novú prevádzku. Takýto vývoj je predovšetkým v jasnom **rozpore s klimaticko-politickými stanovenými cieľmi**.

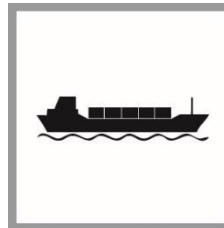
Rozšírenie cestnej infraštruktúry celkovo mimoriadne **negatívne** ovplyvní **prirodzené zdroje**, jednak zriadením infraštruktúry samotnej, ale aj bežiacou prevádzkou. V značnej miere dôjde k **upchatiu a rozdeľovacím efektom**, ktoré sú nevyhnutné resp. sotva vyrovnateľné. Výrazne sa prejaví priame a nepriame **škody v ekosystéme** v dôsledku šírenia škodlivých látok, hluku, rozdelenia a nároku na pôdu.

Uprednostňovanie cestnej dopravy oproti iným prepravcom vedie tiež k relatívnemu **zhoršovaniu ľudského zdravia**: Štatistické **riziko nehody** je v cestnej doprave najväčšie. Okrem toho je nevyhnutné priame **zaťaženie imisiami**, najmä prostredníctvom škodlivých látok vo vzduchu. Podporovanie štruktúr závislých od motorových vozidiel je tak všeobecne kontraproduktívne k cieľu chrániť prirodzené zdroje.

Najmä v osobnej doprave sú **vstupné bariéry** v dôsledku zriaďovacích a udržiavacích nákladov v porovnaní s ostatnými dopravcami vysoké. Ceny pohonných látok sú v závislosti od ceny ropy dlhodobou ťažko kalkulovateľné veličiny. V budúcnosti nie je možné vylúčiť stúpanie ceny ropy. Okrem toho sú určité skupiny osôb (napr. staré osoby alebo deti) vylúčené zo samostatného využívania. Podporovanie MIV (motorizovanej individuálnej dopravy) je – špeciálne v už veľmi dobre vybudovanej cestnej sieti – voči cieľu podporovať sociálnu spravodlivosť a rovnosť šancí tendenciálne kontraproduktívne.

6.3.3.2 Alternatíva S-2: Lodná doprava: Potenciál v nákladnej doprave

Vodná cesta je v porovnaní s ostatnými **ekologickejší, bezpečnejší a cenovo výhodnejší** prepravca. Náklady na personál, infraštruktúru a investičné náklady sú – merané na prepravné jednotky – relatívne nízke. Vďaka možnosti transportovať **veľké množstvá** je vnútrozemská lodná doprava cenovo výhodný dopravca (pozri Tabuľka 33). Väčšinou neexistujú zákazy prepravy v nedeľu alebo sviatky, preto je frekvencia transportov vyššia ako u iných prepravcov.



Vnútrozemská lodná doprava je v relácii k transportovanému množstvu **ekologická** a má **nízkú spotrebu energie**. Pri rovnakej spotrebe energie môže byť jedna tona nákladu transportovaná na nákladnom automobile 100 km, zatiaľ čo loďou 370 km (pozri Tabuľka 33). Dôvodom toho sú i **vysoké transportné kapacity**. Tým sú v porovnaní s inými prepravcami na tonu nákladu vylučované najnižšie emisie škodlivých látok. Aj **externé náklady** sú vo vnútrozemskej lodnej doprave značne nižšie ako u nákladných automobilov resp. železnice.

V porovnaní s inými prepravcami je vnútrozemská lodná doprava veľmi viazaná na **veľmi roziahnutú dopravnú sieť s veľkými medzerami**. Prirodzené **výkyvy vodnej hladiny** môžu viesť k neistým pomerom plavebných vôd. Períody s nízkou hladinou vody spôsobujú, že sú vodné cesty pre mnohé typy lodí nepriechodné. Pri vnútrozemskej lodnej doprave sú navyše možné iba **nízke rýchlosti** (pozri Tabuľka 33), v dôsledku čoho tento spôsob dopravy ako transportný prostriedok pre časovo senzibilné náklady neprichádza do úvahy. Vnútrozemská lodná doprava je ďalej silne závislá od **počasí** (napr. pri tvorbe ľadu alebo vplyvu počasia na prepravovaný náklad). Náklady na prepravu sú nízke iba pri vysokom a pravidelnom realizovaní; **náklady za prekladanie** z resp. na cestné transportné prostriedky môžu zvýšiť celkové náklady.

Alternatíva S-2 vychádza z **uprednostňovanej výstavby systému vodných ciest** ako časti celkového dopravného systému pre odvíjanie aktuálneho resp. budúceho dopravného dopytu. V skúmanom priestore je *Dunaj* jediná relevantná vodná cesta významná pre nákladnú dopravu. Aj keby bol *Dunaj* medzi *Viedňou* a *Bratislavou* resp. *Budapešťou* optimálne vybudovaný – čo je v protiklade k ekologickým stanoveným cieľom pre väčšinu úseku tejto rieky a vyžaduje si vysoké nasadenie finančných prostriedkov –, ostatne vodná doprava zaťažená ako kvantitatívnymi, tak aj kvalitatívnymi reštrikciami; inak povedané: Z dôvodu zásadných špecifík vodnej dopravy je jej oblasť nasadenia obmedzená na určité skupiny nákladov. Vodná cesta tak dokáže nahradiť ostatných prepravcov iba v určitej miere. Okrem toho vodná cesta **nie je relevantná pre osobnú dopravu** v pozorovanom priestore.

6.3.3.3 Alternatíva S-3: Letecká doprava: Potenciál v osobnej doprave

Prepravná bezpečnosť je v prípade **leteckej dopravy** v porovnaní s inými prepravami relatívne najvyššia. Cestovná resp. transportná rýchlosť je na stredných a dlhých vzdialenostiach veľmi vysoká. Letecká doprava je navyše väčšinou veľmi presná.



Letecká doprava je finančne mimoriadne nákladný druh prepravy. V nákladnej doprave sú transportné náklady za odoslanie jednej tony nákladu cca. 1.350 Euro (Frauenhofer ATL 2008, Str. 55). K tomu prispieva **obmedzený nákladný priestor** a **obmedzená schopnosť transportovať vysoké hmotnosti**. V osobnej doprave vedú podobne vysoké náklady k tomu, že niektoré skupiny obyvateľstva sú vylúčené. **Priama preprava** je taktiež **zriedkavo možná** a potreba multimodálnych uzlov je ako v osobnej, tak i v nákladnej doprave veľmi vysoká. V dôsledku vysokého úniku skleníkových plynov je letecká preprava **ekologicky** mimoriadne **škodlivá**: V nákladnej i osobnej doprave ležia hodnoty unikania skleníkových plynov značne nad hodnotami v lodnej vnútrozemskej a železničnej doprave (pozri Tabuľka 33).

Alternatíva S-3 vychádza z **uprednostňovaného odvíjania** aktuálnych resp. budúcich dopravných prúdov **s leteckou dopravou** ako časťou celkového prepravného systému. V skúmanom priestore je *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* turniketom s najväčším medzinárodným významom. Letiská v *Budapešti* alebo *Bratislave* majú sekundárny význam ako prestupné letiská.

Lety na krátke vzdialenosti sú všeobecne **neekonomickejšie** ako lety na dlhé vzdialenosti, a tým sú proporcionálne drahšie. **Celkový čas prepravy** na reláciach v rámci funkcionálneho pozorovaného priestoru práve dnes nie je konkurencieschopný. Presadzovanie leteckej dopravy by preto výslovne prinieslo určitú výhodu pre prestupujúcich pasažierov. Zlepšenie dosiahnuteľnosti a tým konkurencieschopnosť hospodárskych a aglomeračných centier vo funkcionálnom pozorovanom priestore sa tým nedá predpokladať. Pre cesty vrámci funkcionálneho pozorovaného priestoru letecká doprava všeobecne **nie je relevantá** pre **nákladnú dopravu** z dôvodu krátkych vzdialeností.

Okrem toho vedie každý presun dopravných prúdov na leteckú prepravu k **zvýšeniu úniku škodlivých látok pre klímu a ovzdušie**. Toto je v protiklade s klimatickými cieľmi a pravdepodobne znamená i škodlivé nepriame účinky na prirodzené zdroje. Okrem toho je **tolerancia voči hluku spôsobenému leteckou dopravou** na krátke vzdialenosti celkovo veľmi **nízka**.

Čisté uprednostňovanie leteckej dopravy je **kontraproduktívne** i pre **podporovanie spoločenskej účasti** z dôvodu vysokých nákladov v doprave na krátke vzdialenosti. Leteckú dopravu je pri optimálnom vybudovaní koľajnícovej siete skôr potrebné vidieť ako doplnenie v zmysle systémového partnerstva.

6.3.3.4 Hodnotenie systémových alternatív

Principiálne ako jediný dopravca pre kompletné pokrytie všetkých transportných a mobilitných potrieb prichádza do úvahy cestná doprava. **Uprednostňovaná výstavba systému ciest** ako časti celkového dopravného systému pre odvíjanie aktuálneho resp. budúceho dopravného dopytu z dôvodu už veľmi dobrého (dohľadného) stavu výstavby cestnej siete pozorovaného priestoru **sotva** sľubuje **pozitívne účinky ohľadom zabezpečenia stanovišťa a vyrovnaní disparít**. Proti tomu však z dôvodu dohľadných kapacitných problémov stoja **negatívne účinky na priestor a spoločnosť**, ktoré nutne vyplývajú z nevyhnutného vybudovania infraštruktúry.

Uprednostňovaná výstavba systému vodných ciest ako časti celkového dopravného systému pre odvíjanie aktuálneho resp. budúceho dopravného dopytu umožňuje **vyčerpanie existujúcich potenciálov** v nákladnej preprave. Keďže je však príslušný segment nákladnej dopravy veľmi špecifický, je potenciálne pôsobenie v hospodárskom systéme nízke – aj keď pozitívne. Pre osobnú dopravu nemá vodná cesta *Dunaj* nezávisle od jej stavu vybudovania žiadny relevantný význam. Rozsiahle vybudovanie vodnej cesty *Dunaj* je v neposlednom rade v protiklade k stanoveným ekologickým cieľom.

	Systémová alternatíva cestná doprava	Systémová alternatíva vodná doprava	Systémová alternatíva letecká doprava
A Hospodárske stanovište	± Takmer žiadne dodatočné potenciály z dôvodu veľmi dobrého stavu výstavby	+ Potenciály v nákladnej doprave ± Takmer žiadne potenciály v osobnej doprave	± Žiadne potenciály v nákladnej doprave + Potenciály v osobnej doprave
B Regionálne disparity	± Sotva dodatočné potenciály z dôvodu veľmi dobrého stavu výstavby	± Žiadny prínos k odbúraniu disparít	- Žiadna konkurencieschopnosť z dôvodu nákladov a celkového času prepravy
C Efektívne využitie prostriedkov	± Žiadna priama spotreba finančných prostriedkov	+ Pozitívny účinok v hospodárskom systéme - Vysoké nasadenie finančných prostriedkov (bagrovacie práce)	± Žiadna priama spotreba finančných prostriedkov
D Zdroje	- Emisie skleníkových plynov v dôsledku vysokého diania v cestnej doprave a dopravných problémov	- Zásahy do ekologickej rovnováhy	- Emisie skleníkových plynov v dôsledku vysokého diania v leteckej doprave
E Obytné prostredie	- Hluková záťaž a znečistenie ovzdušia	± žiadne účinky	- Hluková záťaž a znečistenie ovzdušia

		A	B	C	D	E
	Alternatíva S-1: Cestná doprava: Potenciál v nákladnej a osobnej doprave	0	0	0	--	-
	Alternatíva S-2: Lodná doprava: Potenciál v nákladnej doprave	+	0	0	-	0
	Alternatíva S-3: Letecká doprava: Potenciál v ocobnej doprave	+	-	0	--	--

Tabuľka 34: Stupne dosiahnutia cieľov systémových alternatív (vlastné spracovanie)

Uprednostňované odvíjanie aktuálnych resp. budúcich dopravných prúdov **s leteckým prepravcom** ako časti celkového prepravného systému nespôsobí v rámci funkcionálneho pozorovaného priestoru žiadnu relevantnú zmenu dopravného diania: **Náklady a celkový čas prepravy** sú v osobnej doprave **sotva konkurencieschopné**; v nákladnej doprave sú leteckej preprave **kapacitne a podnikovo-hospodársky** zasadené **úzke hranice**. Tento druh prepravy zároveň fakticky vylučuje časti obyvateľstva a každá dodatočne transportovaná jednotka spôsobuje mimoriadne **vysoké dodatočné emisie škodiace klíme, škodlivé látky v ovzduší a hlukové emisie**.

Z pozorovania systémových alternatív sa tým dá jasne odvodiť, že **izolované polozenie ťažiska** na určitých prepravcov neprinesie **celospoločensky uspokojujúci stav**. Implicitne je teda tiež doložené, že **navrhovaná zmena siete** je nutnou časťou vývoja **hlavnej dopravnej siete**.

V Tabuľka 34 sú preložené a **porovnávajúco zobrazené účinky** systémových alternatív v **stupni dosiahnutia cieľov**.

7 SÚHRNNÉ ZHODNOTENIE A ODPORUČENIE, REALIZAČNÉ MOŽNOSTI

7.1 SÚHRNNÉ ZHODNOTENIE ALTERNATÍV

Alternatíva N-0 bez ďalšieho vybudovania železničnej siete východne od *Viedne* nevyhnutne povedie k vyostreniu dopravnej situácie a s tým spojených negatívnych účinkov v priestore východne od *Viedne*. Ohľadom všetkých stanovených cieľov je hodnotená ako cieľovo kontrárna.

Alternatíva N-0+ síce prispieva k dosiahnutiu vytýčených cieľov ohľadom zvýšenia dopravných kapacít v železničnej nákladnej doprave, nedokáže však vyčerpať možné potenciály v dôsledku chýbajúceho pripojenia *Flughafen Wien (letiska Viedeň)*.

Realizácia **Alternatívy stanovišť ST-1** s odbavením diaľkovej dopravy z *Viedne* do *Budapešti* cez *Bratislavu* prispeje k uvoľneniu kapacitnej situácie na existujúcej Ostbahn. Účinnosť tejto alternatívy však bezprostredne závisí od realizácie rozsiahlych infraštruktúrnych opatrení vo východných susedných štátoch, a tým sa nachádza mimo oblasti vplyvu iniciátorky. Okrem toho nebudú vyčerpané potenciály v dôsledku chýbajúceho pripojenia *Flughafen Wien (letiska Viedeň)*.

Alternatíva stanovišť ST-2 vyhlásenie S7 Pressburger Bahn (Viedenská električka) za vysokovýkonnú trasu prinesie odľahčenie na existujúcej Ostbahn ako aj pozitívne účinky pre ľudí denne cestujúcich do zamestnania medzi *Bratislavou* a jej okolím, no priestorová realizácia v priestore *Bratislava* momentálne nie je zaistená. Vybudovanie tejto trasy ako spojenia v lokálnej resp. regionálnej doprave nesie so sebou určité prednosti, nie je však daná spôsobilosť ako element hlavnej železničnej dopravnej siete na trase pri vydaní vysokého množstva prostriedkov. Uvedené pozitívne účinky možno z väčšej časti docieľiť aj vytvorením spojenia *Wolfsthal - Bratislava Petržalka* a pri optimálnom využití momentálne existujúcej infraštruktúry železníc v zmysle trasy pre prímestskú a regionálnu dopravu. Tieto účinky sú nezávislé od realizácie navrhovanej zmeny siete.

Systémové alternatívy (S-1 cestná doprava, S-2 vodná doprava, S-3 letecká doprava) sú, pozorované nezávisle od seba, nevhodné ako alternatívy k navrhovanej zmene siete, pretože ich potenciály v rámci systémov sú obmedzené (vodná a letecká doprava), resp. spolu s tým spojenými negatívnymi účinkami pôsobia na priestor a spoločnosť kontraproduktívne voči cieľu (cesta). Z pozorovania systémových alternatív sa tým dá jasne odvodiť, že izolované polozenie ťažiska na určitých prepravcov neprinesie celospoločensky uspokojujúci stav. Implicitne je teda doložené, že navrhovaná zmena siete predstavuje nutnú časť vývoja hlavnej dopravnej siete.

Navrhovaná zmena siete môže pripojením *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* do hlavnej železničnej dopravnej siete najlepšie využiť potenciály v priestore ohľadom posilnenia hospodárskeho stanovišťa ako aj ohľadom odbúrania regionálnych rozdielov, a tým predstavuje efektívne nasadenie prostriedkov vychádzajúce z potrieb a zamerané na cieľ.

		A Hospodárske stano- vište	B Regionálne dispa- rity	C Efektívne využitie prostriedkov	D Zdroje	E Obytné prostredie
Navrhovaná zmena siete						
	Vyhlásenie železnice „Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck / Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf“ za vysokovýkonnú dráhu.	++	++	+	0	+
Nulové alternatívy						
	Alternatíva N-0 Nulová alternatíva	--	--	--	-	--
	Alternatíva N-0+: Železničná doprava: Rozširujúca výstavba železnice Ostbahn v rámci existujúceho VV-nariadenia Viedeň - štátna hranica pri obci Nickelsdorf	+	+	+	0	+
Alternatívy stanovišť						
	Alternatíva ST-1: Diaľková doprava Viedeň – Budapešť cez Bratislavu severne od Dunaja	+	0	0	+	+
	Alternatíva ST-2: Vyhlásenie S7 za VV dráhu s predĺžením do Bratislavy	+	+	0	0	0
Systémové alternatívy						
	Alternatíva S-1: Cestná doprava: Potenciál v nákladnej a osobnej doprave	0	0	0	--	-
	Alternatíva S-2: Lodná doprava: Potenciál v nákladnej doprave	+	0	0	-	0
	Alternatíva S-3: Letecká doprava: Potenciál v osobnej doprave	+	-	0	--	--

Tabuľka 35: Stupne dosiahnutia cieľov navrhovanej zmeny siete a pozorovaných alternatív (vlastné spracovanie)

V prehľade všetkých skúmaných alternatív sa **odporúča zrealizovanie navrhovanej zmeny siete**, teda vyhlásenie železnice *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf* za vysokovýkonnú dráhu (pozri Tabuľka 35).

7.2 MOŽNOSTI REALIZÁCIE NAVRHOVANEJ ZMENY SIETE PODĽA ÚSEKOV

Navrhovaná zmena siete zahŕňa uzly *Viedeň, Flughafen Wien (letisko Viedeň), Bruck an der Leitha* a *štátna hranica pri obci Nickelsdorf*. V rámci jednotlivých **úsekov** (úseky medzi dvoma uzlami, pozri Obrázok 69) sú pre realizáciu navrhovanej zmeny siete mysliteľné **rôzne možnosti**, ktoré so sebou prinášajú rozličné dopravné a priestorové účinky.



Obrázok 69: Úseky navrhovanej vysokovýkonnej trasy (vlastné spracovanie)

Popis **realizačných možností** v rámci uvedených úsekov vyplýva z pohľadu vytýčených (hlavných) cieľov (porovnaj kapitolu 6.1.3). Niektoré z aspektov už boli tematizované v kapitole 6.2.2, pretože je v každom prípade potrebné počítať s ich dôsledkami v priestorovom kontexte. Nasledujúce **možnosti realizácie** sú pozorované v rámci jednotlivých úsekov:

Úsek Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň)

- ❑ Využívanie existujúcej trasy medzi *Viedňou* a *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* ako vysokovýkonnej trasy, nanajvýš s punktuálnymi opatreniami pre výstavbu a prestavbu existujúcej trasy
- ❑ Nová, priama vysokovýkonná trasa medzi *Viedňou* a *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* pri obchádzaní jadra mesta *Schwechat*

Úsek Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha

- ❑ Nová, priama vysokovýkonná trasa medzi *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *Bruck an der Leitha*

Úsek Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf

- ❑ Potrebám prispôsobená výstavba existujúcej dráhy medzi *Bruck an der Leitha* a *štátna hranica pri obci Nickelsdorf*

- Nová vysokovýkonná dráha medzi *Bruck an der Leitha* a *štátnou hranicou pri obci Nickelsdorf* mimo existujúcej trasy

Následne je uvedený detailný popis priestorových možností realizácie vrámci popísaných úsekov (úsek medzi dvoma uzlami) ako aj ich **priestorové účinky**.

7.2.1 Možnosti realizácie na úseku Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň)

Ponuka železničnej dopravy medzi *Viedňou* a *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* momentálne zahŕňa **linku rýchlodráhy S7** z *Viedne Rennweg* do *Wolfsthal* pre osobnú prímestskú dopravu, ako aj pre regionálnu a diaľkovú dopravu dôležité spojenia **hlavnej resp. hlavnej zrýchlenej diaľkovej dopravy**, ktoré sú prepojené od juhu na západ cez *Wien Hbf (Viedeň hl.st.)* až po *Flughafen Wien (letisko Viedeň)*. Vychádzajúc z *Wien Hbf (Viedeň hl.st.)* premávajú vlaky diaľkovej prepravy až do oblasti centrálnej zoraďovacej stanice na existujúcej **Ostbahn**. Tam sú vlaky vedené cez **spojenie Ostbahn - Flughafenschnellbahn** (letisková rýchlodráha, „Klederinger Schleife“), ktoré bolo uvedené do prevádzky podľa cestovného poriadku v decembri 2014, na existujúcu trať **S7 Pressburger Bahn (Viedenská električka)**, a na tejto premávajú až po *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* Okrem toho premáva **City Airport Train (CAT)** priamo medzi *Wien Mitte* a *Flughafen Wien (letisko Viedeň)*.



Obrázok 70: Úsek Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) (vlastné spracovanie)

Cieľom zmeny siete v úseku *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň)* je pripojenie *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* do vysokovýkonnej trasy a ponúknuť **dostatočných kapacít pri čo možno najkratšom čase prepravy v osobnej preprave** na tejto trase (pozri Obrázok 70).

Tým na úseku *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň)* vznikajú **dve principiálne možnosti realizácie**:

- ❑ **Využívanie existujúcej trasy** medzi *Viedňou* a *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* ako vysokovýkonnej trasy, nanajvýš s punktuálnymi opatreniami pre výstavbu a prestavbu existujúcej trasy
- ❑ **Nová, priama vysokovýkonná trasa** medzi *Viedňou* a *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* pri obchádzaní jadra mesta *Schwechat*

V oboch prípadoch sa úsek *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň)* stane **mimoriadne významným pre výkonnú dopravu** s medzinárodnými spojeniami a pre prímestskú dopravu. Tým je **splnený predpoklad** pre vyhlásenie existujúcej resp. plánovanej železnice na tomto úseku za **vysokovýkonnú dráhu** podľa § 1 ods. 1 zákona pre vysokovýkonné dráhy.

7.2.1.1 Využívanie existujúcej trasy medzi Viedňou a Flughafen Wien (letiskom Viedeň)

Prvá principiálna možnosť realizácie na úseku *Viedeň a Flughafen Wien (letisko Viedeň)* je **využívanie existujúcej trasy** medzi *Viedňou* a *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* ako vysokovýkonnej trasy, nanajvýš s **opatreniami pre výstavbu a prestavbu na jednotlivých bodoch**.

Medzinárodná nákladná preprava bude nezmenene vedená po existujúcej Ostbahn. **Osobná doprava** bude odvíjaná cez uzol *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* ďalej cez nový traťový element, ktorý sa pripája na východe, do *Bruck an der Leitha*.

V dôsledku popísanej možnosti realizácie je potrebné očakávať nasledujúce **účinky**:

Využívanie existujúcej trasy ako vysokovýkonnej trasy bez ďalšej infraštruktúrnej výstavby **neumožňuje zvýšenie kapacít** medzi *Viedňou* a *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)*. Bez infraštruktúrnych opatrení v jednotlivých bodoch môžu byť dodatočné vlaky vedené medzi *Viedňou* a *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* iba v obmedzenej miere.

V dôsledku nezmenenej trasy nedôjde v rámci úseku ani k pozoruhodnému **skrátению časov prepravy**, ani k **zvýšeniu kapacít**. Príslušné potenciály boli z väčšiny vyčerpané skrze „**Klederinger Schleife**“. Opatrenia na jednotlivých bodoch, ako sú napr. mimoúrovňové za- a odpojenia ako aj komprimácie do bloku, môžu prispieť k ďalšiemu, aj keď len ohraničenému zvýšeniu kapacít.

(Úzke) **rádiusy oblúkov** na existujúcej trase (najmä v rámci mesta *Schwechat*) a poloha v **husto vystavanej osídlenej oblasti** neumožňujú výrazné zvýšenie rýchlostí v rámci osídlenej oblasti. V osobnej doprave medzi *Wien Hbf (Viedeň hl.st.)* a *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* je na existujúcich koľajniciach možný **čas prepravy 15'** (bez započítania časov státia vo *Wien Hbf (Viedeň hl.st.)* a *Flughafen Wien (letisko Viedeň)*).

Využívanie existujúcej trasy ako vysokovýkonnej trasy si síce nevyžaduje žiadne pozoruhodné infraštruktúrne opatrenia, ani však neprinesie žiadne podstatné zmeny v porovnaní so statusom quo. Vybudovanie na celkovej trase povedie k značnému zvýšeniu dopravného dopytu, ktorý na úseku môže viesť k obmedzeniam pri vytváraní cestovného plánu a pravdepodobne aj k problémovým miestam.

Ani v husto zastavanom osídlenom priestore, ani na voľnej trase sa – i v prípade jednotlivých prestavbových alebo výstavbových opatrení – nepočíta s podstatnou dodatočnou spotrebou plochy. Tým sa neočakáva **žiadne zaťaženie senzibilných alebo ochranu si vyžadujúcich (životných) priestorov**. V dôsledku očakávaného rastúceho dopravného diania dôjde pozdĺž existujúcej trasy v oblastiach, ktoré sú už teraz zaťažené hlukovými imisiami, k ďalšiemu hlukovému zaťaženiu.

7.2.1.2 Nová, priama vysokovýkonná trasa medzi Viedňou a Flughafen Wien (letisko Viedeň)

Druhá principiálna možnosť realizácie na úseku *Viedeň a Flughafen Wien (letisko Viedeň)* je **zriadenie novej, priamej vysokovýkonnej trasy** medzi *Viedňou a Flughafen Wien (letisko Viedeň)* s obchádzaním jadra mesta *Schwechat*. Vychádzajúc z existujúcej Ostbahn v oblasti Viedeň centrálna zoraďovacia stanica kríži dráha osídlený pás medzi *Schwechat a Zwölfaxing* a potom je vedená k *Flughafen Wien (letisku Viedeň)*, pričom konkrétna priestorová poloha ostáva v tejto fáze plánovania otvorená.

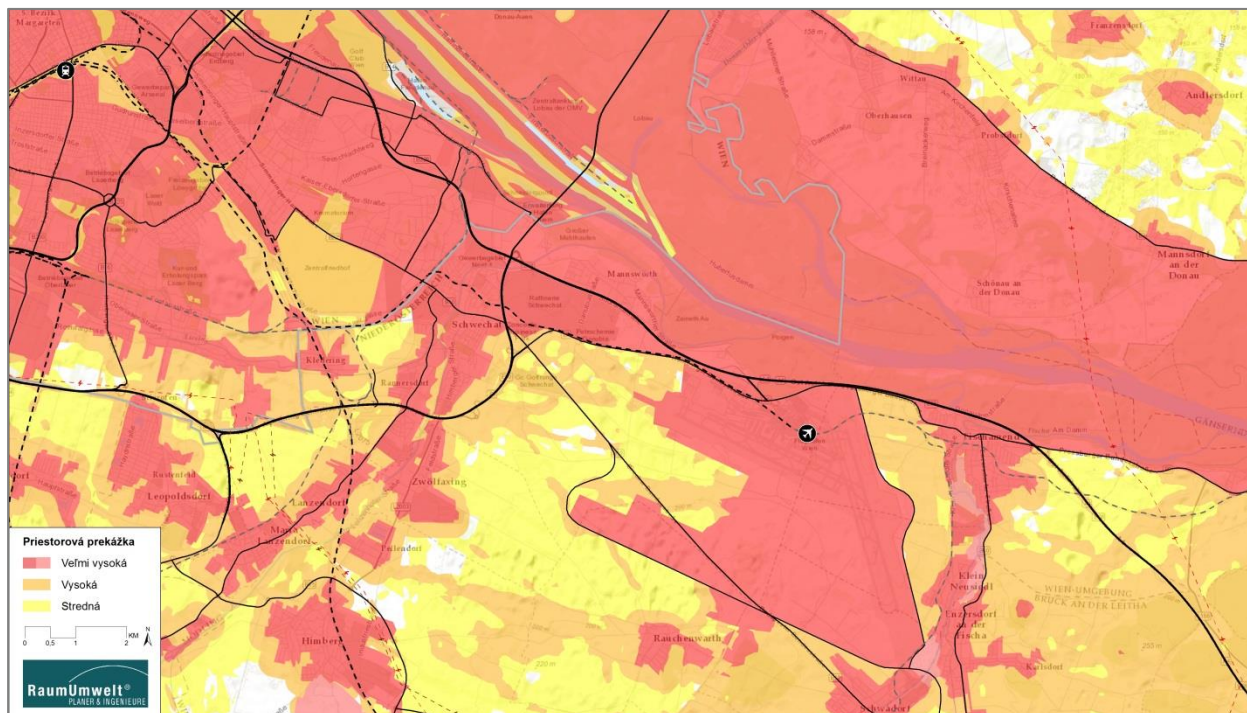
Medzinárodná nákladná doprava bude nezmenene vedená po existujúcej Ostbahn. Nová vysokovýkonná trasa prednostne slúži osobnej diaľkovej doprave, zatiaľ čo prímestská a regionálna doprava je naďalej odvíjaná po existujúcej S7 Pressburger Bahn (Viedenská električka), a tým je postarané o *Schwechat*.

V dôsledku popísanej možnosti realizácie je potrebné očakávať nasledujúce **účinky**:

V osobnej doprave dôjde k **rozdeleniu prímestskej a diaľkovej dopravy**, keďže vlaky diaľkovej dopravy môžu byť odtiaľto vedené po novej trase a nie po existujúcej trase S7 Pressburger Bahn (Viedenská električka). Tým sa vytvorí zlepšená dosiahnuteľnosť v regióne a prednosti v doprave denne cestujúcich ľudí, keďže na základe uvoľnených kapacít môže byť **vybudovaná ponuka prímestskej a regionálnej dopravy** na trase *Viedeň - Schwechat - Flughafen Wien (letisko Viedeň)* a mimo toho. Zriadením novej vysokovýkonnej trasy je možné doceliť väčšie oblúkové rádiusy a tým vyššie rýchlosti, a tak podstatne prispieť k zvýšeniu kapacít a skráteniu časov prepravy. **Čas prepravy** medzi *Wien Hbf (Viedeň hl. st.)* a *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* tým môže byť **skrátený o cca. 5'**.

Pri nadzemnom vedení trasy nie je možné zabrániť **zaťaženiu osídlenej oblasti** v osídlenom pásu medzi *Schwechat, Zwölfaxing a Maria-Lanzendorf* resp. *Himberg*. Pozdĺž celého osídleného pásu sú nadzemne dané celkovo veľmi vysoké priestorové prekážky v podobe existujúcich osídlených objektov; v tejto oblasti neexistuje možnosť nadzemne viesť trasu vzdialene od osídlení. Okrem toho je potrebné skríženie viacerých lineárnych infraštruktúr, ako napr. rýchlostnej cesty S 1 Wiener Außenring (viedenský vonkajší okruh) alebo B 10 Budapester Straße.

Nová trasa okrem toho znamená dodatočný (ponad alebo popod) **prechod cez Schwechat**. Východne od spomenutého osídleného pásu v každom prípade dôjde k **rozdeleniu** poľnohospodársky využívaných plôch; z hľadiska ochrany prírody okrem toho v priestore nie sú žiadne oblasti s podstatnými priestorovými prekážkami (pozri Obrázok 71).



Obrázok 71: Celková priestorová prekážka na úseku Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) (vlastné spracovanie)

Dôjde k **premiestneniu** resp. rozdeleniu dopravných prúdov (najmä diaľkových vlakov) **v oblastiach, ktoré sú už teraz silno zaťažené hlukom a husto osídlené**, na novú trasu. Tým bude na jednej strane odľahčené obyvateľstvo vo *Schwechat*, no na druhej strane budú dodatočne zaťažené oblasti, ktoré sa nachádzajú v blízkosti nových trás.

V súvislosti s **vytvorením novej 3. dráhy Flughafen Wien (letiska Viedeň)** management letiska uvažuje aj o vybudovaní **nového terminálu** (Mid-Field-terminál medzi 1. a 3. dráhou). Pri zriaďovaní nových trás by v zmysle zladenia plánov bolo prospešné viesť rozhovory s *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)*.

7.2.1.3 Hodnotenie pravdepodobne výrazných účinkov realizačných možností na úseku Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň)

Využívanie existujúcej trasy medzi *Viedňou a Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* ako vysokovýkonnej trasy nemôže mať **žiadny podstatný prínos pre usilované zníženie časov prepravy**. Zvyšovanie kapacít je okrem toho možné len v nízkej miere. Úsek *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň)* dlhodobo predstavuje kapacitné problémové miesto, a tým je dlhodobo hodnotený ako kontraproduktívny voči cieľu **posilnenia aglomeračných centier a zvyšovania konkurencieschopnosti**. Táto možnosť realizácie zároveň nevedie k žiadnej ďalšej podstatnej spotrebe zdrojov, a tým spĺňa **cieľ šetrného využívania a ochrany prírodných zdrojov**. Zatiaľ čo nedôjde k ďalšiemu rozdeleniu krajiny a tak ostane zachované kultúrne a krajinné dedičstvo, obyvateľstvo bude v dôsledku očakávaného ďalšieho dopravného diania dodatočne zaťažené **hlukovými imisiami**.

Zriadenie novej, priamej vysokovýkonnej trasy medzi *Viedňou a Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* môže **podstatne prispieť k dosiahnutiu dopravných cieľov** na trase *Viedeň - štátna hranica pri Nickelsdorf*. **Čas prepravy** medzi *Viedňou a Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* môže byť **zredukovaný**, a tým sa **podstatne zlepši dosiahnuteľnosť**. Rozdelením prímestskej a diaľkovej dopravy resp. osobnej a nákladnej dopravy môžu byť vytvorené **nové kapacity**. I prímestská doprava profituje z uvoľnených kapacít. Cieľu vytvoriť **dopravnú infraštruktúru orientovanú na potreby** v zmysle **efektívneho vynaloženia finančných zdrojov** sa tak každopádne vyhovie, i so zohľadnením vysokých nákladov.

Negatívne hodnotené sú nevyhnutne nastupujúce **priestorové účinky** (napr. potreba plôch), ktoré však silne závisia od skutočného výberu trasy resp. technickej realizácie. Možné výrazné zlepšenia v ponuke železničnej dopravy prinesú presuny podielov cestnej dopravy na koľajnice, a tým so sebou nesú **znižovanie škodlivých látok v klíme a ovzduší**. Presunom dopravných prúdov na viaceré trasy dôjde aj k **zlepšeniu hlukovej situácie** v už i tak silno zaťažených oblastiach.

7.2.2 Možnosti realizácie na úseku Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha

Medzi *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* a *Bruck an der Leitha* momentálne neexistuje **žiadne nepretržité zjazdové spojenie** v železničnej dopravnej sieti⁵⁰. Cieľom zmeny siete na úseku *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* - *Bruck an der Leitha* je **vytvorenie nového traťového elementu** medzi týmito dvoma uzlami (pozri Obrázok 72).



Obrázok 72: Úsek Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha (vlastné spracovanie)

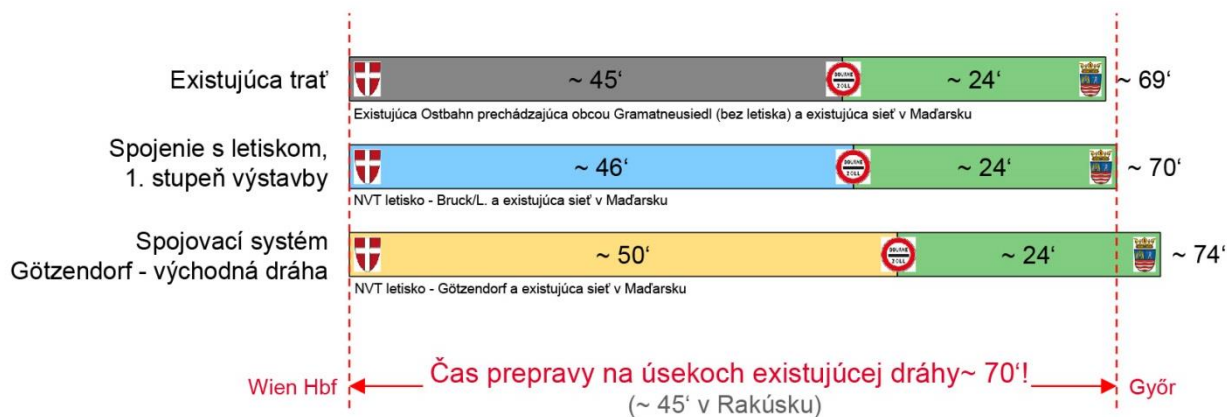
Ako realizačná možnosť na úseku *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* - *Bruck an der Leitha* preto prichádza do úvahy iba zriadenie **novej, priamej vysokovýkonnej trasy** medzi oboma uzlami.

Takzvaná **Götzendorfer Spange**, ktorá mala spojiť S 7 letiskovú rýchlodráhu s Ostbahn medzi *Fischamend* a *Götzendorf*, medzitým nie je realizovaná ako projekt vo forme schválenej svojho času. Táto trasa nespĺňa optimálnym spôsobom požiadavky na novo plánovaný priamy element trasy.

Götzendorfer Spange bola vo svojej koncepcii zamýšľaná aj ako **optimálne spojenie severu a juhu**. Z tohto dôvodu **nebola** trasa i **v ohľade na rýchle spojenie** medzi *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a uzlom *Bruck an der Leitha* realizovaná. Götzendorfer Spange je síce principiálne vhodná ako sieťový element pre spojenie *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* s *Bruck an der Leitha*, v tomto prípade je však potrebné zohľadniť niektoré **obmedzenia**:

⁵⁰ Existujúca vedľajšia trasa *Fischamend - Götzendorf* je jednokolažová a neelektrifikovaná a z východu sa pripája na stanicu *Bahnhof Götzendorf*. Celkovo vykazuje zlý stav hornej časti. Táto trasa ako časť nepretržitého spojenia medzi *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *Bruck an der Leitha* preto neprichádza do úvahy.

Pre rýchlu osobnú dopravu z *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* v smere *Hegyeshalom* vyplýva z Götzen-dorfer Spange a s ňou spojenej obchádzky cez *Götzendorf* **predĺženie času prepravy o cca 4 minúty** oproti spojeniu na čo najpriamejšej trase (pozri Obrázok 73). V ohľade na usilovaný čas prepravy medzi uzlami *Viedeň - Győr* 60' by podľa toho boli na ostatných úsekoch nutné príslušné dodatočné výstavbové opatrenia pre **kompenzáciu straty prepravného času**. Na pozadí skutočnosti, že i bez toho sú na ostatných úsekoch potrebné príslušné skrátenia časov prepravy, by to viedlo k **vysokému vynaloženiu prostriedkov** na ostatných úsekoch.



Obrázok 73: Porovnanie časov prepravy existujúca trasa, letiskové spojenie a systém Götzendorfer Spange (vlastné spracovanie)

Aj v osobnej prímestskej a regionálnej doprave, ktorá je nasmerovaná na uzol *Bruck an der Leitha*, môžu byť **lepšie vyčerpané** existujúce **potenciály s priamym spojením bez obchádzky cez Götzendorf**.

Napojením Götzendorfer Spange na existujúcu Ostbahn v priestore *Götzendorf* by došlo k **odľahčeniu** Ostbahn medzi *Kledering* a *Götzendorf* od osobnej diaľkovej dopravy. Na úseku *Götzendorf - Bruck an der Leitha* by došlo k zvýšenému **zaťaženiu**. Na tomto úseku by boli nevyhnutné opatrenia **zvyšujúce kapacity** (ako mimoúrovňové napojenie a pridanie ďalších traťových koľají pozdĺž Ostbahn), aby mohli byť dodatočné dopravy odvíjané v **dostatočnej prevádzkovej kvalite**. Pri zohľadnení týchto potrebných opatrení zvyšujúcich kapacity by mohli byť pre systém Götzendorfer Spange očakávané podobné náklady ako pre priame spojenie medzi *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *Bruck an der Leitha*.

Ohľadom čo najskoršieho možného používania nového sieťového elementu by Götzendorfer Spange ponúkala výhody oproti novému konceptu v zmysle prepojenia na čo najpriamejšej trase, pretože by bolo možné odvolávať sa na **schválený projekt**, ktorý by mohol byť po schválení financovania rýchlo realizovaný.

Z dôvodu popísaných **obmedzení** a v zmysle čo najtrvalejšie vytvorenej koncepcie infraštruktúry pri zabránení **straty aplikácií sa neodporúča** ďalšie plánovanie **projektu Götzendorfer Spange** v jeho schválenej forme.

Odporúča sa však použiť schválený projekt Götzendorfer Spange, najmä na úseku priamo napojenom na *Flughafen Wien (letisko Viedeň)*. Dôvodom sú odporúčané priestorové prelínania ako **východiskový bod**

resp. základ pre úvahy o trasách v nasledujúcich fázach plánovania; a to v zmysle využívania **synergií** a čo **najefektívnejšieho vývoja plánu**, ktorý výjde v ústrety i už existujúcej **senzibilite obyvateľstva** voči novému plánu železnice v tomto priestore.

Nezávisle od formy realizácie sa úsek *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň)* stane **mimoriadne významným pre výkonnú dopravu** s medzinárodnými spojeniami a pre prímestskú dopravu. Tým je **splnený predpoklad** pre vyhlásenie plánovanej železnice na tomto úseku za **vysokovýkonnú trasu** podľa § 1 ods. 1 zákona pre vysokovýkonné trasy.

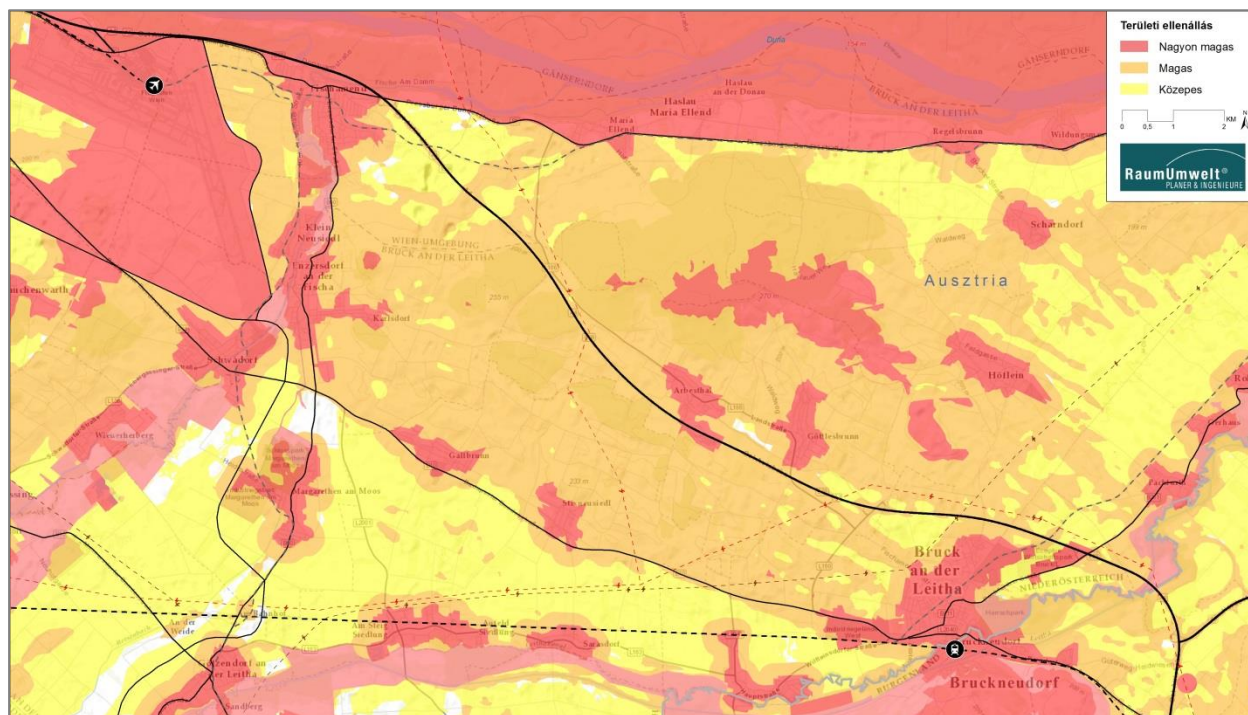
7.2.2.1 Nová, priama vysokovýkonná trasa medzi Flughafen Wien (letiskom Viedeň) a Bruck an der Leitha

Konkrétne vedenie **novej, priamej vysokovýkonnej trasy medzi Flughafen Wien (letiskom Viedeň) a Bruck an der Leitha** ostáva v momentálnom stave plánovania otvorené. Závisle od vedenia trasy je potrebné počítat' s nasledujúcimi **účinkami**:

- ❑ Dôjde k **skríženiu osídleného pásu** *Fischamend - Klein-Neusiedl - Schwadorf - Gramatneusiedl*, ktorý je na severe mimoriadne husto zastavaný a vykazuje iba málo priepustných oblastí. Od *Schwadorf* na juh sa osídlené oblasti trochu uvoľnia a jednotlivé osídlené skupiny sú od seba čoraz viac vzdialené. Principiálne je teda možné vedenie trasy vzdialene od osídlení v tejto oblasti. V husto osídlených oblastiach východne od *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* by sa v každom prípade malo vychádzať zo základov resp. zistení procesu hľadania a schvaľovania trás projektu Götzendorfer Spange.
- ❑ Okrem prechodu cez osídlený pás je nevyhnutné i **skríženie rieky Fischa** (vrát. území európskeho významu) a *Alpsko-karpatského koridora*. Pozdĺž rieky *Fischa* sa striedajú osídlené oblasti a lužné lesy ako vysokohodnotné životné priestory zvierat a rastlín. Pri skrížení rieky *Fischa* preto musia byť dôkladne zvážené záujmy, ktorých sa to dotýka.
- ❑ Nová vysokovýkonná trasa prinesie plošné **zaťaženie resp. rozdelenie** vysokohodnotných orných plôch. Nedá sa zabrániť ani rozdeleniu krajiny v tejto oblasti. Spojením s existujúcimi lineárnymi infraštruktúrami (buď vedením pozdĺž diaľnice A 4 Ost (východ), B 10 Budapester Straße alebo pristavením k existujúcej Ostbahn na juhu) môžu byť znížené účinky tohto rozdelenia. Spojenie infraštruktúr však so sebou nesie iné nevýhody (napr. zvýšenie existujúcich účinkov bariér, kumuláciu hlukových emisií a škodlivých látok vo vzduchu a prípadne vyššie zaťaženie osídlených oblastí), ktoré je treba dôkladne zvážiť.
- ❑ V ďalšom priebehu až po *Bruck an der Leitha* je priestor riedko osídlený, **zaťaženiu osídlených oblastí** je možné takmer úplne predísť adekvátnym vedením trasy.
- ❑ Nová vysokovýkonná trasa prinesie možnosť **zlepšenej dosiahnuteľnosti** v priestore medzi *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *Bruck an der Leitha*.

- ❑ Medzi *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* a *Bruck an der Leitha* sa rozprestiera ďalekosiahlo rovinný priestor, ktorý s výnimkou osídlených oblastí takmer vôbec neobsahuje územia s vysokou priestorovou prekážkou. Výnimkou je **Arbesthaler Hügelland** na severe, ktorý by ako v ohľade na jeho topografiu, tak aj s jeho funkciou voľnočasového a oddychového lesa nemal byť narušený. Severne odtiaľ sa bezprostredne napája silno chránená oblasť *Donau-Auen*: Vedenie trasy južne od *Arbesthaler Hügelland* resp. pozdĺž existujúcej lineárnej infraštruktúry môže zabrániť výrazným negatívnym účinkom.
- ❑ Severne od existujúcej B 10 Budapester StraÙe sa rozprestiera niekoľko **oblastí s veternými turbínami**, ktoré predstavujú určitú priestorovú prekážku. Keďže je celý región mimoriadne vhodný pre veternú energiu, ktorá však v dôsledku konkurujúcich priestorových záujmov naráža na svoje výstavbové hranice, nadobúdajú tieto technické infraštruktúry určitý význam. Zaťaženie plôch vhodných resp. využívaných pre veternú energiu môže tiež vyvolať určité politické konflikty záujmov, ktoré by mali byť tiež zohľadnené.
- ❑ V *Bruck an der Leitha* dôjde napojením na uzol *Bruck an der Leitha* k plošnému **zabratíu** území určených na **stavebné účely**. Pri doložení dvoch dodatočných koľají k existujúcim koľajniciam trate Ostbahn v rámci osídlenej oblasti sa môže takmer úplne zabrániť použitiu skutočne zastavaných oblastí.

Priestorová prekážka na úseku *Flughafen Wien (letisko Viedeň)* - *Bruck an der Leitha* je zobrazená na Obrázok 74.



Obrázok 74: Celková priestorová prekážka na úseku Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha (vlastné spracovanie)

Aby sa zabránilo ďalšiemu rozdeleniu krajiny a vytváraniu ďalších priestorových bariér v oblasti, je potrebné usilovať sa (miestami) o **zviazanie s dopravnou infraštruktúrou**; buď vedením trasy so smerovaním severozápad-juhovýchod blízko diaľnice A 4 Ost alebo vedením trasy viac nasmerovanej severo-južne, južne od B 10 Budapester Straße. **Vyhnutie sa oblasti Arbesthaler Hügelland** by bolo žiadúce ako v ohľade na topografickú situáciu a s tým spojené **vyššie technické nároky** na stavbu (aj čo sa týka nákladov), ako aj v súvislosti so záujmami ochrany.

7.2.2.2 Hodnotenie pravdepodobne výrazných účinkov na úseku Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha

Nová, priama vysokovýkonná trasa medzi *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *Bruck an der Leitha* povedie vďaka účinkom zvyšujúcim kapacity a vďaka pripojeniu *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* smerom na východ k **výraznému zlepšeniu dosiahnuteľnosti a zvýšeniu hodnoty hospodárskeho stanovišťa Flughafen Wien (letisko Viedeň)**, z ktorého budú profitovať aj východné susedné štáty.

Z priameho napojenia uzla Bruck an der Leitha na Flughafen Wien (letisko Viedeň) profituje nielen mesto resp. celý okres, ale aj celá spolková krajina *Burgenland* a regióny susedných štátov ležiace v blízkosti hraníc, ktoré budú môcť byť výrazne lepšie pripojené k *Flughafen Wien (letisku Viedeň)*.

Nová, priama vysokovýkonná trasa medzi *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *Bruck an der Leitha* povedie nielen k značnému **zlepšeniu ponuky na mnohých reláciach osobnej dopravy** v diaľkovej, regionálnej a prímestskej doprave, ako aj k **odľahčeniu existujúcej Ostbahn**. Toto odľahčenie spôsobí zvyšovanie kapacít pre nákladnú dopravu na relácii so stále stúpajúcim dopytom. Tým sa vyhovie cieľu **efektívneho a na potreby orientovaného nasadenia finančných prostriedkov** so zreteľom na rozsiahle pozitívne, priame a nepriame účinky.

Pri zviazaní nového úseku trasy s existujúcimi infraštruktúrami môže ostať zaťaženie prirodzených zdrojov takmer úplne ohraničené na **samotnú spotrebu pôdy**. Navrhovaná zmena siete premiestnením cestnej dopravy na ekologický spôsob dopravy po koľajniciach **výrazne prispeje k ochrane klímy. Voči šetrnému využívaniu a ochrane prirodzených zdrojov** je opatrenie hodnotené ako cieľovo neutrálne.

Ďalším prínosom je **vytvorenie kvalitného obývatel'ného prostredia**. Presunutie dopravy z ciest na koľajnice dosiahne znížený únik škodlivín do ovzdušia, presun dopravných prúdov vytvárajúcich hluk na koľajnice ako aj štatistický pokles rizika nehôd. Tiež sa síce počíta s dodatočnými účinkami na obraz miest a krajiny v dôsledku rozdelenia krajiny, prevládajú však pozitívne účinky, ktoré sú v neposlednom rade sprevádzané i vyššou sociálnou spravodlivosťou a rovnosťou šancí v súvislosti s prístupnosťou verejných dopravných prostriedkov.

7.2.3 Možnosti realizácie na úseku Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf

Medzi *Bruck an der Leitha* a *štátnou hranicou pri obci Nickelsdorf* sa momentálne nachádza **dvojkoľajovo vybudovaná Ostbahn**. Východne od obce *Parndorf* sa rozdelí smerom na sever jednokľajovo vybudovaná **Spange Parndorf - Kittsee**, ktorá ďalej vedie do *Bratislavy*. Smerom na juh sa pri *Parndorf* rozvetvuje jednokľajovo vybudovaná **trasa Parndorf - Wulkaprodersdorf**, ktorá pripája aj región *Neusiedler See* a *Eisenstadt*. Všetky menované trasy sú elektrifikované a ovládané z *Wien Hbf (Viedeň hl. st.)* cez spojnicu *Bruck an der Leitha*.

Cieľom zmeny siete na úseku *Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf* je ponúknuť **dostatočných kapacít pri čo možno najkratšom čase prepravy v osobnej doprave** na tomto úseku (pozri Obrázok 75).



Obrázok 75: Úsek Bruck an der Leitha - štátna hranica pri Nickelsdorf (vlastné spracovanie)

Pre úsek *Bruck an der Leitha - štátna hranica pri Nickelsdorf* existujú **dve principiálne možnosti realizácie**:

- ❑ **Potrebám prispôsobená rozširujúca výstavba existujúcej dráhy** medzi *Bruck an der Leitha* a *štátnou hranicou pri obci Nickelsdorf*
- ❑ **Nová vysokovýkonná dráha** medzi *Bruck an der Leitha* a *štátnou hranicou pri Nickelsdorf* **dodatočne k existujúcej trase**

Okrem toho existuje i možnosť **obídenia uzla *Bruck an der Leitha***; buď na severe pre zrýchlenie diaľkovej dopravy, alebo na juhu pre zrýchlenie diaľkovej dopravy a odľahčenie *Bruck an der Leitha* od nákladnej dopravy. Popri tom je potrebné zohľadniť **pripojenie trasy cez *Kittsee* do *Bratislavy***.

V každom prípade sa úsek *Bruck an der Leitha - štátna hranica pri Nickelsdorf* stane **mimoriadne významným pre výkonnú dopravu** s medzinárodnými spojeniami a pre prímestskú dopravu. Tým je **splnený predpoklad** pre vyhlásenie existujúcej resp. plánovanej železnice na tomto úseku za **vysokovýkonnú trasu** podľa § 1 ods. 1 zákona pre vysokovýkonné trasy.

Možnosti realizácie, ktoré sú spojené s výstavbou infraštruktúry, sa prevažne odlišujú v ich bezprostredných priestorových účinkoch, ale tiež v rôznom napojení spojení na sever v smere *Bratislava* resp. na juh v smere *Eisenstadt*.

7.2.3.1 Potrebám prispôsobené rozšírenie existujúcej dráhy medzi *Bruck an der Leitha* a štátnou hranicou pri obci *Nickelsdorf*

Prvá principiálna možnosť realizácie na úseku *Bruck an der Leitha - štátna hranica pri Nickelsdorf* je **potrebám prispôsobené rozšírenie existujúcej dráhy** medzi *Bruck an der Leitha* a štátnou hranicou pri obci *Nickelsdorf*. Pre túto možnosť realizácie sú potrebné rôzne opatrenia ako napr. **zvýšenie miestne prípustnej rýchlosti, opatrenia zvyšujúce kapacity** (utesnenie blokov, doloženie jednej alebo dvoch dodatočných traťových koľají na jednotlivých úsekoch) alebo opatrenia pre **optimalizáciu pripájania a odpájania** rozvetvených trás.

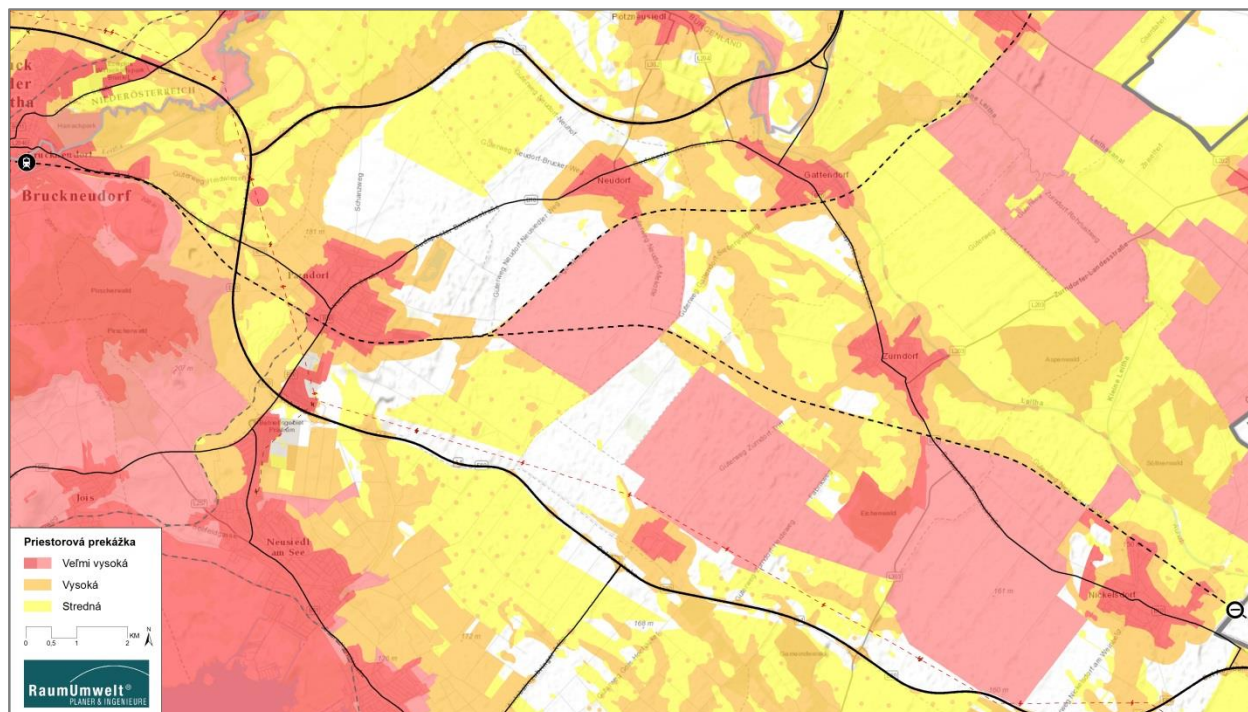
Rozsah infraštruktúrnych výstavbových opatrení môže - prípadne – závisle od potreby – variovať, v každom prípade sú potrebné opatrenia pre zvýšenie kapacít v oblasti *Parndorf*. Pri rozšírení existujúcej dráhy prispôsobenému potrebám musí byť pri realizácii jednotlivých opatrení zaručená vzostupná zlučiteľnosť celkového systému.

V prípade doloženia koľají dôjde k **dodatočnej spotrebe plôch** prevažne **poľnohospodársky využívaných zelených plôch** oblastí pozdĺž existujúcej trasy, ale aj – závisle od doloženia koľají severne alebo južne od existujúcej trasy – **stavebných pozemkov určených pre firemné a obytné budovy**. V dôsledku doloženia ďalších koľají pozdĺž celkovej trasy resp. jednotlivých úsekov sú potenciálne postihnuté nasledujúce úžitky v obciach *Bruckneudorf*, *Parndorf*, *Zurndorf* a *Nickelsdorf* pozdĺž trasy:

- ❑ V osídlenej oblasti obce *Bruckneudorf* sa **severne** od existujúcej B 10 Budapester Straße a na to naväzujúc nachádzajú menšie oblasti rodinných domov. **Južne** od železničnej trasy hraničia oblasti využívané ako lúky a následne kasárne *Benedekkaserne*.
- ❑ V rámci obce *Parndorf* sa **severne** od existujúcej trasy pridružujú viaceré oblasti určené na výstavbu a osídlenie. Bezprostredne **južne** od existujúcej trasy sa nachádzajú veľkoplošné oblasti využívané ako prevádzkové oblasti.
- ❑ Na hranici medzi obcami *Parndorf* a *Neudorf* (v oblasti vyviazania trasy v smere *Kittsee*) sa pripájajú ako na severe, tak aj na juhu existujúcej trasy **banícke oblasti** podľa Mineralrohstoffgesetz

- (MinroG) (zákon o minerálnych surovinách). Okrem toho sa južne od existujúcej trasy nachádza oblasť s veternými turbínami.
- ❑ V obci *Zurndorf* sa **severne** od existujúcej trasy nachádza jazdecká prevádzka, ktorá má veľký význam pre (turistickú) voľnočasovú a oddychovú ponuku. Ďalej sa smerom na sever rozprestiera osídlená oblasť obce *Zurndorf*. V priamom **južnom** pripojení existujúcej trasy sa nachádza chránená oblasť „Zurndorfer Eichenwald und Hutweide“ (Zurndorfská dubina a pastvina) ako aj Natura 2000 vtáčia rezervácia.
 - ❑ V ďalšom priebehu trate sa v oblasti obce *Nickelsdorf* nachádza ďalšia chránená oblasť „Haidel Nickelsdorf“ s priamym **južným** pripojením na existujúcu trať.
 - ❑ Aj osídlená oblasť obce *Nickelsdorf* na viacerých miestach z **juhu** priamo dosahuje existujúcu trať. Na **severe** sa nachádzajú plochy, ktoré sú takmer úplne využívané ako poľnohospodárske zelené plochy resp. lúky a pasienky – lesohospodárske plochy.

Popri zábere plôch síce v prípade pridania koľají dôjde – bez príslušných protopatrení – k zvýšeniu **pôsobenia bariér** existujúcej trasy, nedôjde však k ďalšiemu rozdeleniu krajinného priestoru. Pridanie jednej alebo dvoch koľají na existujúcu trasu pri príslušnom zohľadnení priamo hraničiacich, senzibilných úžitkov – pri porovnaní s novou výstavbou v otvorenej krajine - povedie k nižším priestorovým negatívnym účinkom.



Obrázok 76: Celková priestorová prekážka na úseku Bruck an der Leitha - štátna hranica pri Nickelsdorf (vlastné spracovanie)

Ohľadom **imísnej situácie** v priestore je v dôsledku zvýšenej kapacity a vyššej rýchlosti potrebné počítať s dodatočným hlukovým zaťažením v (obývaných) oblastiach, ktoré sú už zaťažené existujúcou trasou.

Odbočka na juh v smere *Neusiedl* a v ďalšom priebehu do *Eisenstadt*, a aj odbočka v smere *Kittsee* musia byť pri potrebnej výstavbe železnično-technicky vyriešené, nemajú však žiadne podstatné priestorové dôsledky.

Opatrenia pre **zvýšenie kapacity** a pre **zvýšenie miestne povolenej rýchlosti**, ktoré sa zaobídu bez doloženia koľají, nesľubujú **žiadne výrazné účinky** na priestor; aj pre ne však platí, že oblasti zaťažené hlukom môžu byť vystavené **dodatočnému zaťaženiu**.

7.2.3.2 Nová vysokovýkonná dráha medzi Bruck an der Leitha a štátnou hranicou pri obci Nickelsdorf mimo existujúcej trasy

Druhá principiálna možnosť realizácie na úseku *Bruck an der Leitha - štátna hranica pri Nickelsdorf* je **zriadenie novej vysokovýkonnej trasy** medzi *Bruck an der Leitha* a *štátnou hranicou pri obci Nickelsdorf* mimo existujúcej trasy. Táto možnosť realizácie tým predvída celkovo **štvrťkoľajovú výstavbu** úseku *Bruck an der Leitha - štátna hranica pri Nickelsdorf*. Nová vysokovýkonná trasa môže byť vytvorená **ako severne, tak aj južne od existujúcej Ostbahn**.

Už dnes rozdeľujú krajinu početné **existujúce lineárne infraštruktúry** (Ostbahn, úsek *Parndorf - Kittsee*, diaľnica A 4 Ost, diaľnica A 6 Nordost (severovýchod), ako aj sieť ciest 1. triedy). Celý priestor krajiny je dodatočne zaťažený **zariadeniami veternej energie**, ktoré silno pôsobia na obraz krajiny. **Zabraníu plôch** najmä **poľnohospodársky využívaných území** nie je možné zabrániť, hodnota ornej pôdy v regióne je klasifikovaná prevažne ako nízka až strednekvalitná.

Dodatočná trasa **severne** od existujúcej trasy vychádza z nasledujúcich **priestorových prekážok** (pozri Obrázok 76):

- ❑ Priestorovou prekážkou v tejto oblasti sú najmä samotné **osídlené oblasti**. Bezprostredne pri diaľnici A 4 Ost sa nachádza i **archeologické nálezisko** medzinárodného významu.
- ❑ Severne od *Parndorf* a *Neudorf* sa rozprestierajú veľkoplošné oblasti, ktoré sú využívané pre **veternú energiu**. Ďalej na sever tvorí **Leitha prirodzenú hranicu medzi Niederösterreich (Dolné Rakúsko) a Burgenland**, ktoré sú lemované ako osídleniami, tak aj lužnými lesmi.
- ❑ Tento priestor je už teraz silno rozdelený rôznymi **lineárnymi infraštruktúrami**. Dodatočná železničná trasa si vyžaduje ďalšie pretechnizovanie **krajiny**.
- ❑ Severne od existujúcej trasy sa rozprestiera *Leitha* ako aj **HQ₁₀₀-zberná oblasť** rieky *Leitha*, ktoré budú v prípade severného vedenia trasy bezpodmienečne dotknuté a vyžadujú si opatrenia pre zachovanie.
- ❑ V oblasti úseku *Kittsee* sa ďalej nachádzajú **oblasti ťažby materiálu**, ktoré by mohli byť dotknuté novou trasou.

Dodatočná trasa **južne** od existujúcej trasy vychádza z nasledujúcich **priestorových prekážok** (pozri Obrázok 76):

- ❑ Veľkoplošné **chránené oblasti** a **Natura 2000 vtáčia rezervácia** resp. **FFH (flóra-fauna-habitat) oblasti** sa nachádzajú v regióne okolo jazera *Neusiedlersee* a rozprestierajú sa na sever až po *Bruck an der Leitha*. Tým predstavujú vysokú priestorovú prekážku pre zámer lineárnej infraštruktúry.
- ❑ Južne od existujúcej trasy a severne od diaľnice A 4 Ost sa rozprestierajú viaceré **Natura 2000 vtáčie rezervácie**, dve **chránené oblasti** ako aj **veterné turbíny** na juhu pri *Mönchhof* a *Halbturn*. Tvorí zóny s vysokými resp. veľmi vysokými priestorovými prekážkami.
- ❑ **Rozdelenie krajiny** je i v tejto oblasti v dôsledku existujúcich infraštruktúr výrazné.

Vyhnutie sa oblastiam s vysokou resp. veľmi vysokou priestorovou prekážkou je v prípade realizácie **severne od existujúcej trasy** prostredníctvom príslušnej voľby trasy na viacerých rôznych koridoroch vysokoppravdepodobne možné. Účinky v dôsledku hluku na obyvateľstvo závisia od príslušného výberu trasy a môžu byť vďaka adekvátnym opatreniam pre ochranu proti hluku zamedzené resp. nízke. **Južne od existujúcej trasy** sa neprerušovane až po diaľnicu A 4 Ost rozprestiera oblasť s vysokou priestorovou prekážkou. Táto začne klesať až južne od diaľnice A 4 Ost.

Realizované môže byť ako severné, tak aj južné polozenie trasy v súvislosti s južným alebo severným **obchvatom uzla *Bruck an der Leitha***.

Poloha novovybudovanej trasy má okrem toho účinky ohľadom **spojení s odbočujúcimi trasami**, ktoré prechádzajú v oblasti *Parndorf* na sever resp. na juh. Tým je možné realizovať rôzne varianty pre napojenie oblasti *Parndorf - Kittsee* alebo oblasti trasy *Parndorf - Wulkaprodersdorf* cez *Eisenstadt*:

- ❑ Pri položení trasy **severne od existujúcej Ostbahn** je realizovateľné prepojenie so železničnou trasou v smere *Kittsee* a ďalej do *Bratislavy*. Tým sa najlepšie vyhoví cieľu odvíjať na trase *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bratislava* diaľkovú dopravu resp. rýchlu regionálnu dopravu.
- ❑ Pri položení trasy **južne od existujúcej trasy** by mohli byť trasy v smere *Neusiedl am See* resp. ďalej do *Eisenstadt* lepšie prepojené a môže byť realizovaný obchvat nákladnej dopravy od *Bruck an der Leitha*. Rýchla doprava na relácii *Wien Hbf (Viedeň hl.st.) - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bratislava* by musela byť vedená cez uzol *Bruck an der Leitha*, čo však vzhľadom na definované cieľové časy prepravy na tejto relácii aspoň nepredstavuje žiadnu nevýhodu.

Tým sa v rámci možností realizácie nedá z **dopravno-funkcionálneho hľadiska** odvodiť **žiadna preferencia** pre **vedenie trasy severne alebo južne od existujúcej trasy**.

7.2.3.3 Hodnotenie pravdepodobne výrazných účinkov priestorových možností realizácie na úseku *Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf*

Potrebná výstavba existujúcej trasy vytvorí nové kapacity na úseku *štátna hranica pri Nickelsdorf* a **zaručením ďalších kapacitných rezerv** prispeje k dosiahnutiu dopravných cieľov a zvyšovaniu konkuren-

cieschopnosti hospodárskych centier. Rozsah týchto pozitívnych účinkov silno závisí od skutočného rozsahu výstavbových opatrení, a preto o ňom možno hovoriť len veľmi všeobecne. Relevantné skrátenie časov prepravy však môže byť dosiahnuté iba pomocou veľmi obširných výstavbových a prestavbových opatrení. Pridanie jednej alebo viacerých koľají na existujúcej trase ide ruka v ruku s **bezprostrednou spotrebou plochy**; v osídlených oblastiach a ich okolí sú požadované okrem iného plochy v **blízkosti prevádzkových a obytných oblastí**. Ďalej sa v bezprostrednej blízkosti trás **nachádzajú prírodné chránené oblasti a územia európskeho významu**. Nedôjde k žiadnemu dodatočnému rozdeleniu krajiny, v každom prípade však k **zvýšeniu pôsobenia bariér** v priestore. V prípade potrebnej výstavby existujúcej trasy môže dôjsť – závisle od rozsahu výstavbových opatrení – k dodatočnému zaťaženiu už zaťažených oblastí **hlukovými emisiami**.

V prípade **zriadenia novej vysokovýkonnej trasy mimo existujúcej trasy** budú v každom prípade vytvorené **dodatočné kapacity** v nákladnej a osobnej doprave. Nová vysokovýkonná trasa v súvislosti s obchvatom uzla *Bruck an der Leitha* umožní značné **zníženie času prepravy** medzi *Viedňou* a *Győr*, a tým môže najlepšie prispieť k dosiahnutiu času 60' medzi uzlami na trase. Výhody a nevýhody **vedenia trasy južne alebo severne od existujúcej trasy** sú vyvážené a neumožňujú vyvodenie **žiadnej jednoznačnej preferencie**. Zriadenie novej vysokovýkonnej trasy mimo existujúcej trasy povedie – nezávisle od polohy trasy – k dodatočnému **rozdeleniu krajiny** a novej **spotrebe pôdy**. Dôjde k rozdeleniu dopravných prúdov na rôzne trasy, čo môže znamenať odľahčenie pre už postihnuté oblasti a nové hlukové zaťaženie obývaných oblastí.

7.3 ODPORÚČANIA PRE REALIZÁCIU A ODHAD NÁKLADOV

Dopravná účinnosť navrhovanej zmeny siete sa dosiahne a bude strednedobo zaistená vytvorením **nového elementu dráhy medzi Flughafen Wien (letiskom Viedeň) a Bruck an der Leitha**. Takto funkcionálne vytvorená vysokovýkonná dráha tým splní na ňu formulované požiadavky

- ❑ vytvorenia **výkonnej osi osobnej diaľkovej dopravy** na relácii *Wien Hbf (Viedeň hl.st.) - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Győr - Budapešť* a **funkčného pripojenia** *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bratislava* ako aj
- ❑ vytvorenia **regionálneho dopravného uzla v Bruck an der Leitha** pre oblasť *Viedeň / Bratislava / juhovýchodná časť Dolného Rakúska / Severné Burgenlandsko*

a prispeje k **odstráneniu kapacitných obmedzení** v osobnej prímestskej doprave a nákladnej doprave na existujúcej Ostbahn. Tým je splnený predpoklad pre vyhlásenie za vysokovýkonnú dráhu podľa § 1 ods. 1 zákona pre vysokovýkonné trasy.

Nový element dráhy, ktorý môže byť zriadený do r. 2035, je **vzostupne kompatibilným základom** pre dlhodobu, po r. 2035 dohľadné **potrebné opatrenia** pre zvyšovanie kapacít a znižovanie časov prepravy na úsekoch *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) a Bruck an der Leitha - štátna hranica pri*

Nickelsdorf. Druh a rozsah týchto opatrení je síce momentálne možné principiálne popísať, nedá sa však podrobne stanoviť.

Pre zriadenie vysokovýkonnej trasy *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha* sa **odhad nákladov** preto obmedzuje na vybudovanie **nového traťového elementu Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha**. Pre tento plán boli identifikované opatrenia vo výške **okolo € 1,8 mld.** (dopredu valorizované, cenová základňa 01.01.2016)⁵¹ (pozri Tabuľka 36).

Typ opatrení	Náklady cenová základňa 01.01.2016 [Mil. €, zaokrúhlene]	Náklady dopredu valoriz. (2,5 % ročne) [Mil. €, zaokrúhlene]
Spojenia s existujúcimi trasami, prestavba staníc	420	600
Voľná trať (Trať mimo vlakových staníc)	550	780
Trať v tuneli alebo podzemí	230	320
Náklady plánovania	50	70
Celkové náklady	1.250	1.770

Tabuľka 36: Odhad nákladov za nový traťový element Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha (vlastné spracovanie)

Pre dlhodobé, po r. 2035 dohľadné opatrenia pre zvyšovanie kapacít a znižovanie časov prepravy na úsekoch *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň)* a *Bruck an der Leitha - štátna hranica pri Nickelsdorf*, nie je v aktuálnej chvíli možné seriózne vykonať odhad nákladov.

⁵¹ Výpočet je založený na nákladoch za jednotky podľa SP-V-tézy (BMVIT 2006: Tabuľka 5.4.2.1-1), valorizované k 01.01.2016 podľa Baupreisindex Tiefbau der Statistik Austria (index cien v stavebníctve podzemné stavby, Statistik Austria) Podiel trasy v tuneli a podzemí je odhadovaný na okolo 30 %. Hlavné stavebné opatrenia budú prijaté v časovom období 2028 - 2035.

8 OPATRENIA

8.1 OPATRENIA PRE ZABRÁNENIE, ZNÍŽENIE ALEBO VYROVNaNIE PRAVDE- PODOBNE VÝRAZNÝCH DÔSLEDKOV

Opatrenia pre zabránenie, zníženie alebo vyrovnanie pravdepodobne výrazných negatívnych dôsledkov sú v ohľade na chýbajúce polohovo presnejšie, konkrétnejšie popisy účinkov (porovnaj Kapitola 6) rozsiahle **všeobecného charakteru**. Primárne tým ide o **zadania pre nasledujúce kroky plánovania**, ktoré majú charakter **odporúčaní pre čo najviac priestorovo kompatibilnú realizáciu zámeru železnice**.

Na základe zobrazenia opatrení pre zabránenie, znižovanie alebo vyrovnanie pravdepodobne negatívnych účinkov bude vyhovené požiadavkám kladeným na enviromentálnu správu podľa § 6 ods. 2 Z. 9 SP-V-zákona.

Popri žiadúcich dopravných a hospodárskych efektoch prinesie realizácia vysokovýkonných trás aj zásahy v priestore a krajine s jej používateľskými štruktúrami. Včasné zachytenie priestorových konfliktných bodov a adekvátne zohľadnenie v celkovom procese plánovania docieli **zvýšenie kompatibility s priestorom**. Na báze predchádzajúcich priestorových skúmaní vo funkcionálnom pozorovanom priestore a v užšom skúmanom priestore sú pre ďalšie kroky plánovania odporúčané nasledujúce **opatrenia všeobecného charakteru**:

- ❑ Ďalšie plánovanie vysokovýkonnej trasy má prebiehať tak, že nájdené a v pláne preukázané **zóny s vysokou alebo veľmi vysokou priestorovou prekážkou** – pokiaľ možno – **nebudú dotknuté alebo budú dotknuté len okrajovo**. Tým sa má čo najviac zabrániť zaťaženiu pre dotknuté obyvateľstvo a jeho životný priestor (vrát. prírody a krajiny). Nevyhnutné zaťaženia možno redukovať vhodnými opatreniami.
- ❑ V tomto zmysle je potrebné usilovať sa predovšetkým o **zabránenie priameho zaťaženia osídlených oblastí** pre ochranu životného priestoru človeka.
- ❑ **Vývoj trasy vzdialenej od osídlených oblastí** má byť cieľom v tých oblastiach, v ktorých možné dodatočné oporné body verejnej dopravy viazanej na železnicu každopádne nie sú zásadne vedúce k cieľu alebo realizovateľné.
- ❑ V prípade **vytvorenia ďalších oporných bodov** verejnej dopravy viazanej na železnicu je z funkcionálneho hľadiska potrebné zohľadniť **optimálne pripojenie** ako aj **dôkladné plánovanie v oblastiach blízko osídlení** (vrát. adekvátnych protihlukových opatrení a prítlačivých opatrení pre formovanie obrazu miest a krajiny).
- ❑ Nevyhnutné je mimoriadne **zohľadnenie regionálne významných účinkov** ako je napr. veterná energia a vinohradníctvo; ďalej je potrebné dbať na **chránenie oddychových lesov**, nakoľko je výskyt lesov v užšom priestore skúmania veľmi nízky.

- ❑ Pri vedení trasy je potrebné brať ohľad na **existujúce technické infraštruktúry** (vedenia vysokého napätia, veterné turbíny atď.)
- ❑ Treba sa usilovať o **zviazanie plánovaných infraštruktúr** s existujúcimi líniovými infraštruktúrami, aby nedošlo k dodatočnému rozdeleniu krajinného priestoru.
- ❑ Je potrebné zaručiť **funkciu existujúcich chránených území** ako aj **ekologicky vzácných životných priestorov**. Pri bezprostrednom narušení prírodných hodnôt je potrebné uskutočniť dostatočné vyrovnávajúce a kompenzačné opatrenia.
- ❑ Treba dbať na **trasy divej zveri a migračné koridory voľne žijúcich zvierat**. Pre ich zachovanie sa odporúča plánovanie dostatočného počtu mostov pre divú zver a / alebo priechody pre divú zver. Týka sa to najmä oblastí, ktoré krížia *Alpsko-karpatský koridor*.
- ❑ Je potrebné brať ohľad na **vodné rezervácie** nachádzajúce sa v priestore.

V rámci jednotlivých úsekov sú navrhnuté **odporúčania pre realizáciu** na báze predchádzajúcej **analýzy priestorových prekážok** (porovnaj Kapitola 5.4) ako aj znázornenia možností realizácie (porovnaj Kapitola 7.2). V príslušných úsekoch sú odporúčané nasledujúce **opatrenia špeciálneho charakteru**:

Úsek Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň)

- ❑ V prípade realizácie novej trasy na základe čiastočne **neprekonateľných nadzemných priestorových prekážok v osídlenom páse** pozdĺž *Schwechat* sa v tejto oblasti odporúča realizácia novej trasy v hlbšej polohe; to aj v zmysle zabránenia ďalšieho hlukového zaťaženia železničnou dopravou v zaťažených osídlených oblastiach.
- ❑ Je potrebné usilovať sa o **zabránenie dodatočnému zaťaženiu hlukom** v už zaťažených osídlených oblastiach v osídlenom pásme medzi *Schwechat* a *Himberg*. Nevyhnutné zaťaženia možno redukovať vhodnými opatreniami.
- ❑ V oblasti letiska *Flughafen Wien* je potrebné uskutočniť **zosúladenie s dlhodobým plánovaným projektom „Mid-Field-Terminals“**. Treba zobrať do úvahy principiálnu možnosť pripojenia novej trasy na tento terminál.

Úsek Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha

- ❑ Pri nutnom **skrížení rieky Fischa** je potrebné dôkladné zváženie rozdielných záujmov (ochrana prírody a vyhnutie sa osídlenej oblasti).
- ❑ **Spojenie novej železničnej trate** s existujúcimi lineárnymi infraštruktúrami (existujúca Ostbahn, diaľnica A 4 Ost, B 10 Budapester Straße) sa odporúča pre vyhnutie sa dodatočnému rozdeleniu krajinného priestoru.

- ❑ Priestorovo sa ponúka **vedenie trasy južne od existujúcej cesty B 10 Budapester StraÙe**; tiež preto, aby nedošlo k skríženiu topograficky náročnej a ohľadom voľnočasového a rekreačného pôsobenia vzácnej oblasti *Arbesthaler Hügelland*.
- ❑ Existujúce **veterné turbíny** a preukázané **zóny vhodné pre veternú energiu pokiaľ možno nesmú byť skrížené**, aby sa nepôsobilo proti efektívnemu získavaniu obnoviteľných energií.

Úsek *Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf*

- ❑ V prípade potrebného rozšírenia existujúcej trasy je potrebné dbať na **zabránenie zaťaženia a kontaktu s chránenými prírodnými oblasťami**, ktoré sa nachádzajú bezprostredne južne od existujúcej trasy.
- ❑ Existujúce **veterné turbíny** a preukázané **zóny vhodné pre veternú energiu pokiaľ možno nesmú byť skrížené**, aby sa nepôsobilo proti efektívnemu získavaniu obnoviteľných energií.
- ❑ Veľkoplošne ležiace **územia európskeho významu** smú byť dotknuté iba vtedy, keď je to jediné riešenie pre optimálne vedenie trasy v zmysle integrovaného medzinárodného pravidelného cestovného poriadku.
- ❑ Pri výbere trasy je nutné **vyhnúť sa archeologickému nálezisku** medzinárodného významu blízko diaľnice A 4 Ost.

Sledovaním navrhnutých odporúčaní by malo byť v ďalších fázach plánovania zaručené **optimálne dosiahnutie cieľa**.

8.2 OPATRENIA PRE KONTROLU (MONITORING)

Zámery železnice, pre ktoré stanovuje rámec navrhnutá zmena siete, by mali byť v nasledujúcich fázach plánovania podrobené príslušným **schvaľovacím a vecno-právnym procesom**; toto zaručuje kontinuálne zaoberanie sa vyvolanými účinkami.

Vyhlásenie trasy *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf* za vysokovýkonnú trasu idúc ruka v ruke s SP-V je prvým krokom **stupňov procesu plánovania**.

Vyhlásenie trasy *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf* za vysokovýkonnú dráhu ešte nemá k dispozícii **žiadne odkazy** o skutočnom **stave** trasy alebo **forme budúcej realizácie**, hoci boli uskutočnené všeobecné úvahy o možnostiach realizácie. Zobrazenie pravdepodobne negatívnych účinkov sa obmedzuje na – adekvátne k stanoveniu úloh a fáze plánovania – prispôsobenú východiskovú úroveň.

So stupňom detailného popisu plánov postupne v nasledujúcich fázach plánovania rastú i prieskumy, ktoré tvoria základ. Poznatky z predchádzajúcich fáz plánovania pritom slúžia ako **základ pre prehlbujúce a priestorovo konkrétne prieskumy**.

Po vyhlásení trasy za vysokovýkonnú trasu je potrebné uskutočniť **proces vývoja trasy resp. výberu trasy** pre úsek *Flughafen Wien (letisko Viedeň - Bruck an der Leitha*, v ktorom budú navrhnuté a skúmané varianty trás a následne budú formulované aj opatrenia pre následný proces schválenia projektu.

Momentálne môžu byť v prvom rade formulované **opatrenia pre priamo nasledujúci proces výberu trasy**:

- ❑ **Funkcionálne a regionálno-hospodárske analýzy** v rámci vývoja trás resp. výberu trás slúžia zobrazeniu rozdielnych efektov pripojenia v priestore medzi *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *Bruck an der Leitha*.
- ❑ Detailné **analýzy štruktúr a vývoja osídlených oblastí** predovšetkým pozdĺž osídlených pásov, ktoré musia byť skrížené, sú predpokladom pre priestorovo najznesiteľnejšie vedenie trasy v týchto častiach.
- ❑ Jednotlivé tečúce rieky musia byť v každom prípade skrížené, preto sú potrebné hlbšie **prieskumy senzibility chránených oblastí siete Natura 2000** pozdĺž rieky *Fischa* a *Leitha* pre stanovenie senzibility voči zámeru železnice.
- ❑ **Chránené objekty a príslušné ciele** ochrany území s európskym významom južne od *Bruck an der Leitha* a v severnom *Burgenland* voči zámeru železnice je potrebné hĺbkovo analyzovať a odhadnúť, či je nevyhnutne potrebné obísť tieto oblasti.
- ❑ **Možnosti skríženia rieky Fischa** musia byť vyvinuté a stanovené v úzkom zosúladení medzi plánovaním trasy, priestorovým plánovaním, ochranou prírody a ekológiou.
- ❑ Je potrebné uskutočniť **prehĺbené prieskumy k téme pohyb divej zveri**, pretože v dôsledku nového elementu trasy dôjde k ďalšiemu skríženiu koridoru divej zveri. Existujúce skríženia divej zveri na lineárnych infraštruktúrach (diaľnica A 4 Ostautobahn, železnica Ostbahn atď.) musia byť zachytené a zohľadnené pri plánovaní.

Užší priestor skúmania disponuje **fungujúcou sieťou kontrolných nástrojov zameraných na ekológiu**. **Sledovanie stavebných a prevádzkových fáz konkrétnych zámerov** by teda malo byť smerodajne vykonávané pomocou týchto nástrojov.

Kontrolné opatrenia sú realizované po úzkej **dohode s ekologickými zariadeniami a inými iniciátormi**, ktorí disponujú kontrolnými systémami.

Poznatky, odporúčania pre realizáciu a opatrenia predloženej enviromentálnej správy resp. konkrétneho SP-V všeobecne (porovnaj aj Kapitola 7.3 a Kapitola 8.1) by mali byť zohľadnené ako **východisková situácia pre všetky nasledujúce plánovacie kroky**.

Na základe predstavenia kontrolných opatrení bude vyhovené požiadavkám kladeným na enviromentálnu správu podľa § 6 ods. 2 Z. 9 SP-V-zákona.

9 NETECHNICKÉ ZHRNUTIE

Obsah, ciele a zdôvodnenie zmeny siete

Hlavná **dopravná sieť** východne od *Viedne* južne od *Dunaja* zaujíma v Rakúsku **mimoriadne miesto**, stretávajú sa tu tri obzvlášť **náročné požiadavky**:

- Väčšina kontinuálne narastajúcej osobnej a najmä **nákladnej dopravy** z resp. do východných **susedných štátov** je realizovaná cez tento priestor.
- Okresy *Bruck an der Leitha* a *Neusiedl am See* ležia v **záujmovej oblasti oboch hlavných miest** *Viedeň* a *Bratislava* a príslušne k tomu vykazujú vysoké demografické miery rastu a úzke prepojenie s hlavnými mestami.
- **Flughafen Wien (letisko Viedeň)** ako najväčšie letisko v regióne Centropu je významný dopravný uzol so záujmovými oblasťami prekračujúcimi hranice a zároveň je dôležité hospodárske stanovište.

Aby sa týmto dopravným požiadavkám v budúcnosti vyhovel, zamýšľa Infraštruktúra ÖBB AG výstavbu **medzinárodnej siete železničnej dopravy** medzi **Viedňou** a **Budapešťou** ako aj **Bratislavou južne od Dunaja**. Tým sleduje nasledujúce konkrétne **ciele**:

- Vytvorenie **výkonnej osi osobnej diaľkovej dopravy** *Wien Hbf (Viedeň hl. st.) - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Győr - Budapešť* a funkčné pripojenie *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bratislava*;
- Vytvorenie **regionálneho dopravného uzla** v *Bruck an der Leitha*;
- **Odstránenie kapacitných obmedzení** na existujúcej Ostbahn.

Ciele sú sledované so zreteľom na zámer **cieľovej siete 2025+ (Zielnetz 2025+)**. Týmto je okrem iného usilované o vytvorenie infraštruktúrnych predpokladov pre **cezhraničný integrovaný pravidelný cestovný poriadok**, ktorý predpokladá čas prepravy *Wien Hbf (Viedeň hl.st.) - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Győr* s dĺžkou 60'.

Keďže *Flughafen Wien* (letisko Viedeň) doteraz nie je zahrnuté v rakúskej **sieti vysokovýkonných dráh**, navrhuje ÖBB-Infrastruktur AG prijatie železnice

„Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha - štátna hranica pri obci Nickelsdorf“

do **celospolkovej hlavnej dopravnej siete**. Za účelom tejto **zmeny siete** je realizovaná strategická kontrola v doprave, krátko **SP-V**. Predložená enviromentálna správa objasňuje odborné **základy rozhodnutia** pre potrebné **ustanovenie** tejto železnice za vysokovýkonnú trasu. Obsahuje všetky zákonom určené údaje týkajúce sa **dopravného prínosu**, očakávaných **účinkov** a splnenia **predpokladov** pre vyhlásenie železnice za **vysokovýkonnú trasu**.

Pre jednotlivé úseky sú Obrázok 77, ktoré môžu byť dosiahnuté vďaka navrhovanej zmene siete.



Obrázok 77: Ciele navrhovanej zmeny siete podľa úsekov (vlastné spracovanie)

Predpoklady pre vyhlásenie za vysokovýkonnú trasu

Trasa Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha - štátna hranica pri Nickelsdorf v každom prípade **spĺňa predpoklady pre vyhlásenie za vysokovýkonnú trasu**, ktoré sú uvedené v § 1 Hochleistungsstreckengesetz (BGBl. č. 135/1989 v znení BGBl. I č. 154/2004).

Úsek Viedeň - Budapešť resp. Viedeň - Bratislava južne od Dunaja je jedna časť z troch (z celkovo deviatich) **koridorov TEN-T jadrovej siete**, a tým je mimoriadne významný pre celoeurópsku nákladnú a osobnú dopravu. Okrem toho bude s Flughafen Wien (letiskom Viedeň) pripojené takzvané **hlavné letisko TEN-T** do infraštruktúry železničnej dopravy TEN-T a dodatočne do siete vysokovýkonných železničných trás. Z týchto okolností možno zdôvodniť **mimoriadny význam trasy pre výkonnú dopravu s medzinárodnými spojeniami**.

Plnohodnotné pripojenie Flughafen Wien (letiska Viedeň) do železničnej siete zvýši i jeho **dosiahnuteľnosť v aglomeračnej oblasti Viedeň / Bratislava / Győr**. Z toho dodatočne vyplýva i **mimoriadny význam pre prímestskú dopravu**.

Dopravné štruktúry a ich vývoj

Navrhovaná zmena siete je v interakcii s dopravnými štruktúrami ako aj ich vývojom. Týka sa to najmä **železničnej a cestnej dopravy**, pričom sú prednostne brané do úvahy hlavné siete; **lodná** ako aj **letecká doprava** sú rovnako pozorované v súvislosti s navrhovanou zmenou siete.

Význam železničnej dopravy je v Rakúsku obzvlášť ohľadom výkonu nákladnej dopravy, v porovnaní s jeho východnými susedmi, relatívne vysoký. Napriek tomu je ako v osobnej, tak aj v nákladnej doprave **väčšina dopravy odvíjaná na cestách**. Zatiaľ čo **letecká doprava** hrá rolu hlavne v osobnej doprave, na **vodných cestách** sú transportované výhradne náklady. Podiel na Modal Split je však v prípade posledných dvoch v porovnaní s koľajnicami a cestami relatívne nízky.

Pre silne vyťažené hlavnú **železničnú dopravnú sieť** vo funkcionálnej oblasti pozorovania existujú plány pre výstavbu koľajnicovej infraštruktúry, ktorých účelom je realizácia **integrovaného pravidelného cestovného poriadku, vytvorenie kapacít** v osobnej a nákladnej doprave ako aj **skrátene časov prepravy**. Vychádzajúc z dopravných prognóz bude dopravný dopyt v železničnej dopravnej sieti medzi hlavným uzlom *Viedeň, Bratislava a Budapešť* ďalej stúpať, preto sú nevyhnutné ďalšie **rozširovacie výstavbové opatrenia** železničnej dopravnej siete.

Cestná dopravná sieť je vo funkcionálnom priestore pozorovania silno vyťažená. Najmä v priestore *Viedeň* je prognostifikované vyťaženie siete, ktoré na určitých úsekoch – napriek plánovaným rozširovacím opatreniam – nepripúšťa voľné prúdenie dopravy. Východne a severne od *Viedne* sú nevyhnutné **ako rozširovacie, tak aj novovýstavbové opatrenia**, aby sa vytvorila potrebná kapacita pre kontinuálne rastúcu dopravu medzi Rakúskom a jeho východnými susednými štátmi.

Dunaj patrí k **najdôležitejším európskym vodným cestám** a má byť ďalej vystavaný. Popri ekologických opatreniach a opatreniach pre ochranu pred povodňami sa Rakúsko usiluje o odstránenie nautických problémových miest, ďalší rozvoj transportu na *Dunaji* a rozšírenie ponuky multimodálnych prekladacích možností.

Flughafen Wien (letisko Viedeň) je s odstupom najväčšie a najvýznamnejšie letisko vo funkcionálnom priestore pozorovania. Je tu plánovaná výstavba **3. dráhy** v smere **východ-západ**.

Vrámcí funkcionálneho priestoru pozorovania sa nachádzajú viaceré **multimodálne terminály**, teda uzlové body v intermodálnom resp. multimodálnom transportnom systéme. Až na konci r. 2016 bolo uvedené do prevádzky centrum nákladnej dopravy *Güterzentrum Wien Süd*. Okrem toho existujú i úvahy o spojení ruskej siete širokorozchodných koľají s TEN-T jadrovou sieťou cez železničný koridor *Košice* - priestor *Viedeň / Bratislava* a o zriadení **prekladacieho terminálu** za týmto účelom v priestore *Viedeň / Bratislava*.

Stav životného prostredia, charakteristiky životného prostredia a enviromentálne ciele

Navrhovaná zmena siete sa týka priestoru, ktorý je ohľadom vývoja osídlenia a hospodárstva dynamický. Okresy *Wien Umgebung (Viedeň-okolie)*, *Bruck an der Leitha* a *Neusiedl am See*, ktorých sa zmena siete

priamo týka, patria k najsilnejšie **rastúcim regiónom** v Rakúsku. Aj mestá *Viedeň, Bratislava, Győr a Budapešť*, ktoré budú funkcionálne profitovať zo zmeny siete, sa vyznačujú kontinuálnym **rastom obyvateľstva a hospodárstva**. Doterajšie a budúce hospodárske vývoje poukazujú na ďalej rastúce **prelínanie** hospodárskych priestorov a zosilnenie medzinárodnej dopravy ľudí denne cestujúcich do zamestnania.

V neposlednom rade z dôvodu blízkosti k *Viedni* je v skúmanom priestore viditeľný **značný tlak využívania** vo forme rastu osídlenia, intenzívneho poľnohospodárskeho a energeticky hospodárskeho využívania (napr. vinohradníctvo, veterná energia) ako aj infraštruktúrneho využívania. Rôzne nároky na využívanie priestoru si čiastočne vzájomne konkurujú a vedú ku **konfliktom pri využívaní**: Tak je napr. stúpajúca potreba osídleného priestoru v okolí *Viedne* v konkurenčnom vzťahu k vysokým nárokom týkajúcim sa ochrany prírody na základe prirodzeného vybavenia v regióne. Vysoká a naďalej stúpajúca potreba mobility v regióne sa prejavuje i vo forme početných infraštruktúr v priestore, ktoré podmieňujú silné **rozdeľovanie** krajiny a **hlukové zaťaženie, ako aj škodlivé látky v ovzduší**.

V oblasti existujúcich lineárnych dopravných infraštruktúr ako aj v rámci zóny hluku z leteckej dopravy *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* existujú **hlukové zaťaženia** pre hraničiace osídlené a prírodné oblasti. Najmä oblasti *Schwechat a Fischamend* sú z časti viacnásobne postihnuté **hlukovými imisiami indukovanými dopravou**. Prostredníctvom *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* dochádza v užšom skúmanom priestore veľkoplošne k hlukovým zaťaženiam skrze hluk z leteckej dopravy.

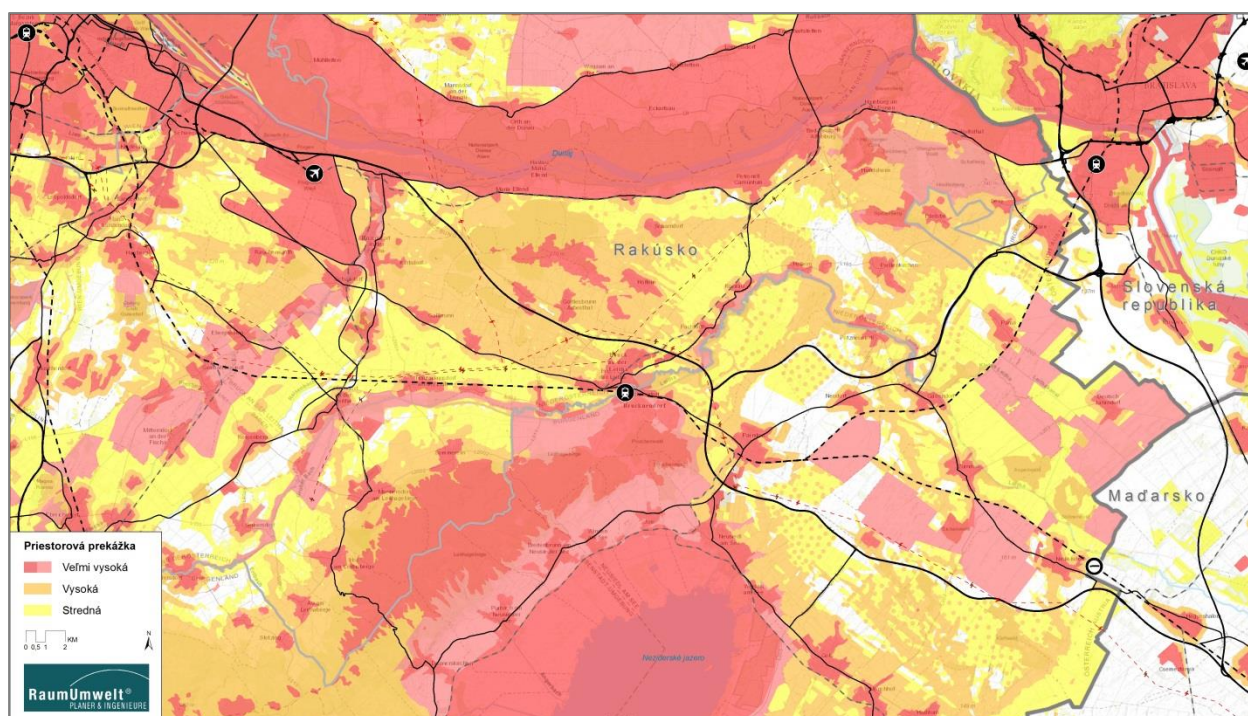
Celkový skúmaný priestor je označený ako **oblasť s jemným prachom vyžadujúca si sanovanie** (PM₁₀) resp. ako tzv. **zaťažená oblasť** podľa § 3 ods. 8 UVP-G 2000. Ako v *Niederösterreich (Dolnom Rakúsku)*, tak aj v *Burgenland* boli nariadené adekvátne opatrenia pre ozdravenie zaťažených oblastí.

Geograficky sa užší skúmaný priestor rozprestiera cez viaceré krajinné oblasti a je charakterizovaný prevažne rovinou, ktorá je takmer úplne ovplyvnená **poľnohospodárskym využívaním**, s **nízkym podielom lesov**. **Národný park Donau-Auen** sa nachádza na severe kúsok mimo užšieho skúmaného priestoru. Aj jazero **Neusiedler See** so svojím statusom chránenej krajinej oblasti a biosférického rezervátu sa okrajovo dotýka užšieho skúmaného priestoru.

Okrem týchto nadregionálne významných chránených oblastí v bližšom okolí sa v rámci užšieho skúmaného priestoru nachádzajú ďalšie **prírodné oblasti** ako toky riek (napr. *Fischa* alebo *Leitha*), suché biotopy (napr. v oblasti *Hundsheimer Berg*) a **kultúrne priestory**, ktoré predstavujú dôležité **životné priestory pre živočíchy a rastliny** alebo **hodnotné zóny z pohľadu obrazu krajiny**.

Analyzované priestorové štruktúry sú voči účinkom **zámeru železničnej infraštruktúry rôzne senzibilné** a vykazujú priestorovo rozličnú **vhodnosť** pre realizáciu **zámeru železničnej infraštruktúry**. Senzibilita je pritom prednostne odvodzovaná z konkurujúceho využívania priestoru resp. diverzných dôvodov ochrany. Spôsobilosť spravidla závisí od fyzických a topografických podmienok. Z toho vyplývajú rôzne **priestorové prekážky**, ktoré možno pomenovať ako výsledok hrubého pozorovania.

Dunaj s jeho ochranyhodnou vzácnou lužnou krajinou (**Aulandschaft**) vytvára na severe bariéru s plynulou veľmi veľkou priestorovou prekážkou. Na juhu tvorí pohorie **Leithagebirge** a oblasť okolo **Neusiedler See** na základe topografických, ekologických a krajinných charakteristík veľkopriestorové bariéry. Okolo **Neusiedler See** ležia viaceré **obce**, ktoré pre seba rovnako predstavujú veľmi vysoké priestorové prekážky. V priestore, ktorý leží medzi oboma severne a južne hraničiacimi veľkoplošnými bariérami, sa nachádzajú viaceré **roztrúsene ležiace kompaktné osídlené oblasti** s veľmi vysokou priestorovou prekážkou. Východne od rieky **Fischa** v **Niederösterreich** a východne od **Leitha** v **Burgenland** tvoria početné **veterné turbíny** oblasti s **vysokou priestorovou prekážkou**. I veľkoplošne vyznačené **vtácie rezervácie** v **Burgenland** vykazujú **veľmi vysokú senzibilitu** voči novým infraštruktúrnym projektom.



Obrázok 78: Celková priestorová prekážka v užšom priestore skúmania (vlastné spracovanie)

Úžitky a dôsledky zmeny siete

Navrhovaná zmena siete zahŕňa uzly **Viedeň**, **Flughafen Wien (letisko Viedeň)**, **Bruck an der Leitha** a **štátna hranica pri Nickelsdorf**. V rámci jednotlivých **úsekov** (úseky medzi dvoma uzlami) sú pre realizáciu navrhovanej zmeny siete mysliteľné **rôzne možnosti**, ktoré so sebou prinášajú i rozličné účinky.

Zmena siete tak vytvára **rámec pre rôzne možnosti realizácie**, ktorých dôsledky sa vo funkcionálnom hľadisku ale predovšetkým v priestorovom hľadisku (napr. narušenie alebo vyhnutie sa osídlenej oblasti) môžu značne od seba odlišovať.

Ako úžitok, tak aj účinky navrhovanej zmeny siete sú v prvom rade učené pomocou **predpokladov vierohodnosti** a popisu **vzájomne pôsobiacich súvislostí**. Popísané a hodnotené sú teda predovšetkým tie účinky, s ktorými je **v každom prípade potrebné počítať** ako s výsledkom navrhovanej zmeny siete.

Navrhovaná zmena siete prinesie dôležité **zlepšenie dosiahnuteľnosti aglomeračných centier**; výrazne zatraktívnené budú obzvlášť spojenia medzi *Viedňou, Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *Bratislavou* ako aj *Viedňou, Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a *Budapešťou. Flughafen Wien (letisko Viedeň)*, medzinárodný dopravný uzol a dôležité hospodárske stanovište vo východnom regióne, bude v budúcnosti optimálne zapojené do **európskej hlavnej dopravnej siete** a môže rozšíriť svoje záujmové územie smerom na východ cez štátnu hranicu a tým priniesť **hospodárske impulzy**.

Uzol *Bruck an der Leitha* ako regionálny dopravný uzol zvýši svoju hodnotu, z čoho profitujú i menej centrálné regióny, najmä severný *Burgenland*. **Regionálne disparity** regiónov, ktoré sú znevýhodnené okrem iného ohľadom verejného dopravného pripojenia, môžu byť **odbúrané** a posilní sa regionálne hospodárstvo. Pripojením *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* východne na železničnú dopravnú sieť a s tým súvisiacim skrátením časov prepravy dôjde k **zatraktívneniu železničnej dopravy** a presunu dopravy z ciest na koľajnice. Z toho profitujú tiež skupiny obyvateľstva, ktoré nemajú vlastný osobný automobil.

Vysoká potreba infraštruktúrnych opatrení je obsérne zdokumentovaná. Vďaka **dohľadnému veľkému dopytu najmä v železničnej nákladnej doprave** možno na hlavnej železničnej sieti medzi *Viedňou, Budapešťou* a *Bratislavou* v každom prípade očakávať vysoké vyťaženie trasy. Pripojením *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* budú optimálne vyčerpané potenciály v priestore. Premiestnenie **dopravy z ciest na koľajnice** okrem toho povedie k zníženiu nákladov na životné prostredie. Tým sa vyhoví cieľu **efektívneho a na potreby orientovaného nasadenia finančných prostriedkov**.

Navrhovaná zmena siete prispeje k **ochrane klímy premiestnením dopravy** na ekologický spôsob dopravy po koľajniciach a tým redukciou CO₂-emisíí. Zároveň nie je možné zabrániť spotrebe vzácneho, neobnoviteľného zdroja - pôdy. Prostredníctvom ekologického plánovania však môžu byť tieto zásahy realizované v zmysle **trvalého a efektívneho využitia zdrojov**. Zmena siete je so zreteľom na **šetrné využívanie a ochranu prirodzených zdrojov** celkovo hodnotená ako cieľovo neutrálna.

Ďalším prínosom je **vytvorenie kvalitného obývatel'ného prostredia**. Presunutie dopravy z ciest na koľajnice dosiahne zníženie úniku škodlivín do ovzdušia, presun dopravných prúdov vytvárajúcich hluk na koľajnice ako aj pokles rizika nehôd. Tiež sa síce počíta s účinkami na obraz miest a krajiny, prevládajú však **pozitívne účinky**, ktoré sú v neposlednom rade sprevádzané i vyššou sociálnou spravodlivosťou a rovnosťou šancí v súvislosti s prístupnosťou verejných dopravných prostriedkov.

Kontrola alternatív

Navrhovaná zmena siete sa týka priestoru, ktorý je **veľmi významný** v rakúskej a najmä v cezhraničnej doprave. Ako možné alternatívy k navrhovanej zmene siete sú skúmané nasledujúce **alternatívy**:

□ Nulové alternatívy:

- Alternatíva **N-0** (Žiadna dodatočná výstavba železničnej dopravnej siete východne od Viedne)
- Alternatíva **N-0+** (Výstavba Ostbahn v rámci existujúceho VV-nariadenia)

□ **Alternatívy stanovišť:**

- Alternatíva stanovišť **ST-1** s diaľkovou dopravou *Viedeň – Budapešť* cez *Bratislavu* severne od *Dunaja*
- Alternatíva stanovišť **ST-2** s vyhlásením S7 Pressburger Bahn (Viedenská električka) za VV trasu s predĺžením do *Bratislavy*

□ **Systémové alternatívy:**

- Systémová alternatíva **S-1** Cestná doprava
- Systémová alternatíva **S-2** Lodná doprava
- Systémová alternatíva **S-3** Letecká doprava

Alternatíva N-0 nevyhnutne povedie k vyostreniu dopravnej situácie a s tým spojených negatívnych účinkov v priestore východne od *Viedne*. V ohľade na všetky stanovené ciele je hodnotená ako cieľovo kontrárna.

Alternatíva N-0+ síce prispieva k dosiahnutiu vytýčených cieľov ohľadom zvýšenia dopravných kapacít v železničnej nákladnej doprave, nedokáže však vyčerpať možné potenciály v dôsledku chýbajúceho pripojenia *Flughafen Wien (letiska Viedeň)*.

Realizácia **Alternatívy stanovišť ST-1** prispeje k uvoľneniu kapacitnej situácie na existujúcej Ostbahn. Účinnosť tejto alternatívy však bezprostredne závisí od realizácie vo východných susedných štátoch, a tým sa nachádza mimo oblasti vplyvu ÖBB-Infrastruktur AG resp. Rakúskej republiky. Okrem toho nebudú vyčerpané potenciály, ktoré môžu vyvstať zo zlepšenia dosiahnuteľnosti *Flughafen Wien (letiska Viedeň)*, pretože bude chýbať pripojenie letiska.

Alternatíva stanovišť ST-2 prináša odľahčenie na existujúcej Ostbahn ako aj pozitívne účinky pre ľudí denne cestujúcich do zamestnania medzi *Bratislavou* a jej okolím, pričom priestorová realizácia v priestore *Bratislava* momentálne nie je zaistená. Vybudovanie tejto trasy ako spojenia v lokálnej resp. regionálnej doprave nesie so sebou určité prednosti, nie je však daná spôsobilosť ako element hlavnej železničnej dopravnej siete na trase pri vydaní vysokého množstva prostriedkov.

Systémové alternatívy sú ako alternatívy takmer úplne nevhodné, pretože ich potenciály vrámci systémov sú obmedzené (vodná a letecká doprava), resp. s tým spojené negatívne účinky pôsobia na priestor a spoločnosť protichodne k cieľu (cesta). Z pozorovania systémových alternatív sa dá jasne odvodiť, že polozenie ťažiska na určitých prepravcov neprinesie celospoločenský stav vedúci k cieľu. Implicitne je teda doložené, že navrhovaná zmena siete je nutnou časťou vývoja dopravnej siete.

Navrhovaná zmena siete môže pripojením *Flughafen Wien (letiska Viedeň)* do hlavnej železničnej dopravnej siete a zlepšením kapacít a časov prepravy najlepšie využiť potenciály pre posilnenie hospodárskeho stanovišťa ako aj pre odbúranie regionálnych rozdielov, a tým predstavuje efektívne nasadenie prostriedkov vychádzajúce z potrieb a zamerané na cieľ.

Odporúčania pre realizáciu, opatrenia a náklady

Zriadením nového traťového elementu *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha* bude pravdepodobne do roku 2035 vysokovýkonná trasa *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha - štátna hranica pri Nickelsdorf* **dopravne účinná**. Pre tento plán boli identifikované opatrenia vo výške **okolo € 1,8 mld.** (dopredu valorizované, cenová základňa 01.01.2016).

Pre úseky *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň)* a *Bruck an der Leitha - štátna hranica pri Nickelsdorf* sú dlhodobé dohľadné, po r. 2035 **dohľadné potrebné opatrenia pre zvyšovanie kapacít a znižovanie časov prepravy** v osobnej diaľkovej doprave. Existujú pritom vždy dve principiálne **možnosti realizácie**:

- Využívanie a potrebám prispôsobená prestavba alebo výstavba **existujúcich tratí** cez *Schwechat* resp. medzi *Bruck an der Leitha* a *štátnou hranicou pri Nickelsdorf*
- Zriadenie **nových tratí** medzi *Viedňou* a *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* resp. *Bruck an der Leitha* a *štátnou hranicou pri Nickelsdorf*, v každom prípade so severnou alebo južnou obchádzkou uzla *Bruck an der Leitha*

Pre tieto dlhodobé opatrenia nie sú stanovené náklady.

Aby nenastali resp. aby sa čo najviac znížili **účinky** v každom prípade očakávateľné pri realizácii nového traťového elementu na úseku *Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha* (napr. skríženie osídleného pásma *Fischamend - Klein-Neusiedl - Schwadorf - Gramatneusiedl*, skríženie rieky *Fischa*, plošné zaťaženie kvalitnej ornej pôdy resp. rozdelenie krajiny), sú odporúčané **opatrenia pre nasledujúce fázy plánovania**. Na tomto úseku trate sa odporúča okrem iného dôkladné zváženie najrôznejších záujmov (ochrana prírody a vyvarovanie sa osídlenej oblasti), spojenie novej železničnej trate s existujúcimi lineárnymi infraštruktúrami (existujúca *Ostbahn*, diaľnica *A 4 Ost, B 10 Budapester Straße*), ako aj vyhnutie sa topograficky náročnej a ohľadom voľnočasového a oddychového pôsobenia dôležitej oblasti *Arbesthaler Hügelland*.

Dôsledky a tým potrebné **opatrenia** na úsekoch *Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň)* a *Bruck an der Leitha - štátna hranica pri Nickelsdorf* závisia od druhu a rozsahu potrebného zámeru. V každom prípade je potrebné zohľadniť všeobecné opatrenia, ktoré predvídajú napríklad zohľadnenie stanovených a v plánoch vyznačených zón s vysokou a veľmi vysokou priestorovou prekážkou, vývoj trasy (pokiaľ možno) vzdialenej od osídlených oblastí ako aj spojenie plánovanej infraštruktúry s existujúcimi líniovými infraštruktúrami.

Za účelom **kontroly** sú formulované úlohy pre **nasledujúce fázy plánovania**; okrem toho sa odporúča kontrolovať negatívne účinky pomocou **existujúcich monitoringových systémov**.

10 PROBLÉMY PRI ZOSTAVOVANÍ POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ

V priebehu **zostavovania informácií** potrebných pre enviromentálnu správu podľa § 6 ods. 2 SP-V zákona sa vyskytli nasledujúce metodické a obsahové **tážkosti**:

- Časový horizont prognóz (porov. Kapitola 2.2) pripúšťa **výroky o vývoji stavu životného prostredia** len ohraničene. Zodpovedajúc **dlhému realizačnému horizontu** zámeru železnice leží **časový horizont prognóz** s r. 2040 v ďalekej budúcnosti. Táto okolnosť pripúšťa spoľahlivé výroky k vývoju stavu životného prostredia len obmedzene. **Odchýlka** od bežných **prognostických horizontov** (2025, 2030, 2050) vyplýva z úvahy medzi realistickým časom presadenia (tým nepriechádzajú do úvahy roky 2025 a 2030) a z platnosti rámca prognóz (tým je potrebné dať prednosť roku 2040 pred rokom 2050). Keďže väčšina prognóz týkajúcich sa roku 2025 bola vypracovaná pred hospodárskou krízou, údaje akceptované pre rok 2025 zostávajú naďalej platné. Je však potrebné počítať s tým, že ich nástup (v nákladnej doprave) sa oneskorí približne o 10 rokov (porov. IHS 2009).
- V popise stavu životného prostredia a jeho predbežného vývoja sa vychádza z množstva **rôznych databáz** z rôznych zdrojov. Použité analýzy prognóz nepodliehajú vždy tým istým základným predpokladom a spravidla majú tiež odlišné horizonty prognóz. Preto môžu byť porovnania alebo konfrontácie údajov odlišných zdrojov uskutočňované iba ohľadom ich približných hodnôt alebo tendencie.
- Užší **priestor skúmania** vykazuje **veľkú rozlohu**. Adekvátne k tomu môže byť zobrazenie ekologickej situácie, ekologických špecifik, ekologických problémov a cieľov na ochranu životného prostredia len veľmi všeobecné. Pri popise stavu životného prostredia pri „výške letu“ SP-V (Strategická kontrola v doprave) vychádza z existujúcich databáz, najmä z krajín a komún. Zisťovania na mieste z dôvodu veľkej rozsiahlosti skúmaného priestoru neviedli k cieľu a príslušne k zadaniu úlohy neboli zobrazené. Tieto sú vyhradené pre nasledujúce fázy plánovania; v predloženej enviromentálnej správe sú tematizované adekvátne opatrenia (porovnaj Kapitola 8).
- Pri **vypracovaní integrálneho systému cieľov** bolo analyzovaných a zhrnutých približne 80 dokumentov týkajúcich sa právnych základov, stratégií, plánov a programov. V tejto rozsiahlej analýze boli pozorované – s ohľadom na odkazy relevantných ekologických miest zo Scoping – ako relevantné územné korporačné úrovne **supranárodná úroveň krajiny, úroveň EÚ, spolková ako aj krajinská úroveň**. Dokumenty na regionálnej úrovni sa berú do úvahy len v odôvodnených prípadoch, pretože tieto spravidla nemajú relevantný vzťah s celospolkovou hlavnou dopravnou sieťou. Pre susedné štáty **Maďarsko** a **Slovenskú republiku**, ktoré sú dotknuté navrhovanou zmenou siete, sa použijú zvolené dokumenty na celoštátnej úrovni, ktoré sú dostupné v nemeckom alebo anglickom jazyku. Pre systém cieľov teda nemôže byť uplatnený **žiadny nárok na kompletnosť**, hoci predložený výsledok na základe rozsiahleho a svedomitého spracovania

vo veľkej miere reprezentuje celospoločenské stanovené ciele z oblastí dopravy, priestoru a ekológie.

- ❑ **Účinky** navrhovanej zmeny siete značne prekračujú potenciálne priamo priestorovo postihnutú oblasť pôsobenia (užší skúmaný priestor), a tým sú niekedy **t ŕa ŕko ohraničiteľné**. Podľa toho bol ohraničený funkcionálny priestor pozorovania (porovnaj Kapitola 2.1), v ktorom sú očakávané dopravné dôsledky. Pozorovanie stavu životného prostredia je preto učené za predpokladu potenciálnych **účinkov na dvoch priestorových rovinách**. Tým sa zohľadní okolnosť, že navrhovaná zmena siete bude mať nepriame účinky v dôsledku posilnenia (európskej) siete ŕeležničnej dopravy, ako aj priame účinky vďaka realizácii konkrétneho plánu ŕeleznice.
- ❑ Ide o prvú SP-V (strategická kontrola v doprave) pre plánovanú ŕeleznicu; to znamená, že plánovaná zmena siete zahŕňa čiastočne ešte neexistujúce trasy. Chýbajúce informácie k **stavu a zámeru ŕeleznice**, pre ktoré navrhovaná zmena siete zasadzuje rámec, s ŕa ŕuje **zistovanie a popis hmatateľných účinkov**. Adekvátne k tomuto stavu sa pozorovanie účinkov často obmedzuje na kvalitatívne výroky a predpoklady vierohodnosti.
- ❑ **Odhad nákladov** môže byť zmysluplne vytvorený pre iba nový traťový element *Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha*. Pre všetky ostatné, dlhodobé možné opatrenia to nie je možné.
- ❑ Doteraz uvedené **obmedzenia** ohľadom horizontu prognóz, stupňa abstrakcie a chýbajúcich informácií k stavu a charakteru zámeru ŕeleznice, ktoré určujú podstatu SP-V (Strategická kontrola v doprave), sa podľa toho vz ŕahujú aj na **vývoj, popis a hodnotenie alternatív**, ktoré sú tiež realizované iba na abstraktnej úrovni.
- ❑ **Hodnotenie definovaných alternatív** ohľadom ich prínosu k dosiahnutiu celospoločensky stanovených cieľov je metodicky náročné. Platí, že prínos týchto alternatív k dosiahnutiu jednotlivých cieľov stanovených v integrálnom systéme cieľov má byť posudzovaný práve natoľko rozsiahlo, aby bola zaručená rovnováha medzi požiadavkou kontrolovateľného a za ŕa ŕiteľného posúdenia na jednej strane, a ohraničeného rámca enviromentálnej správy na druhej strane. Z tohto dôvodu prebieha hodnotenie väčšinou na argumentatívno-kvalitatívnej úrovni, s podporou kritérií. Tieto kritériá boli zvolené na báze predpokladov vierohodnosti, čím boli základy pre posudzovanie vedome ohraničené.

Napriek tomuto problému obsahuje predložená enviromentálna správa najdôležitejšie **strategické podklady pre rozhodovanie týkajúce sa navrhovanej zmeny siete**.

ZOZNAM ZDROJOV

- Amt der Burgenländischen Landesregierung (2016): Natur, Umwelt und Agrar. Online: <http://www-burgenland.at/natur-umwelt-agrar/natur/> [prístup: 24.05.2016]
- Amt der Burgenländischen Landesregierung (2015): Zukunftsstrategie 2030. Burgenländisches Programm für Umwelt, Naturschutz und ländlichen Raum. Eisenstadt.
- Amt der Burgenländischen Landesregierung (2013): Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013. Teil 2 – Burgenland. Eisenstadt.
- Amt der Burgenländischen Landesregierung (2012): Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011. Eisenstadt.
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2016): NÖ Atlas 4.0. St. Pölten.
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2015a): Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+. St. Pölten.
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2015b): Naturschutzcharta Niederösterreich. St. Pölten.
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2015c): Naturschutzkonzept Niederösterreich. St. Pölten.
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2014a): Niederösterreichisches Klima- und Energieprogramm 2020. St. Pölten.
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2014b): Umwelt und Naturschutz. Online: <http://www.noel.gv.at/Umwelt/> [Prístup: 24.05.2016]
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2013a): Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013. Teil 4 – Aktionsplanung Niederösterreich Straßen (außer A&S). St. Pölten.
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2013b): Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich. 2013-2023. St. Pölten.
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2012): Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich. St. Pölten.
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2011): NÖ Energiefahrplan 2030. St. Pölten.
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2005): Perspektiven für die Hauptregionen. St. Pölten.
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2004): Stratégia Dolného Rakúska. Landesentwicklungskonzept. St. Pölten.
- Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen – AGEG (2012): Informationsdienste für Grenzpendler in europäischen Grenzregionen. Gronau.
- Austrian Power Grid – APG (2015a): APG Netzkarte. Online: <https://www.apg.at/~media/70F4952BF1334C65A12DEC984DCFB423.pdf> [Prístup: 15.06.2016]
- Austrian Power Grid – APG (2015b): Netzentwicklungsplan 2015 für das Übertragungsnetz der APG im Planungszeitraum 2016 bis 2025. Viedeň.
- Bundesdenkmalamt – BDA (2003): Dehio-Handbuch. Niederösterreich – Südlich der Donau, Teil 1. Viedeň.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft - BMLFUW (2016): Nationaler Hochwasserrisikomanagementplan RMP 2015. Viedeň.

- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft - BMLFUW (2014a): Bio-diversitäts-Strategie Österreich 2020+. Viedeň.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft - BMLFUW (2014b): Ramsar-Gebiete in Österreich. Viedeň.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft - BMLFUW (2010-2014): Altlasten GIS. Online: https://secure.umweltbundesamt.at/altlasten-service/map_public.xhtml [Prístup 27.05.2016]
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft - BMLFUW (2012a): Die österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel. Viedeň.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft - BMLFUW (2012b): Lärminfo - Lärmschutz für Österreich. Online: <http://www.lärminfo.at> [Prístup: 23.05.2016]
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft - BMLFUW (2011): ÖSTRAT – Österreichische Strategie Nachhaltige Entwicklung – Arbeitsprogramm 2011ff des Bundes und der Länder. Viedeň.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft – BMLFUW (2010): Österreichische Strategie Nachhaltige Entwicklung (ÖSTRAT) – ein Handlungsrahmen für Bund und Länder. Viedeň.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft - BMLFUW (2009): Nationaler Gewässerbewirtschaftungsplan 2009 – NGP 2009. Viedeň.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft - BMLFUW (2005): Strategische Umweltprüfung: Von Untersuchungsrahmen zur Erfolgskontrolle. Inhaltliche Anforderungen und Vorschläge für die Praxis. Viedeň.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft – BMLFUW; Bundesforschungszentrum für Wald – BFW (2009): eBod – Digitale Bodenkarte von Österreich. Viedeň.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2016a): Rahmenplan 2017-2022, Investitionen und Instandhaltung. Viedeň.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2016b): Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG und ASFINAG 2016-2021. Viedeň.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2015a): Aktionsprogramm Donau des BMVIT bis 2022. Maßnahmenplan für Schifffahrt, Ökologie und Hochwasserschutz. Viedeň.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2015b): Faktenblätter. Die EU-Güterverkehrskorridore. Online: <http://www.bmvit.gv.at/bilder/factsheets/schienengueterverkehr.jpg>
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2013a): Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013. Teil 1 – Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen). Viedeň.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2013b): Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013. Teil 11 – Schienenstrecken. Viedeň.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2013c): Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013. Teil 16 – Großflughafen Wien-Schwechat. Viedeň.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2012): Gesamtverkehrsplan für Österreich. Viedeň.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2009): Verkehrsprognose Österreich 2025+. Viedeň.

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2006): Leitfaden zur Erstellung des Umweltberichts im Rahmen der strategischen Prüfung - Verkehr für Netzveränderungen im hochrangigen Bundesverkehrswegenetz (SP-V-Leitfaden). Viedeň.
- Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend / Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft – BMLFUW (2010): Energiestrategie Österreich. Viedeň.
- centrope Agency (2012a): centrope Infrastructure Needs Assessment. Infrastruktur & Verkehrsentwicklung – Von der Strategie zur Umsetzung. Brno.
- centrope Agency (2012b): Stratégia entropie 2013+. Viedeň.
- centrope Agency (2012c): Strategický rámec rozvoja dopravy a infraštruktúry v Centrope. Brno.
- ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH (2015): ecoplus Wirtschaftspark Bruck/Leitha. Online: http://www.ecoplus.at/sites/default/files/wp_bruck_d_final.pdf [Prístup: 13.06.2016]
- Europäische Kommission (2016a): Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe. Online: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm [Prístup: 14.06.2016]
- Europäische Kommission (2016b): ERTMS – Second Work Plan of the European Coordinator Karel Vinck. Brussels.
- Europäische Kommission (2016c): Transeuropäische Netze. Verbindungen durch Österreich. Online: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/at_de.pdf [Prístup: 14.06.2016]
- Európska komisia (2014): European Union Strategy for Danube Region. Brusel.
- Europäische Kommission (2011a): Die Biodiversitätsstrategie der EU bis 2020. Brüssel.
- Európska komisia (2011b): Biela kniha - cestovný poriadok pre jednotný európsky dopravný priestor – k dopravnému systému na princípe výberových konaní a šetrenia prírodných zdrojov. Brüssel.
- Európska komisia (2010): Európa 2020. Stratégia inteligentného, trvalého a integratívneho rozvoja. Brüssel.
- Európska komisia (1999): EUREK - Európsky koncept rozvoja priestoru. Na ceste priestorovo vyváženého a trvalého rozvoja Európskej únie. Luxemburg.
- European Environment Agency – EEA (2016): EEA greenhouse gas – data viewer. Online: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer> [prístup: 29.06.2016]
- European Environment Agency – EEA (2015): Approximated EU GHG inventory: proxy GHG estimates for 2014. EEA Technical Report č. 15/2015. Luxembourg.
- European Environment Agency – EEA (2012): Biogeographical regions in Europe. Online: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/biogeographical-regions-in-europe-1> [prístup: 25.10.2016]
- Eurostat (2016): Eurostat – Bevölkerung. Online: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do> [Prístup: 27.06.2016]
- Eurostat (2014a): Air transport statistics. Online: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Air_transport_statistics [Prístup 17.10.2016]
- Eurostat (2014b): Eurostat – Statistik des Personenverkehrs. Online: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_transport_statistics/de [Prístup: 28.06.2016]

- Eurostat (1995-2016): Eurostat - Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung. Online: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/national-accounts/statistics-illustrated> [Prístup: 02.06.2016]
- Flughafen Wien (2011): Zukunft Flughafen Wien 3. Piste. Viedeň.
- Flughafen Zürich (2014): Zahlen und Fakten. Online: <https://www.flughafen-zuerich.ch/unternehmen/flughafen-zuerich-ag/zahlen-und-fakten> [prístup 17.10.2016]
- Forstliche Bundesversuchsanstalt (1993): Die forstlichen Wuchsgebiete Österreichs – Eine Naturraumgliederung nach waldökologischen Gesichtspunkten. Viedeň.
- Frauenhofer ATL (2008): Wirtschaftliche Rahmenbedingungen des Güterverkehrs. Studie zum Vergleich der Verkehrsträger im Rahmen des Logistikprozesses in Deutschland. Nürnberg
- Gemeinsames Technisches Sekretariat, Europäische Territoriale Zusammenarbeit Österreich - Ungarn (2016a): Interreg V-A Austria – Hungary 2014 – 2020. Online: <http://www.at-hu.net/at-hu/de/Programm/2014-2020.php> [prístup: 02.05.2016]
- Gemeinsames Technisches Sekretariat, Europäische Territoriale Zusammenarbeit Österreich - Ungarn (2016b): Programmgebiet. Online: http://www.at-hu.net/__we_thumbs__/4705_2_op_eligible.jpg [Prístup 02.05.2016]
- Gemeinsames Technisches Sekretariat, Europäische Territoriale Zusammenarbeit Österreich - Ungarn (2016a): Interreg V-A Slovakia-Austria. Online: <http://www.sk-at.eu/#!/blank/fjtmu> [prístup: 02.05.2016]
- Gemeinsames Technisches Sekretariat, Europäische Territoriale Zusammenarbeit Slowakei - Österreich 2016 (2016b): Programová oblasť. Online: <http://www.sk-at.eu/#!/programmgebiet/dj4jz> [prístup: 02.05.2016]
- Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (2011): Österreichisches Raumentwicklungskonzept ÖREK 2011. Viedeň.
- GIS Burgenland, BEV (2015): GeoDaten Burgenland. Online: <https://gis.bgld.gv.at/WebGIS> [Prístup: 23.05.2016]
- Hungarian Central Statistical Office (2016): Data of Budapest Liszt Ferenc International Airport. Online: <http://statinfo.ksh.hu/Stainfo/haDetails.jsp?query=kshquery&lang=en> [prístup: 22.07.2016]
- Hungarian Transport Administration (2013): National Transport Strategy (NTS). Budapest.
- IG Windkraft (2016): Windkraft-Landkarte. Online: [https://www.igwindkraft.at/?xmlval_ID_KEY\[0\]=1055/](https://www.igwindkraft.at/?xmlval_ID_KEY[0]=1055/) [Prístup: 15.06.2016]
- IG Windkraft (2015): Windenergie in Österreich. Online: <https://www.igwindkraft.at/mmedia/download/2016.04.21/146123557284249.pdf> [Prístup: 15.06.2016]
- Institut für Höhere Studien – IHS (2009): Ökonomische Begleitszenarien der Verkehrsprognose Österreich (25+). Viedeň.
- Institut für Technikfolgen-Abschätzung der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (Hrsg.) (2013): Handbuch Strategische Umweltprüfung. Die Umweltprüfung von Politiken, Plänen und Programmen. Auflage 3.3. Viedeň.
- Klima- und Energiefonds (2014): Klima und Energie: Wissen Kompakt. Viedeň.
- KombiConsult (2016): Intermodal Terminals in Europe. Online: <http://www.intermodal-terminals.eu/database> [Prístup: 06.06.2016]
- Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung (1992): Agenda 21. Rio de Janeiro.

- Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s. (2015): Annual Report 2014. Bratislava.
- LETIŠTĚ BRNO a.s. (2016): Traffic Figures. <http://www.brno-airport.cz/en/b2b/brno-airport/traffic-figures/> [Prístup: 22.07.2016]
- Microsoft (2016): Online: <http://www.bing.com/maps/> [Prístup: 31.05.2016]
- Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic (o.J.): National Regional Development Strategy of the Slovak Republic. Bratislava.
- Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic (2016): Non-technical summary of the Report on the strategic document assessment “Strategical development Plan for transport in the Slovak Republic until 2030. Bratislava.
- National Development Agency (2007): The New Hungary Development Plan. Budapest.
- Nationalpark Donau-Auen GmbH (2011-2016): Národný park Donau-Auen Online: <http://www.donauauen.at> [Prístup: 24.05.2016]
- Nationalpark Neusiedler See – Seewinkel (2016). Der Nationalpark Neusiedler See – Seewinkel Online: <http://www.nationalpark-neusiedlersee-seewinkel.at> [Prístup: 24.05.2016]
- ÖBB-Infrastruktur AG (2016): Intermodal Terminal Zone Vienna. Prezentácia z 10. novembra 2016 v rámci FERRMED Conference „Trans-Eurasian Railway“ od DI Viktor Plank. Brüssel.
- ÖBB-Infrastruktur AG (2015): High-Speed Line Vienna – Bratislava/Budapest. Prezentácia z 14. júla 2015 v priebehu trilaterálneho stretnutia medzi Maďarskom, Slovenskom a Rakúskom. Viedeň.
- ÖBB-Infrastruktur AG (2014): Donauachse – Gesamtwirtschaftliche Bewertung im Rahmen der erweiterten Kosten-Nutzen-Analyse Bahn. Viedeň.
- ÖBB-Infrastruktur AG (2011): Zielnetz 2025+. Viedeň.
- Österreichische Raumordnungskonferenz – ÖROK (2015): ÖROK Atlas Raumberechnungen. Online: <http://www.oerok-atlas.at/> [Prístup: 23.05.2016]
- Österreichische Raumordnungskonferenz – ÖROK (2014): Regionalprognosen - Bevölkerung, Bearbeitung Statistik Austria. Viedeň.
- Österreichisches Institut für Raumplanung – ÖIR (2016): Präsentation aktualisierte Daten zur Potenzialstudie Neue Ostbahn. Viedeň.
- Österreichisches Institut für Raumplanung – ÖIR (2015b): Potenzialstudie Neue Ostbahn. Viedeň.
- Österreichisches Institut für Raumplanung – ÖIR (2015c): Rahmenkonzept für Windkraftanlagen im Burgenland. Viedeň.
- Österreichisches Institut für Raumplanung – ÖIR (2015a): Wirtschaftsanalyse Ostregion. Viedeň.
- Parlamentsdirektion (2015): Parlamentskorrespondenz Nr. 1098 vom 16.10.2015. Online: https://www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR_2015/PK1098/ [Prístup: 06.06.2016]
- Planungsgemeinschaft Ost (2007-2016) – PGO: Cross-Border Geoportal for the Centropem Region. Online: <http://map.centropemap.org/index.php> [Prístup: 02.06.2016]
- Planungsgemeinschaft Ost (2011) – PGO: Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010. Viedeň.
- Planungsgemeinschaft Ost (2009) – PGO: Atlas der wachsenden Stadtregion. Viedeň.
- Planungsgemeinschaft Ost (2008) – PGO: KOBRA Stadt-Umland Kooperation Bratislava. Viedeň.
- Rat der Europäischen Union (2006): Die erneuerte EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung. Brüssel.
- RFC 7 (2014): Transport Market Study: Rail Freight Corridor 7. Budapest.

- RailNetEurope (2016): SRail Freight Corridor 2016. Online:
http://www.rne.eu/tl_files/RNE_Upload/Corridor/RFCs/RNE_RFC_Overview_Map_print.pdf [prístup: 26.09.2016]
- Rechnungshof (2015): Bericht des Rechnungshofes. Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der ÖBB-Unternehmensgruppe in Österreich. Viedeň.
- Rechnungshof (2012): Bericht des Rechnungshofes. Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung. Viedeň.
- Regional Consulting ZT GmbH (2004): Joint Regional Development Strategy for the Vienna - Bratislava - Győr Region (JORDES+). Viedeň.
- Stadt Wien (2015): Wien in Europa – Statistiken. Online:
<https://www.wien.gv.at/statistik/staedtevergleiche/international/> [Prístup: 14.06.2016]
- Mesto Viedeň (2014a): STEP 2025. Plán rozvoja mesta Viedeň: Viedeň.
- Mesto Viedeň (2014b): STEP 2025. Fachkonzept Grün- und Freiraum. Viedeň.
- Mesto Viedeň (2014c): STEP 2025. Fachkonzept Mobilität 2014. Viedeň.
- Mesto Viedeň (2013): Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013. Časť 10B – akčné plánovanie cestnej dopravy Viedeň - cesty viedenského aglomeračného priestoru. Viedeň.
- Mesto Viedeň (2009): Program na ochranu klímy mesta Viedeň. Aktualizácia 2010-2020: Viedeň.
- Štatistika Austria (2015): Bruttoregionalprodukt je Einwohner nach NUTS-Region. Online:
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/volkswirtschaftliche_gesamtrechnungen/regionale_gesamtrechnungen/nuts3-regionales_bip_und_hauptaggregate/index.html [Prístup: 31.05.2016]
- Štatistika Austria (2014a): Verkehrsstatistik 2014. Viedeň.
- Štatistika Austria (2014b): Verkehrsstatistik 2014. Online: <http://unfallstatistik.kfv.at/index.php?id=17> [Prístup: 09.06.2016]
- Štatistika Austria (2011): Registerzählung 2011 – Ein Blick auf die Gemeinde Schwechat. Online:
<http://www.statistik.gv.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=32419> [Prístup: 18.08.2016]
- Štatistika Austria (2009): Weingartengrunderhebung 2009. Online:
http://www.statistik.at/web_de/downloads/karto/themlwwein2009/popup.htm [Prístup: 09.06.2016]
- Suske Consulting (2015). Európska chránená oblasť Neusiedler See – Nordöstliches Pohorie Leitha, Managementplan. Viedeň.
- Umweltbundesamt (2013): Zehnter Umweltkontrollbericht – Klimaschutz. Viedeň.
- Umweltbundesamt (2012): Daten zum Verkehr. Ausgabe 2012. Berlin
- Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH (2014): Gesamtverkehrsstrategie Burgenland. Eisenstadt.
- via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH (2016): Online:
<http://www.viadonau.org/wirtschaft/donaulogistik/> [Prístup: 17.08.2016]
- via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH (2015): Flussbauliche Gesamtprojekt Donau östlich von Wien (FGP). Online: <http://www.viadonau.org/unternehmen/projektdatenbank/top-aktuell/wwwviadonauorgfgp/flussbauliches-gesamtprojekt/?backurl=32> [Prístup: 29.02.2016]
- Vienna Airport (2016): Wirtschaftsfaktor Flughafen. Online:
http://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/wirtschaftsfaktor_flughafen_wien [Prístup: 13.06.2016]

Vorndran, Ingeborg (2010): Unfallstatistik – Verkehrsmittel im Risikovergleich. In: Statistisches Bundesamt Deutschland (2010): Wirtschaft und Statistik 12/2010. Wiesbaden.

Weinviertel Management (2014): Alpen Karpaten Korridor. Online: <http://www.alpenkarpatenkorridor.at/> [Prístup: 13.06.2016]

WiBuG – Wirtschaft Burgenland GmbH (2016): Businesspark Parndorf / Neusiedl. Online: <http://www.businessparks-burgenland.at/de/parndorf-neusiedl-am-see> [Prístup: 13.06.2016]

WIFO (2010): Wirtschaftliche Integration in Mitteleuropa – Eine Bestandsaufnahme am Beispiel der CENTROPE-Region. Monatsbericht 2/2010. Viedeň.

Wirtschaftskammer Österreich - WKO (2015): Beschäftigungsstruktur Europa. Online: <http://wko.at/statistik/eu/europa-beschaefigungsstruktur.pdf> [Prístup: 15.06.2016]

PRÁVNE PODKLADY

Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärmmin-
derungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – Bundes-LärmG), BGBl. I
Nr. 60/2005

Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 -
UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 4/2016

Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrswesen (SP-V-Gesetz), BGBl. I Nr. 96/2005 idF
BGBl. I Nr. 25/2014

Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz - HIG), BGBl.
Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004

Bundesgesetz vom 16. Juli 1971, betreffend die Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz 1971 - BStG
1971) BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013

Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe, mit dem die Gewerbeordnung 1994,
das Luftreinhaltegesetz für Kesselanlagen, das Berggesetz 1975, das Abfallwirtschaftsgesetz und
das Ozongesetz geändert werden (Immissionsschutzgesetz - Luft, IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF
BGBl. I Nr. 77/2010

EU-Beitrittsvertrag, Protokoll Nr. 9 über den Straßen- und Schienenverkehr sowie den kombinierten Ver-
kehr in Österreich

Europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC),
BGBl. III Nr. 147/2002

Gesetz mit dem das Wiener Naturschutzgesetz erlassen wird (Wiener Naturschutzgesetz), LGBl.
č. 53/2001 v znení LGBl. č. 31/2013

Gesetz über den Národný park Donau-Auen (Viedenský zákon o národnom parku), LGBl. č. 37/1996 v
znení LGBl. č. 32/2015

Gesetz über die Raumplanung im Burgenland (Burgenlandský zákon o plánovaní priestoru - Bgld. RPG),
LGBl. č. 18/1969 v znení LGBl. Nr. 44/2015

Gesetz vom November 1990 über den Schutz und die Pflege der Natur und Landschaft im Burgenland
(Burgenländisches Naturschutz- und Landschaftspflegegesetz - NG 1990), LGBl. č. 27/1991 v
znení LGBl. Nr. 38/2015

Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013 Európskeho parlamentu a Rady zo dňa 11. decembra 2013 o smerniciach
Únie pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a pre zrušenie rozhodnutia č. 661/2010/EÚ

NÖ Nationalparkgesetz, LGBl. 5505-0 v znení LGBl. 5505-3

NÖ Naturschutzgesetz 2000 (NÖ NSchG 2000), LGBl. č. 5500-0 v znení LGBl. Nr. 111/2015

NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (NÖ ROG 2014), LGBl. Nr. 3/2015

Protokoll von Kyoto zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderung s prílo-
hami, BGBl. III Nr. 89/2005

Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention z roku 1991 im Bereich Raumplanung und nachhaltige
Entwicklung, BGBl. III č. 232/2002 v znení BGBl. III č. 114/2005

Protokol na realizáciu Alpskej konvencie z roku 1991 v oblasti dopravy: III č. 234/2002 v znení BGBl. III
Nr. 108/2005

Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland, LGBl. 8000/85-0 v znení LGBl.
Nr. 67/2015

Smernica (EÚ) č. 2006/44/ES Európskeho parlamentu a Rady z 6. septembra 2006 o kvalite sladkých
povrchových vôd vyžadujúcich si ochranu alebo zlepšenie kvality na účely podpory života rýb

Smernica (EÚ) č. 2009/147/ES Európskeho parlamentu a Rady z 30. novembra 2009 o zachovaní voľne
žijúceho vtáctva (Smernica o ochrane vtáctva, Vogelschutzrichtlinie):

Smernica (EÚ) č. 92/43/EHS zo dňa 21. mája 1992 o zachovaní prirodzeného životného priestoru ako aj
voľne žijúcich zvierat a voľne rastúcich rastlín (FFH smernica, flóra-fauna-habitat)

Smernica 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady zo dňa 23. októbra 2000 o vytvorení poriadkového
rámcu pre opatrenia Spoločenstva v oblasti vodnej politiky (Rámcová smernica o vode):

Smernica 2001/81/ES Európskeho parlamentu a Rady zo dňa 23. októbra 2001 o národných maximál-
nych emisných množstvách pre určité škodliviny v ovzduší (NEC smernica):

Smernica 2002/49/ES Európskeho parlamentu a Rady zo dňa 25. júna 2002 o posúdení a eliminácii envi-
romentálneho hluku (Smernica o enviromentálnom hluku)

Smernica 2012/34/EÚ Európskeho parlamentu a Rady zo dňa 21. novembra 2012 pre vytvorenie jednot-
ného európskeho železničného priestoru

Übereinkommen über die biologische Vielfalt, BGBl. č. 213/1995 idF BGBl. III Nr. 83/2015

Übereinkommen über die Zusammenarbeit zum Schutz und zur verträglichen Nutzung der Donau (Do-
nauschutzübereinkommen), BGBl. III Nr. 139/1998

Übereinkommen über Feuchtgebiete, insbesondere als Lebensraum für Wasser- und Watvögel, von in-
ternationaler Bedeutung, BGBl. Nr. 283/1993

Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), BGBl. 477/1995 idF BGBl. III 18/1999

Ustanovenie (EÚ) č. 1316/2013 Európskeho parlamentu a Rady zo dňa 11. decembra 2013 pre vytvore-
nie facility „Connecting Europe“, pre zmenu ustanovenia (EÚ) č. 913/2010 a zrušenie ustanovenia
(ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010

Ustanovenie (EÚ) č. 913/2010 Európskeho parlamentu a Rady zo dňa 22. septembra 2010 pre vytvore-
nie európskej železničnej siete pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu

Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG zwischen dem Bund und den Ländern Niederösterreich und Wien
zur Errichtung und Erhaltung eines Nationalparks Donau-Auen (Nationalpark Donau-Auen), BGBl. I
č. 17/1997

Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken
(1. Nariadenie pre vysokovýkonné dráhy) BGBl. 370/1989 idF BGBl. II Nr. 397/1998

Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken
(3. Nariadenie pre vysokovýkonné dráhy) BGBl. Nr. 83/1994

Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken
(4. Nariadenie pre vysokovýkonné dráhy) BGBl. II Nr. 273/1997

Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken
(5. Nariadenie pre vysokovýkonné dráhy) BGBl. II Nr. 11/2012

Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989 über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu
Hochleistungsstrecken (2. Nariadenie pre vysokovýkonné dráhy) BGBl. Nr. 675/1989

Verordnung der NÖ Landesregierung zo dňa 2. decembra 1975 über ein Raumordnungsprogramm zur
Entwicklung des Fremdenverkehrs (Fremdenverkehrs-Raumordnungsprogramm), LGBl. 8000/27-0

Verordnung über ein Sektorales Raumordnungsprogramm über die Windkraftnutzung in NÖ, LGBl.
Nr. 8001/1-0

Verordnung über den Nationalpark Donau-Auen, LGBl. 5505/1-0

Verordnung über die Landschaftsschutzgebiete LGBl. Nr. 5500/35-0, idF LGBl. Nr. 5500/35-10

Verordnung über ein Raumordnungsprogramm zur Sicherung und Verbesserung der Versorgung der
Bevölkerung mit zentralen Einrichtungen (Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm), LGBl. 8000/24-
0 v znení LGBl. 8000/24-1

Wasserrechtsgesetz 1959 - WRG 1959, BGBl. č. 215/1959 v znení BGBl. I č. 54/2014

ZOZNAM OBRÁZKOV

Obrázok 1:	Pravidelný cestovný poriadok - model staníc a úsekov (BMVIT 2012: str. 58; vlastné spracovanie).....	1
Obrázok 2:	Ciele navrhovanej zmeny siete podľa úsekov (vlastné spracovanie).....	3
Obrázok 3:	Rakúska sieť vysokovýkonných dráh, stav január 2017 (vlastné spracovanie).....	5
Obrázok 4:	TEN-T celková sieť a hlavná sieť: Železničné trate a letiská (Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013; vlastné spracovanie).....	6
Obrázok 5:	Funkčný priestor pozorovania s hlavnou dopravnou sieťou v roku 2040 (vlastné spracovanie)	10
Obrázok 6:	Užší priestor skúmania východne od Viedne s hlavnou dopravnou sieťou v roku 2040 (vlastné spracovanie)	10
Obrázok 7:	Pripojenie Flughafen Wien (letiska Viedeň) 2015 (ÖBB-Infrastruktur AG 2011).....	33
Obrázok 8:	Koridory hlavnej siete TEN-T (Európska komisia 2016a; vlastné spracovanie).....	55
Obrázok 9:	Prehľad koridorov nákladnej dopravy v EÚ (BMVIT 2015b).....	56
Obrázok 10:	Dunajská os (ÖBB 2014)	57
Obrázok 11:	Cieľová sieť adekvátna systému (Systemadäquates Zielnetz, ÖBB-Infrastruktur AG 2011: str. 37).....	61
Obrázok 12:	Model uzlových úsekov pre Rakúsko (ÖBB-Infrastruktur AG 2011: str. 43).....	62
Obrázok 13:	TEN-T celková sieť a hlavná sieť: Vnútrozemské vodné cesty a prístavy (Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013)	66
Obrázok 14:	Multimodálne terminály vo funkčnom priestore pozorovania (KombiConsult 2016; vlastné znázornenie).....	69
Obrázok 15:	Časy prepravy z Flughafen Wien (letiska Viedeň) železnicou v roku 2016 (vlastné znázornenie)	73
Obrázok 16:	Rozdelenie osobnej vnútroštátnej dopravy na rôznych dopravcov v % celkových osobo-km, 2012 (Eurostat 2016; vlastné znázornenie).....	75
Obrázok 17:	Dianie v medzinárodnej doprave v Rakúsku (príjem a zásielky) podľa dopravcov a zvolených partnerských krajín 2014 (Statistik Austria 2014a: str. 31).....	77
Obrázok 18:	Prognóza dopytu v nákladnej doprave, stredný scenár nárastu (RFC 7 2014: str. 72; vlastné spracovanie)	79
Obrázok 19:	Prognóza diania v nákladnej doprave (ÖBB 2014: str. 34 a ďalšie; vlastné znázornenie)	79

Obrázok 20:	Nákladná doprava podľa relácií v stave v roku 2005 (BMVIT 2009, časť mapy b).....	80
Obrázok 21:	Nákladná doprava podľa relácií v roku 2025, scenár 1 (BMVIT 2009, časť mapy b).....	80
Obrázok 22:	Podiel celkovo najazdených km v nákladnej doprave s udaním ton, 2014 (Eurostat 2016; vlastné znázornenie).....	81
Obrázok 23:	Vyťaženie siete IV 2025, scenár 1 (BMVIT 2009, časť mapy b).....	82
Obrázok 24:	Kapacitné vyťaženie železničnej infraštruktúry - stav v roku 2009 (BMVIT 2009).....	83
Obrázok 25:	Kapacitné vyťaženie železničnej infraštruktúry - stav v roku 2016 (ÖBB-Infrastruktur AG 2016).....	83
Obrázok 26:	Región Centrope vo funkčnom priestore pozorovania (vlastné znázornenie).....	86
Obrázok 27:	Rozdelenie zárobkovo činných osôb podľa hospodárskych sektorov 2015 (WKO 2015).....	89
Obrázok 28:	Podiel denne cestujúcich do zamestnania zo zahraničia na všetkých zamestnancov podľa politických okresov (ÖIR 2015c: str. 37).....	90
Obrázok 29:	Podiel zdrojovej a cieľovej dopravy v roku 2005 a prognóza do roku 2025 (BMVIT 2009: str. 33).....	91
Obrázok 30:	Stupeň medzinárodnej mobility na pracovnom trhu (AGEG 2012: str. 10).....	91
Obrázok 31:	Počet usmrtených osôb v cestnej premávke v rokoch 2003, 2006, 2009 a 2013 na mil. obyvateľov (Eurostat 2015).....	92
Obrázok 32:	Ohraničenie užšieho priestoru skúmania a administratívne jednotky (vlastné spracovanie).....	94
Obrázok 33:	Obce Schwechat (hore) a Fischamend (dole) (Microsoft 2016; Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland, LGBl. 8000/85-0 v znení LGBl. č. 67/2015).....	97
Obrázok 34:	Obec Bruck an der Leitha (Microsoft 2016; Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland, LGBl. 8000/85-0 v znení LGBl. č. 67/2015).....	98
Obrázok 35:	Demografický vývoj vo veľkopriestore Viedeň v rokoch 2005 a 2015 (ÖROK 2015).....	99
Obrázok 36:	Demografická prognóza vo veľkopriestore Viedeň v rokoch 2014 až 2030 (ÖROK 2015).....	100
Obrázok 37:	Pracovné miesta na 100 obyvateľov (ÖROK 2015).....	102
Obrázok 38:	Rakúska sieť vysokého napätia stav z roku 2015 (APG 2015a).....	105

Obrázok 39:	Funkčné a vhodné zóny na využitie veternej energie ako aj veterné elektrárne v užšom priestore skúmania (LGBI. č. 8001/1-0; ÖIR 2015b; vlastné znázornenie)	106
Obrázok 40:	Celkový počet dochádzajúcich za prácou v % z celkového počtu zárobkovo činných osôb na pracovisku (ÖROK 2015).....	108
Obrázok 41:	Celkový počet dochádzajúcich za prácou v % z celkového počtu zárobkovo činných osôb v bydlisku (ÖROK 2015).....	108
Obrázok 42:	celkové vzťahy dochádzajúcich za prácou v Dolnom Rakúsku, len vo Viedni a bez Viedne (Amt der NÖ Landesregierung 2012)	109
Obrázok 43:	Modal Split osobná doprava 2009/2010, 5 až 9 hod. smerom do mesta v pracovný deň (PGO Ost 2011: str. 14).....	110
Obrázok 44:	Zdroje hluku v lokalite obce Schwechat vrátane legendy (BMLFUW 2012b).....	111
Obrázok 45:	Zdroje hluku v lokalite obce Fischamend (BMLFUW 2012b).....	111
Obrázok 46:	Zdroje hluku v lokalite obce Bruck an der Leitha (BMLFUW 2012b)	111
Obrázok 47:	Letová hluková zóna v užšom priestore skúmania (BMLFUW 2012b).....	112
Obrázok 48:	Diferenčná hluková mapa plánovaný scenár do roku 2025 – nulový scenár 2025 L_{den} nad 55 dB k plánovanej 3. dráhe letiska Viedeň (Flughafen Wien 2011).....	113
Obrázok 49:	Biogeografické regióny Európy, stav 2011 (EEA 2012; vlastné znázornenie).....	114
Obrázok 50:	Členenie podľa priestoru krajiny (vlastné spracovanie).....	115
Obrázok 51:	Alpsko-karpatský koridor (Weinviertel Management 2014)	117
Obrázok 52:	Podiel lesnej plochy na celkovej ploche v % (ÖROK 2015)	126
Obrázok 53:	Typy pôdy v užšom priestore pozorovania (BMLFUW-Spolkové ministerstvo pre poľnohospodárstvo lesné hospodárstvo, životné prostredie a vodné hospodárstvo, BFW 2009)	128
Obrázok 54:	Kvalita ornej pôdy v užšom priestore pozorovania (BMLFUW, BFW 2009).....	129
Obrázok 55:	Preklad priestorových informácií do priestorových prekážok (vlastné spracovanie).....	133
Obrázok 56:	Priestorové prekážky celkovo v užšom priestore skúmania (vlastné spracovanie).....	135
Obrázok 57:	Bariéry v užšom skúmanom priestore (vlastné spracovanie)	137
Obrázok 58:	Stvárnenie preskúmaných alternatív (vlastné spracovanie)	139
Obrázok 59:	Stvárnenie stupňov dosiahnutia cieľov (vlastné spracovanie).....	141
Obrázok 60:	Dimenzie trvalého rozvoja (vlastné spracovanie).....	142

Obrázok 61:	Cieľová ponuka v modeli staníc a úsekov 2035 (ÖBB-Infrastruktur AG 2015; vlastné stvárnenie)	154
Obrázok 62:	Možný ovládací koncept Flughafen Wien (letisko Viedeň) a Ostbahn južne od Dunaja (Vlastné stvárnenie).....	155
Obrázok 63:	Dianie na železnici na hraničnom prechode Nickelsdorf, relácie a alternatívy; cestujúci za deň v oboch smeroch (ÖIR 2015a; vlastné stvárnenie)	156
Obrázok 64:	Modal Split v medzinárodnej osobnej doprave na hraničnom prechode Nickelsdorf 2013 (vnútri) a 2035 (vonku) (ÖIR 2015a; vlastné znázornenie)	158
Obrázok 65:	Počet cestujúcich na hraničných prechodoch so Slovenskom N-0+ a VNV 2035 (ÖIR 2015a; vlastné znázornenie).....	158
Obrázok 66:	Časy prepravy z Flughafen Wien (letiska Viedeň) železnicou v roku 2040 vrát. navrhovanej zmeny siete (vlastné spracovanie)	159
Obrázok 67:	Prognóza dopytu v nákladnej doprave, scenár nárastu stredný (RFC 7 2014: str. 72; vlastné spracovanie)	160
Obrázok 68:	Prognóza nárastu nákladnej dopravy (ÖBB 2014: str. 34 a ďalšie; vlastné znázornenie)	168
Obrázok 69:	Úseky navrhovanej vysokovýkonnej trasy (vlastné spracovanie)	188
Obrázok 70:	Úsek Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) (vlastné spracovanie).....	189
Obrázok 71:	Celková priestorová prekážka na úseku Viedeň - Flughafen Wien (letisko Viedeň) (vlastné spracovanie).....	192
Obrázok 72:	Úsek Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha (vlastné spracovanie).....	194
Obrázok 73:	Porovnanie časov prepravy existujúca trasa, letiskové spojenie a systém Götzendorfer Spange (vlastné spracovanie)	195
Obrázok 74:	Celková priestorová prekážka na úseku Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha (vlastné spracovanie)	197
Obrázok 75:	Úsek Bruck an der Leitha - štátna hranica pri Nickelsdorf (vlastné spracovanie).....	199
Obrázok 76:	Celková priestorová prekážka na úseku Bruck an der Leitha - štátna hranica pri Nickelsdorf (vlastné spracovanie).....	201
Obrázok 77:	Ciele navrhovanej zmeny siete podľa úsekov (vlastné spracovanie).....	211
Obrázok 78:	Celková priestorová prekážka v užšom priestore skúmania (vlastné spracovanie).....	214

ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka 1:	Spracovanie stanovísk z konzultačnej fázy podľa § 4 zákona SP-V (vlastné spracovanie).....	14
Tabuľka 2:	Vybavenie trate západnej osi ETCS (informácia ÖBB 2016; vlastné zobrazenie)	60
Tabuľka 3:	Vybavenie trate južnej osi ETCS (informácia ÖBB 2016; vlastné zobrazenie).....	60
Tabuľka 4:	Letiská s medzinárodnou dopravou, všetky údaje z roku 2014 (Statistik Austria 2014a: str. 50 a ďalšie, Hungarian Central Statistical Office 2016, Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s. 2015, LETIŠTĚ BRNO a.s. 2016; vlastné znázornenie).....	67
Tabuľka 5:	Medzinárodné európske letiská (zdroj: Eurostat 2014a, Flughafen Zürich 2014; vlastné znázornenie).....	68
Obrázok 6:	Multimodálne terminály vo funkčnom priestore pozorovania (KombiConsult 2016; vlastné znázornenie).....	70
Tabuľka 7:	Spojnice v celkovej sieti TEN-T príp. hlavnej sieti – prístavy a železnično-cestné terminály (nariadenie (EÚ) NR. 1315/2013; vlastné znázornenie)	71
Tabuľka 8:	Dopyt v osobnej doprave udaný v počte cestujúcich / deň zvolených prehľadov (BMVIT 2009; vlastné znázornenie).....	74
Tabuľka 9:	Dianie v medzinárodnej doprave Nickelsdorf 2013, podľa relácie a dopravných prostriedkov (ÖIR 2015a; vlastné znázornenie).....	76
Tabuľka 10:	Počet prepravených ton [mil.] v cestnej a železničnej doprave (BMVIT 2009).....	78
Tabuľka 11:	Obyvateľstvo vo funkčnom priestore pozorovania podľa regiónov NUTS 2 (Eurostat 2016; vlastné znázornenie).....	87
Tabuľka 12:	Prognóza vývoja obyvateľstva v regiónoch NUTS 3 (ÖROK 2014; vlastné znázornenie)	100
Tabuľka 13:	Regionálny brutto produkt (BRP) v regiónoch NUTS 3 (Statistik Austria 2015; vlastné znázornenie).....	101
Tabuľka 14:	Zárobkovo činné osoby dochádzajúce za prácou do cieľovej stanice Schwechat (štatistika Austria 2011; vlastné znázornenie)	103
Tabuľka 15:	Prírodné a chránené krajinné oblasti v užšom priestore skúmania (vlastné znázornenie)	117
Tabuľka 16:	Oblasti Natura 2000 v priestore skúmania (Amt der NÖ Landesregierung/úrad krajinskej vlády Dolného Rakúska 2014b, Amt der Bgld Landesregierung/úrad burgenlanskej krajinskej vlády 2016; vlastné znázornenie)	119

Tabuľka 17:	Prírodné rezervácie v priestore skúmania (NÖ Atlas 4.0, GeoDaten-Burgenland; vlastné znázornenie).....	122
Tabuľka 18:	Prírodné a chránené krajinné oblasti v užšom priestore skúmania (vlastné znázornenie)	123
Tabuľka 19:	Staré záťaže podľa Altlastenkataster (Kataster starých záťaží; BMLFUW 2010-2014; vlastné stvárnenie).....	129
Tabuľka 20:	Definícia kategórií priestorových prekážok (Vlastné spracovanie)	130
Tabuľka 21:	Priradenie analyzovaných priestorových štruktúr ku kategóriám priestorových prekážok (Vlastné spracovanie)	132
Tabuľka 22:	Systém cieľov s hlavnými cieľmi a subcieľmi (vlastné spracovanie).....	143
Tabuľka 23:	Dôkaz o zohľadnení cieľov podľa § 5 ods. 4 zákona SP-V (zákon o strategickej kontrole v oblasti dopravy) v systéme cieľov (vlastné spracovanie).....	144
Tabuľka 24:	Prehľad o frekvencii výskytu hlavných cieľov v analyzovaných cieľových dokumentoch (vlastné spracovanie).....	146
Tabuľka 25:	Katalóg kritérií pre prehľad hodnotenia pravdepodobne výrazných dôsledkov v rámci železničného prepravcu (vlastné spracovanie).....	152
Tabuľka 26:	Porovnanie linkovej prevádzky v čase dopravnej špičky medzi výstavbou Ostbahn podľa ITF (integ. cest. poriadku) (N-0+) a navrhovanou zmenou siete; vlaky za hodinu a smer (vlastné spracovanie).....	155
Tabuľka 27:	Možné časy prepravy v osobnej diaľkovej doprave, zaokrúhlené (ÖIR 2015a; vlastné stvárnenie)	157
Tabuľka 28:	Nárast medzinárodnej dopravy Nickelsdorf 2035 podľa relácie a dopravných prostriedkov (ÖIR 2015a; vlastné znázornenie).....	157
Tabuľka 29:	Možné časy prepravy v regionálnej doprave v hodinách, zaokrúhlené (ÖIR 2015a; vlastné stvárnenie).....	162
Tabuľka 30:	Stupne dosiahnutia cieľov všeobecných pravdepodobne značných dôsledkov (vlastné spracovanie).....	166
Tabuľka 31:	Stupne dosiahnutia cieľov nulových alternatív (vlastné spracovanie).....	173
Tabuľka 32:	Stupne dosiahnutia cieľov alternatív stanovišť (vlastné spracovanie)	179
Tabuľka 33:	Zvolené porovnávajúce veľkosti prepravcov (vlastné stvárnenie)	180
Tabuľka 34:	Stupne dosiahnutia cieľov systémových alternatív (vlastné spracovanie)	185
Tabuľka 35:	Stupne dosiahnutia cieľov navrhovanej zmeny siete a pozorovaných alternatív (vlastné spracovanie)	187
Tabuľka 36:	Odhad nákladov za nový traťový element Flughafen Wien (letisko Viedeň) - Bruck an der Leitha (vlastné spracovanie)	205

ZOZNAM SKRATIEK

ASFINAG	Diaľničná a rýchlokomunikačná finančná akciová spoločnosť
BGBI	Spolková zbierka zákonov
BIP	Hrubý domáci produkt
BMVIT	Spolkové ministerstvo dopravy, inovácie a technológie
BRP	Hrubý regionálny produkt
BVwG	Spolkový správny súd
BS	Existujúca trať
CAT	City Airport Train
CCT	Combi Cargo Terminal
CO ₂	Oxid uhličitý
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
EU	Európska únia
EUREK	Európsky koncept rozvoja priestoru
FFH	Fauna-flóra-habitat
FH	Hlavná diaľková doprava
FHB	Hlavná diaľková doprava zrýchlená
GVP	Komplexný dopravný plán pre Rakúsko
HL-VO	Nariadenie pre vysokovýkonné trasy
HVZ	Hlavný čas prepravy
Hz	Hertz
IKSD	Medzinárodná komisia na ochranu Dunaja
IPPC	Integrated Pollution Prevention and Control
ITF	Integrovaný pravidelný cestovný poriadok
IUCN	International Union for Conservation of Nature and Natural Resources
IVU	Integrované zabránenie a redukcia znečisťovania životného prostredia
JORDES	Joint Regional Development Strategy for the Vienna - Bratislava - Győr Region

kV	Kilovolt
LCC	Life Cycle Costings
LEP	Program rozvoja krajiny
BGBI	Zbierka krajinských zákonov
mil.	Milión, milióny
MK NÖ 2030+	Koncept mobility Dolné Rakúsko 2030+
mld.	Miliarda, miliardy
NVT	Novovybudovaná trať
NEC	National Emission Ceilings
NGP	Národný plán pre obhospodarovanie vodstiev
NH ₃	Amoniak
NTS	National Transport Strategy
NO _x	Oxidy dusnaté
NÖ	Niederösterreich (Dolné Rakúsko)
NUTS	Nomenclature des unités territoriales statistiques
R	Regionálny vlak
REX	Regionálny vlakový expres
RFC	Rail Freight Corridor
ROG	Zákon o priestorovom usporiadaní (Raumordnungsgesetz)
RoLa	Rollende Landstraße (rolujúca cesta)
S	Rýchlodráha (Schnellbahn, S-Bahn)
STEP 2025	Plán rozvoja mesta Viedeň 2025 (Stadtentwicklungsplan Wien 2025)
SP-V	Strategická kontrola v doprave (Strategische Prüfung im Verkehrswesen)
SO ₂	Oxid siričitý
t	Tona
TEN-V	TEN-T, Transeurópske dopravné siete
THG	Skleníkové plyny
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (Rakúske spolkové železnice)
OMV	Správa minerálnych olejov (Österreichische Mineralölverwaltung)

ÖREK	Rakúsky koncept územného rozvoja (Österreichisches Raumentwicklungskonzept)
ÖROK	Rakúska konferencia pre územné plánovanie (Österreichische Raumordnungskonferenz)
ÖSTRAT	Rakúska stratégia trvalého rozvoja (Österreichische Strategie Nachhaltige Entwicklung)
ÖV	Verejná doprava (Öffentlicher Verkehr)
UKV	Nesprevádzaná kombinovaná doprava
VV dráha	Vysokovýkonná trasa
VO	Nariadenie

GLOSÁR

Analýza úžitkov a nákladov, kvocient úžitkov a nákladov

Analýza úžitkov a nákladov je zhrňujúci termín pre rôzne analýzy, ktoré porovnávajú úžitky a náklady, napr. infraštruktúrneho zámeru. Ak sú pri analýze úžitkov a nákladov ako úžitky, tak aj náklady kompletne vyjadrené v peňažných jednotkách, vyplynie z ich porovnania (vydelením) kvocient úžitkov a nákladov. Ak je > 1 , presahuje suma úžitkov sumu nákladov, plán je teda hospodársky.

Biela kniha o doprave

Biela kniha - cestovný poriadok pre jednotný európsky dopravný priestor – k dopravnému systému na princípe výberových konaní a šetrenia prírodných zdrojov, bola zverejnená Európskou komisiou v r. 2011. Ako hlavný cieľ je tu formulované redukovanie CO₂-emisí zapríčinených dopravou o minimálne 60 % do r.2050 oproti r. 1990.

CAT

City Airport Train, skrátene CAT, je expresný vlak, ktorý premáva bez medzizastávky medzi *Flughafen Wien (letiskom Viedeň)* a stanicou *Wien Mitte*.

Celková sieť

TEN-T celková sieť pozostáva zo všetkých existujúcich a plánovaných dopravných infraštruktúr transeurópskej dopravnej siete. Celková sieť je v podstate výsledkom procesu hlasovania s členskými štátmi a má byť zrealizovaná do roku 2050.

CCT

Combi Cargo Terminals sú prekladacie/prestupné miesta pre unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) - nesprevádzanú kombinovanú dopravu, prekladaný je iba náklad bez motorových vozidiel.

Centrope

Central European Region - skrátene Centrope je názov európskeho regiónu pozostávajúceho z regiónov v Českej republike, Slovenskej republike, Maďarsku a Rakúsku.

ERTMS, ETCS

European Rail Traffic Management System - krátko ERTMS predstavuje budúci systém pre management a riadenie železničnej dopravy v hlavnej sieti TEN-T. Dôležitým elementom ERTMS je realizácia Európskeho vlakového bezpečnostného systému (angl. *European Train Control System* - ETCS) na úrovni 2, ktorý predpokladá neustálu komunikáciu medzi koľajovým vozidlom a traťovou centrálou.

EUREK

Európska koncepcia priestorového rozvoja, skrátene EUREK, je priestorovo usporiadavajúca celková koncepcia v európskej rovine, ktorá sleduje cieľ priestorovo vyváženého rozvoja v zmysle udržateľnosti. Bol prijatý v r. 1998 / 1999.

Facilita „Connecting Europe“

Facilita „Connecting Europe“ (angl. *Facility “Connecting Europe”*, krátko CEF) je nástroj financovania EÚ pre podporu TEN-dopravných projektov. Pojem facilita (angl. *facility*) pochádza z bankovníctva, kde označuje možnosti financovania vrámci stanovených hraníc.

Hemeróbia

Ekologický pojem hemeróbia je mierou vplyvu človeka na prirodzené ekosystémy. Ako mezohemeróbie sú označované oblasti s miernym kultúrnym ovplyvnením.

Hlavná sieť

Hlavná sieť TEN-T pozostáva z tých častí transeurópskej dopravnej siete, ktoré majú z pohľadu Európskej komisie najväčší strategický význam pre uskutočnenie cieľov spojených s výstavbou TEN-T. Jadrová sieť má byť realizovaná do roku 2030.

HL-Strecke (VV-trasa) - Hochleistungsstrecke (Vysokovýkonná trasa)

Vysokovýkonné trasy, skrátene VV-trasy, sú existujúce alebo plánované železnice (trasy alebo časti trás vrátane potrebných železničných zariadení), ktoré boli spolkovou vládou podľa § 1 ods. 1 zákona pre vysokovýkonné trasy za ne vyhlásené. Predpokladom je, že tieto trasy majú osobitný význam pre výkonnú dopravu s medzinárodnými spojeniami alebo pre prímestskú dopravu alebo bezprostredne súvisia s vysokovýkonnými dráhami a sú potrebné pre racionálne vedenie železničnej prevádzky alebo železničnej dopravy na vysokovýkonných trasách.

ITF - Integrovaný pravidelný cestovný poriadok

Integrovaný pravidelný cestovný poriadok, skrátene ITF, podľa Schweizer Modell (Švajčiarskeho modelu) Integraler Taktfahrplan (Integrálneho pravidelného cestovného poriadku), je cestovný poriadok dohodnutý pre rôzne dopravné prostriedky, v ktorom sú rozličné dopravné prostriedky vzájomne zosúladené. Základnú kostru tvorí železnica, dopravcovia ako verejná doprava na cestách sú do cestovného plánu integrovaní. Pravidelný cestovný poriadok sa orientuje podľa uzlov (prestupné miesta) a časov prepravy. Cieľom je dosiahnuť úplne presné, periodické a ľahko zapamätateľné prestupné možnosti a tým zvýšiť i kvalitu ovládania.

Kohézia

Kohéziou sa v regionálnej politike EÚ rozumie súdržnosť štátov resp. regiónov. Cieľom kohéznej politiky je najmä vyrovnanie hospodárskych nerovností v rámci EÚ, čiastočne prostredníctvom aktívneho prerozdelenia.

Multimodálne, multimodalita

Multimodalita je v dopravnom systéme daná vtedy, keď môže byť potreba mobility efektívne uspokojená prostredníctvom viacerých dopravných prostriedkov, ktoré sú alternatívne k dispozícii, alebo kombináciou viacerých dopravných prostriedkov.

Netzwerk-Carrier

Ako Netzwerk-Carrier sú označené letecké spoločnosti, ktoré ponúkajú hustú sieť trás vybudovaných z jedného alebo viacerých prestupných letísk. Prostredníctvom prestupných letísk ponúka Netzwerk-Carrier zákazníkom širokú paletu spojení vďaka početným prípojným letom so zosúladenými pripojovacími letmi. Prestupujúci pasažieri okrem toho umožňujú lepšie vyťaženie lietadiel.

NUTS

Nomenclature des unités territoriales statistiques, skrátene NUTS, štatistické rozdelenie regionálnych priestorových jednotiek v rámci EÚ.

One-Stop-Shop

One-Stop-Shop označuje možnosť vyjasniť byrokratické alebo organizačné záležitosti na jednom jedinom mieste namiesto toho, aby bolo potrebné pre každý jednotlivý aspekt žiadosti kontaktovať iné odborné oddelenie.

Osobo-km

Osobo-km je jednotka pre uvedenie transportného výkonu v osobnej doprave: 1 osobo-km vyjadruje prepravenie 1 osoby po trase 1 km.

Rail & Fly

Rail & Fly označuje ponuky v leteckej doprave, pri ktorých je možná doprava k veľkým prestupným letiskám bezplatne alebo za pevný poplatok prostredníctvom železnice.

RoLa

Rollende Landstraße (rolujúca cesta), skrátene RoLa, je transportný systém pre sprevádzanú kombinovanú dopravu na koľajniciach resp. špeciálny vlak, ktorý prepravuje kompletne nákladné automobily resp. návesové súpravy po železnici.

Systémová primeranosť

Systém je podľa definície v cieľovej sieti Zielnetz 2025+ (ÖBB 2011) nasadený systémovo primerane vtedy, keď jeho systémové charakteristiky dokážu optimálne rozvinúť svoje úžitkové pôsobenie.

TEN-V

Transeurópska dopravná sieť - TEN-V je spoločná dopravná sieť hlavnej cestnej, železničnej, leteckej a lodnej dopravy v EÚ. Pozostáva z rozsiahlej celkovej siete, vrámci ktorej je určené jadro siete pre prioritné realizovanie.

Tono-km

Tono-km je jednotka pre uvedenie transportného výkonu v nákladnej doprave: 1 tonu-km vyjadruje prepravenie 1 t nákladu za 1 km.

UKV-vlaky

Nesprevádzané kombinované dopravné vlaky, skrátené UKV-Züge, sú vlaky, v ktorých môžu byť medzi jednotlivými prepravcami prekladané iba nákladové jednotky ako napríklad kontajnery.

Umweltverbund

Umweltverbund označuje celok ekologických dopravných prostriedkov resp. spôsobov dopravy. Patrí tu nemotorizovaná doprava, verejná doprava ako aj formy delenej mobility (Carsharing, spolujazda atď.).

