



Infrastruktur

Zmena rozvrhnutia rakúskej dopravnej siete vysokej úrovne

**Vyhlásenie plánovanej železničnej trate
„Viedeň – Letisko Viedeň – Bruck an der Leitha – rakúska
hranica v Nickelsdorf“
za železničnú trať vysokej úrovne**

Doplnenie informačného listu pre susediace štáty



Viedeň, august 2016

OBSAH

1	NÁVRH NA ZMENU ŽELEZNIČNEJ SIETE VYSOKEJ ÚROVNE.....	1
1.1	OBSAH A CIELE PRE ZMENU ROZVRHNUTIA SIETE	1
1.2	PRÍNOSY ZMENY ROZVRHNUTIA SIETE.....	2
1.3	DÔVOD ZMENY ROZVRHNUTIA SIETE.....	3
2	CELKOVÉ OHRANIČENIE VYŠETROVACIEHO RÁMCA	4
2.1	PRIESTOROVÉ OHRANIČENIE VYŠETROVACIEHO RÁMCA.....	4
2.2	ČASOVÉ OHRANIČENIE VYŠETROVACIEHO RÁMCA.....	6
2.3	OBSAHOVÉ OHRANIČENIE VYŠETROVACIEHO RÁMCA.....	6

1 NÁVRH NA ZMENU ŽELEZNIČNEJ SIETE VYSOKEJ ÚROVNE

1.1 OBSAH A CIELE PRE ZMENU ROZVRHNUTIA SIETE

Spoločnosť ÖBB-Infrastruktur AG zamýšľa **rozšíriť rakúsky úsek cezhraničnej železničnej dopravnej siete medzi Viedňou a Budapešťou/Bratislavou na juh od Dunaja.**

Na základe tohto rozšírenia sa spoločnosť ÖBB-Infrastruktur AG najprv zameria na vytvorenie potrebných **požiadaviek na infraštruktúru** na účely dosiahnutia zastrešujúceho cieľa **integrovaného cestovného poriadku**. Navrhovaná zmena rozvrhnutia siete zahŕňa nasledujúce **ciele**:

- Umožnenie **vysokovýkonnej diaľkovej dopravnej osi pre dopravu osôb** v úseku Viedeň hlavná stanica – Letisko Viedeň – Győr – Budapešť a funkčného spojenia Viedeň – Letisko Viedeň – Bratislava;
- Umožnenie **regionálneho dopravného uzla** v Bruck an der Leitha pre región Viedeň / Bratislava / juhovýchodné Dolné Rakúsko / severný Burgenland;
- Odstránenie nedostatočnej kapacity miestnej verejnej dopravy a nákladnej dopravy na existujúcej východnej železničnej trati (Ostbahn).

Realizácia týchto cieľov si vyžaduje **zmenu rozvrhnutia rakúskej železničnej siete vysokej úrovne**, keďže viedenské letisko ešte nie je pripojené k rakúskej železničnej sieti vysokej úrovne.

Spoločnosť ÖBB-Infrastruktur AG navrhla Spolkovému ministrovi dopravy, inovácií a technológií, aby predstavil rakúskej spolkovej vláde **návrh vyhlášky** s vyhlásením plánovanej železničnej trate **„Wien – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha – Staatsgrenze bei Nickelsdorf“** („Viedeň – Letisko Viedeň – Bruck an der Leitha – rakúska hranica v Nickelsdorf“) za železničné spojenie vysokej úrovne, čím by sa zmenilo rozvrhnutie siete železničných komunikácií vysokej úrovne.

Táto navrhovaná zmena rozvrhnutia siete súvisí so zmenou spolkovej rakúskej železničnej siete vysokej úrovne a preto pred predložením návrhu vyhlášky podlieha **strategickému posudzovaniu vplyvov na životné prostredie (SEA)** na základe spolkového zákona o strategickom posúdení v dopravnom sektore.

Nie je zámerom meniť **cezhraničný úsek** rakúskej, maďarskej a slovenskej železničnej siete. Bez ohľadu na to nemožno vylúčiť, že by plánovaná zmena rozvrhnutia siete mohla mať **nepriame cezhraničné vplyvy na susedné štáty Maďarsko a Slovenskú republiku**.

1.2 PRÍNOSY ZMENY ROZVRHNUTIA SIETE

Navrhovaná zmena železničnej siete vysokej úrovne prinesie nasledujúce **priame prínosy**:

- prispeje k zlepšeniu cestovnej doby v diaľkovej osobnej doprave: Viedeň – Letisko Viedeň – Győr skrátenie na 60 minút a Viedeň – Letisko Viedeň – Budapešť skrátenie na 120 minút,
- umožní priame vlakové spojenie Viedeň – Letisko Viedeň – Bratislava pre osobnú dopravu,
- umožní priame spojenie štvrtí Bruck an der Leitha, Neusiedl am See, Eisenstadt Umgebung a Eisenstadt s Letiskom Viedeň pre miestnu osobnú dopravu,
- rozšíri miestnu železničnú dopravu v štvrtiach Bruck an der Leitha, Neusiedl am See, Eisenstadt Umgebung a Eisenstadt a tiež
- zabezpečí dodatočné kapacity pre železničnú nákladnú dopravu na existujúcej východnej železničnej trati (Ostbahn).

Navrhovaná zmena rozvrhnutia siete stanovuje právny rámec pre potrebné železničné stavebné projekty na účely realizácie železničnej siete vysokej úrovne.

Nepriamym prínosom navrhovanej zmeny rozvrhnutia siete je zvýšenie **atraktívnosti a konkurencieschopnosti železnice ako spôsobu dopravy**, najmä

- zvýšením konkurencieschopnosti železnice pre medzimestskú dopravu na trase Viedeň – Budapešť a Viedeň – Bratislava Petržalka,
- rozšírením spádovej oblasti Letiska Viedeň voči Budapešti sprístupnením možnosti prenesenia letov na krátke vzdialenosti na železnicu,
- zvýšením podielu verejnej dopravy vo východnej spádovej oblasti Letiska Viedeň,
- zlepšením alebo zabezpečením železničného verejného dopravného spojenia pre osoby dochádzajúce do zamestnania v štvrtiach Bruck an der Leitha, Neusiedl am See, Eisenstadt Umgebung a Eisenstadt s pracoviskom vo Viedni a na Letisku Viedeň a tiež
- zabezpečením splnenia rastúcich požiadaviek na objem nákladnej železničnej dopravy.

Navrhovaná zmena rozvrhnutia siete stanoví **právny rámec pre rozšírenie** železničnej siete vysokej úrovne medzi Viedňou a slovenskou hranicou a Maďarskom na juh od Dunaja. Strategické posudzovanie vplyvov na životné prostredie (SEA) nenahrádza **následné schvaľovacie procesy pre vlastné rozšírenie a výstavbu nových železničných tratí** (napr. EIA) a nepredvída výsledok týchto schvaľovacích procesov.

1.3 DÔVOD ZMENY ROZVRHNUTIA SIETE

Navrhovaná zmena rozvrhnutia siete rakúskej dopravnej siete vysokej úrovne sa týka **železničnej siete vysokej úrovne na východ a juhovýchod od Viedne**. Predchádzajúcimi vyhláškami pre železnice vysokej úrovne bolo za **železnice vysokej úrovne** vyhlásených nasledujúcich päť železničných tratí v danej oblasti (k augustu 2016):

- Viedeň – rakúska hranica v Nickelsdorf (2. vyhláška železničnej trate vysokej úrovne, 1989)
- Parndorf – rakúska hranica v Kittsee (3. vyhláška železničnej trate vysokej úrovne, 1994)
- Viedeň – Eisenstadt – Oberwart – Graz – Klagenfurt – Villach – rakúsko/talianska hranica (3. vyhláška železničnej trate vysokej úrovne, 1994)
- Viedeň – rakúska hranica v Bernhardsthal (3. vyhláška železničnej trate vysokej úrovne, 1994)
- Viedeň – rakúska hranica v Marchegg (5. vyhláška železničnej trate vysokej úrovne, 2012)
- Gänserndorf – Marchegg (5. vyhláška železničnej trate vysokej úrovne, 2012)

Cezhraničná železničná sieť na východ a juhovýchod od Viedne je zahrnutá do multimodálnej **základnej siete (CORE) transeurópskej dopravnej siete (TEN-T)**¹. Viedenské letisko je uzlom tejto základnej siete TEN-T. Tri z celkovo deviatich **koridorov základnej siete TEN-T**² zahŕňajú najdôležitejšie železničné trate medzi Viedňou a Bratislavou a Budapešťou:

- Rýnsko-dunajský koridor: Východná železnica/Ostbahn (trať Viedeň – Budapešť)
- Koridor Orient/Východné Stredozemie: Východná železnica/Ostbahn (trať Viedeň – Budapešť)
- Baltsko-jadranský koridor: Východná železnica/Ostbahn a spojenie Kittsee (trať Viedeň – Bratislava)

Podľa článku 41 ods.3 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, Letisko Viedeň je **hlavným letiskom TEN-T**. Z toho vyplýva, že Letisko Viedeň – tak, ako ostatné hlavné letiská – musí byť do roku 2050 pripojené k **železničnej a cestnej infraštruktúre TEN-T**. Okrem toho by mali byť hlavné letiská podľa možnosti integrované do **železničnej siete vysokej úrovne**.

Z hľadiska TEN-T je zjavné, že Letisko Viedeň je **dôležitým uzlom cestnej a železničnej siete** medzi Viedňou, Bratislavou a Budapešťou na juh od Dunaja. Preto sa musí v priebehu realizácie začleniť do základnej siete TEN-T.

Hoci je Letisko Viedeň napojené na železničnú sieť, podľa príslušných vyhlášok **nie je súčasťou rakúskej železničnej siete vysokej úrovne**. Zahrnutím železničnej trate Viedeň – Letisko Viedeň – Bruck an der Leitha – rakúska hranica v Nickelsdorf ako súčasť trasy Viedeň – Letisko Viedeň – Budapešť a Viedeň – Letisko Viedeň – Bratislava, bude **základná sieť TEN-T realizovaná prostredníctvom rakúskej dopravnej siete vysokej úrovne**.

¹ Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013

² Nariadenie (EÚ) č. 1316/2013

2 CELKOVÉ OHRANIČENIE VYŠETROVACIEHO RÁMCA

2.1 PRIESTOROVÉ OHRANIČENIE VYŠETROVACIEHO RÁMCA

Priestorové ohraničenie vyšetrovacieho rámca rozlišuje medzi uvažovanou funkčnou oblasťou a podrobne definovanou oblasťou výskumu. Je to tak na účely uváženia nepriamych vplyvov vylepšenia (európskej) železnice a priamych vplyvov realizácie plánovaných železničných tratí z dôvodu zmien rozvrhnutia siete.

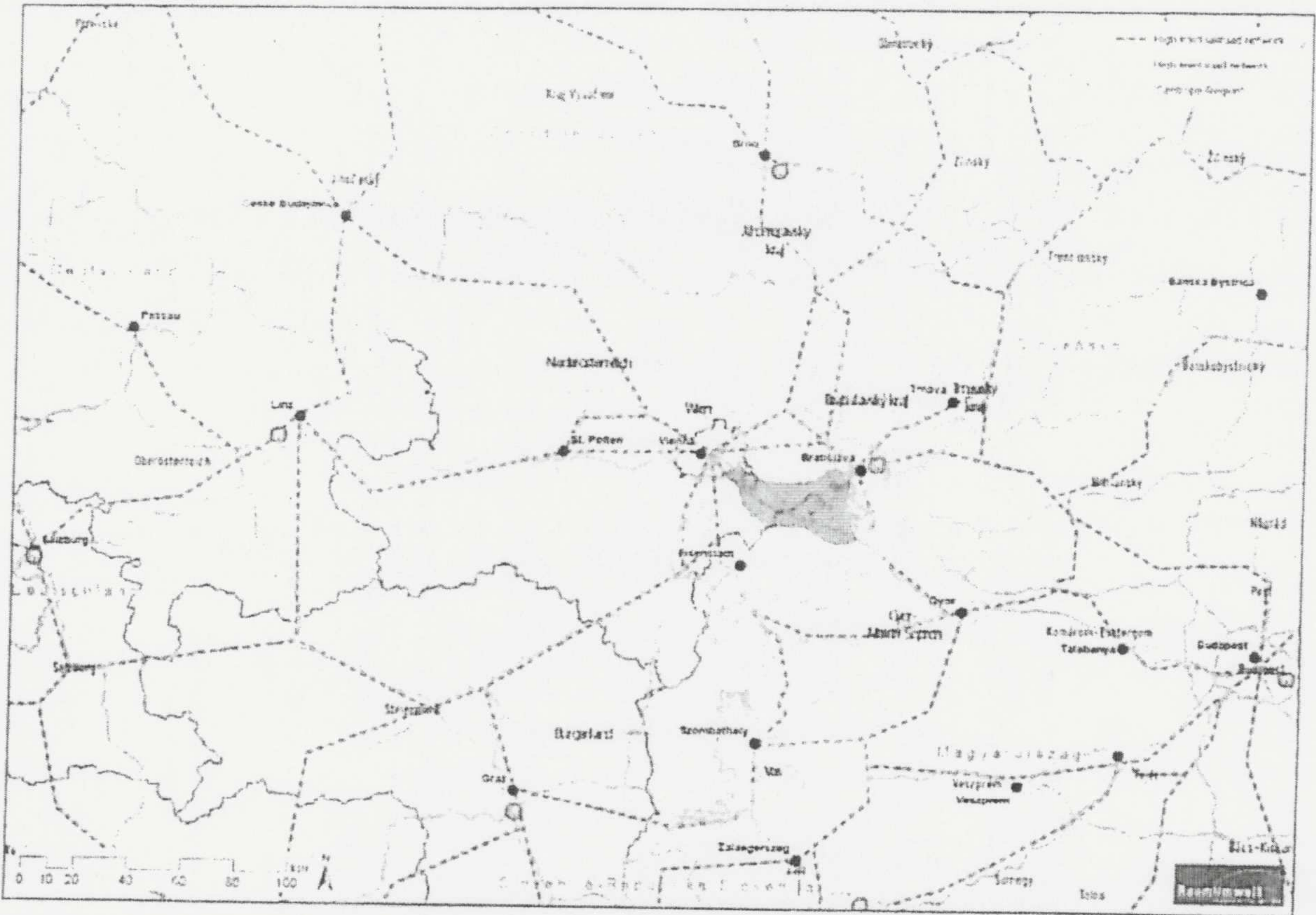
Uvažovaná funkčná oblasť je definovaná ako oblasť, na ktorú by mohli mať vplyv navrhované zmeny rozvrhnutia siete z hľadiska dopravy (pozri Obr.1). V tejto oblasti sa uvažujú **nepriame vplyvy (na životné prostredie)**, ktoré vyplývajú zo zmien rozvrhnutia siete (napríklad klimatické vplyvy, hospodárske a sociálne vplyvy). Uvažovaná funkčná oblasť zahŕňa časti **Maďarska a Slovenskej republiky**.

Uvažovaná funkčná oblasť sa primárne **týka siete** a obsahuje časti dopravnej siete vysokej úrovne, keďže v dôsledku navrhovaných zmien rozvrhnutia siete môžu **relevantné zmeny vzniknúť z hľadiska funkcie aj dopravy**. Týka sa to dopravných sietí vysokej úrovne medzi Viedňou, Budapešťou a Bratislavou na jednej strane, ako aj medzi Viedňou, Grazom /Klagenfurtom/Villachom, St. Pöltenom/Linzom/Salzburgom a Brnom na druhej strane.

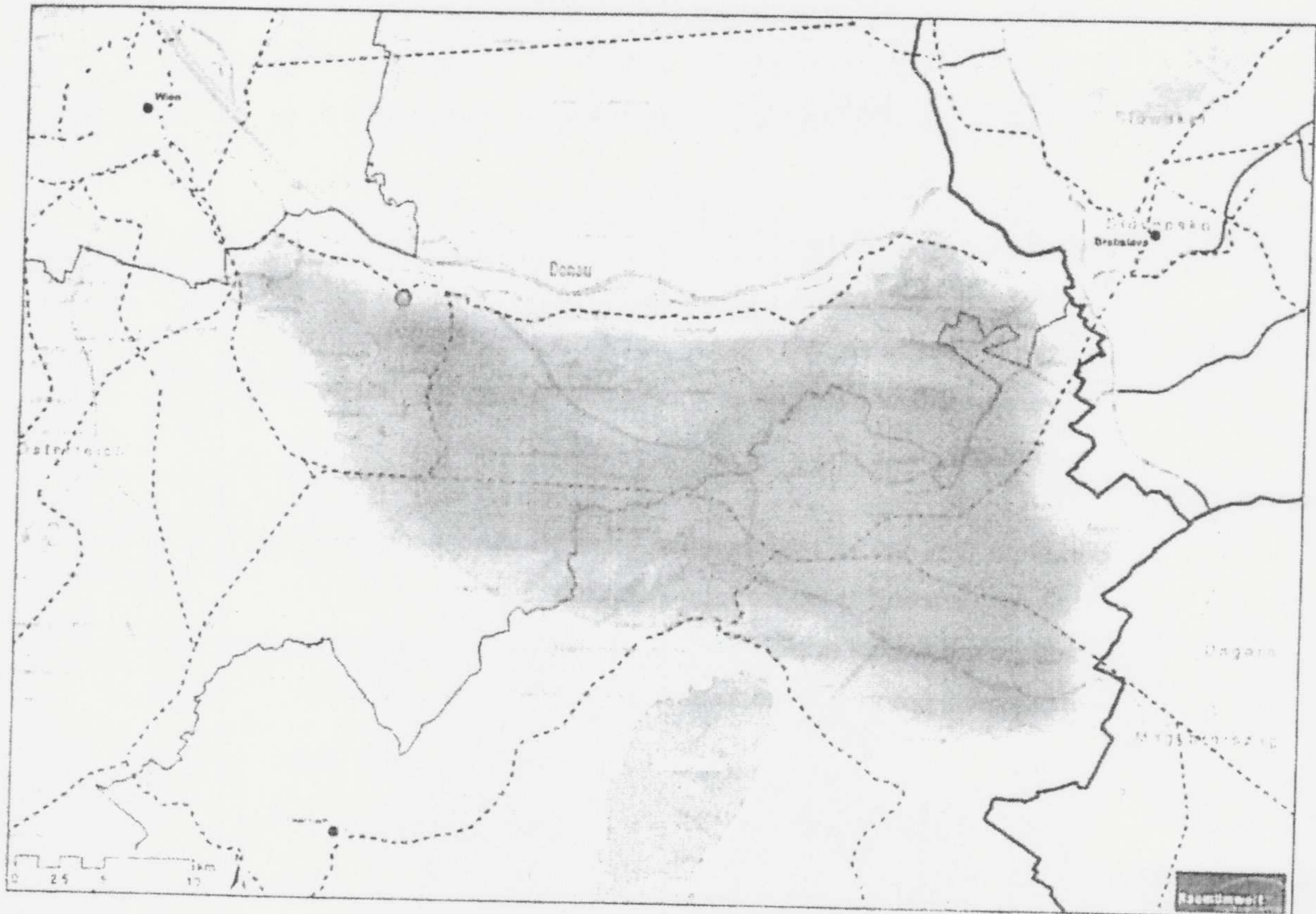
Podrobne definovaná oblasť výskumu je oblasť, na ktorú by mohli mať navrhované zmeny rozvrhnutia siete fyzický vplyv (pozri Obr.2). V tejto oblasti sa uvažujú **priame vplyvy (na životné prostredie)**, ktoré môžu vyplývať zo samotného projektu výstavby železnice (napríklad vytváranie prekážok, križovanie ekologicky citlivých riek, znečistenie hlukom v určitých uzloch). Podrobne definovaná oblasť výskumu sa obmedzuje na **Rakúsko**.

Podrobne definovaná oblasť výskumu je primárne **priestorová** a zahŕňa tú časť rakúskeho územia, kde je **primerané očakávať**, že samotný **projekt výstavby železnice** sa bude realizovať v kontexte uvažovanej vyhlášky o železničnej trati vysokej úrovne. Keďže navrhovaná zmena siete súvisí s **návrhom novej železničnej trate**, v oblasti sa predpokladá výstavba novej železnice. Podrobne definovaná oblasť výskumu je ohraničená Dunajom na severe, rakúskou hranicou na východe, severnou časťou jazera Neusiedl na juhu, ako aj existujúcou východnou železnicou (Ostbahn) na západe.

V rámci tohto priestoru sa budú uvažovať len tie oblasti, kde sa realizácia projektu železnice zhoduje so zastrešujúcim cieľom integrovaného cezhraničného cestovného poriadku. Z dôvodu **predpísaného času spojenia 1 hod.** medzi Viedňou a Györom a **všeobecných technických potrieb železničnej prevádzky**, pre novú železničnú trať prichádzajú do úvahy len špecifické oblasti.



Obr.1: Uvažovaná funkčná oblasť v rámci dopravnej siete vysokej úrovne v roku 2040



Obr.2: Podrobne definovaná oblasť výskumu na východ od Viedne

2.2 ČASOVÉ OHRANIČENIE VYŠETROVACIEHO RÁMCA

Časové ohraničenie vyšetrovacieho rámca sa zameriava na predpokladané prevádzkové a dopravné vplyvy navrhovanej železničnej trate. Keďže plná dopravná účinnosť nezávisí len od realizácie navrhovanej železničnej trate na rakúskom území, ale aj od rozvoja železničnej infraštruktúry v Maďarsku a v Slovenskej republike, vyžaduje sa dostatočne široký časový rozsah.

Vyhlásenie navrhovanej železničnej trate za súčasť rakúskej dopravnej siete vysokej úrovne je podmienkou pre zahrnutie projektu do **rámcového plánu ÖBB** (ÖBB Rahmenplan) na účely realizácie spoločnosťou **ÖBB-Infrastruktur AG**. Z dôvodu dĺžky plánovanej železnice sa dá očakávať, že projekt sa bude **realizovať v jednotlivých po sebe idúcich fázach**.

Časové ohraničenie vyšetrovacieho rámca je stanovené na **rok 2040**.

2.3 OBSAHOVÉ OHRANIČENIE VYŠETROVACIEHO RÁMCA

Obsahové ohraničenie vyšetrovacieho rámca zahŕňa primárne dopravný systém, ktorý sa bude vyšetrovať. Primárne uvažované spôsoby dopravy sa obmedzia na **železnicu a cesty**. Železnica je priamym predmetom navrhovanej zmeny rozvrhnutia siete a cesty sú z hľadiska dopravy úzko naviazané na železničnú trať. **Vodné komunikácie a letecká doprava** ako spôsoby dopravy sa uvažujú, len pokiaľ sú spojené s navrhovanými zmenami siete. **Nemotorizovaná** doprava nebude zahrnutá, pretože v dopravnej sieti vysokej úrovne nemá význam. Preto sa **posúdenie alternatív** primárne zameria na železničnú a cestnú dopravu.

Na základe **uvažovanej funkčnej oblasti**, ktorá zahŕňa časti Maďarska a Slovenskej republiky, bude priorita priradená len tým aspektom, ktoré nemajú **žiadny alebo majú len malý priestorový súvis** s predpokladanými vplyvmi. Sem patria

- **obyvateľstvo** (najmä čo sa týka hospodárskeho a sociálneho životného prostredia),
- čiastočne **verejné zdravie** (napríklad v súvislosti s bezpečnosťou dopravy), ako aj
- **klimatické faktory**.

Priorita bude priradená tým cieľom vyšetrovania, ktoré vo všeobecnosti súvisia s udržateľným a na budúcnosť orientovaným **rozvojom dopravného sektora**.

Preto sa bude práca zameriavať na **nepriame vplyvy** vyplývajúce z transformácie **dopravného sektora** (napríklad presun diaľkovej prepravy osôb z cestnej/leteckej dopravy na železnicu, ekonomické stimuly, ...).