



EURÓPSKY KOORDINÁTOR PP17

TEN-T

Transeurópske dopravné siete

Výročná správa o činnosti PP17 za obdobie 2011 – 2012

Železničná os Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava

Péter BALÁZS

V Bruseli

október 2012

**Táto správa predstavuje len názor európskeho koordinátora a nie je ňou dotknuté
oficiálne stanovisko Európskej komisie.**

OBSAH

ZHRNUTIE	3
1. ÚVOD.....	4
2. CEZHRANIČNÉ ÚSEKY	5
1.1. Štrasburg – Kehl – Appenweier	5
1.2. Mníchov – Salzburg.....	5
1.3. Viedeň – Bratislava.....	6
3. PREKÁŽKY	7
3.1. Baudrecourt – Štrasburg	7
3.2. Štuttgart – Ulm.....	7
3.3. Wels – Viedeň.....	8
4. OSTATNÉ ÚSEKY	9
4.1. Nemecko	9
4.2. Rakúsko	10
4.3. Slovensko	11
5. ČINNOSTI V OBDOBÍ 2011 – 2012.....	11
6. REVÍZIA TEN-T A NÁSTROJ NA PREPOJENIE EURÓPY.....	12
7. ZÁVERY A ODPORÚČANIA.....	14
PRÍLOHA 1: MAPA.....	15
PRÍLOHA 2: ÚSEKY, VZDIALENOSTI, CESTOVNÝ ČAS	16
PRÍLOHA 3: PROJEKTY FINANCOVANÉ PROSTREDNÍCTVOM TEN-T A OPATRENIA NA ROKY 1996 – 2015	17
PRÍLOHA 4: DNI TEN-T 2011 – WORKSHOP 3: SIEŤ PRE CESTUJÚCICH: VYSOKORÝCHLOSTNÁ ŽELEZNICA A PREPOJENIA S LETISKOM	19
Cieľ workshopu	19
Postavenie rečníkov	19
Hlavný výsledok workshopu	20
PRÍLOHA 5: KONEČNÉ VÝSLEDKY REFERENDA O „ŠTUTGARTE 21“	22

ZHRNUTIE

Prioritný projekt 17 Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava (PP17) je železničná os v smere východ – západ, ktorá prechádza cez veľmi husto obývané oblasti v strede Európy. Celková dĺžka je viac ako 1 382 km a prechádza štyrmi členskými štátmi: Francúzskom, Nemeckom, Rakúskom a Slovenskom. Bol navrhnutý v roku 2004¹. PP17 je jednou z troch východo-západných osí v EÚ.

Potom, ako 9. júna 2006 ministri dopravy štyroch členských štátov podpísali vyhlásenie o úmysle a niekoľko dvojstranných zmlúv o cezhraničných úsekoch, realizácia PP17 na väčšine úsekov značne pokročila. Otvorili sa dôležité úseky alebo tieto úseky budú v priebehu nasledujúcich piatich rokov dokončené.

- Vo Francúzsku začali práce na úseku Baudrecourt – Vendenheim v októbri 2010. Viadukt ponad rieku Sarre v Sarraltroffe bol otvorený 25. júla 2012. Celý úsek bude otvorený do roku 2016.
- Práce na úseku Štuttgart – Ulm začali v roku 2010 a tento úsek bude plne funkčný do decembra 2020.
- Mníchov – Salzburg: Plánovaný trojkoľajný úsek Freilassing – Salzburg a dvojkoľajný úsek medzi Mühldorfom a Tüßlingom by mali byť dokončené do roku 2015/2016. Výstavba mostu Saalach Bridge by mala byť dokončená v roku 2015, pokiaľ bude do roku 2013 uverejnené spoločné posúdenie vplyvu na životné prostredie.
- Práce na úseku Wels – Linz pokračujú a mali by byť dokončené do obdobia rokov 2021 – 2025. Štvorkoľajný úsek Linz – Viedeň (vrátane obchvatu pre nákladnú železničnú dopravu St. Pölten) bude daný do prevádzky do roku 2017.
- Úsek St. Pölten – Viedeň bude dokončený do 9. decembra 2012, čím sa dosiahne 15-minútové skrátenie cestovného času.
- Viedeň – Bratislava: Nová viedenská stanica bude čiastočne otvorená v decembri 2012.

Rozvoj príľahlej osi a s ňou spojené projekty sú spolufinancované Európskou komisiou vo výške 682,89 mil. EUR (1995 – 2015) prostredníctvom rozpočtu TEN-T (597,5 mil. EUR), európskeho plánu na oživenie hospodárstva (85,4 mil. EUR) a – v Slovenskej republike – tiež prostredníctvom kohézneho fondu.

Hoci je napredovanie v rámci tejto železničnej osi dobré, je potrebné poukázať na to, že ešte stále existujú problémy, ktoré je potrebné riešiť:

- Práce potrebné na dokončenie úseku Kehl – Appenweier boli zastavené po otvorení mosta v roku 2010. Ďalšie kroky v oblasti plánovania sú v nedohľadne.
- Predbežné plánovanie týkajúce sa ďalších zlepšení na trase medzi Mníchovom a Salzburgom závisí od príspevkov, ktoré má poskytnúť spoločnosť Deutsche Bahn, aby bolo možné v prácach pokračovať.
- Intermodalita: Nakoľko sa pozdĺž tejto trate nachádza mnoho letísk a vodných ciest TEN-T, odporúča sa, aby boli prepojené na intermodálnych termináloch pre cestujúcich a/alebo náklad. Pokiaľ ide o nové usmernenia pre TEN-T, niektoré letiská základnej siete² by mali byť napojené na železničnú sieť do roku 2050. To zahŕňa letiská Paríž CDG, Štuttgart,

¹ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady 884/2004/ES z 29. apríla 2004 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:08:32004D0884:SK:PDF>.

² Uvedené v časti 1b prílohy I k usmerneniam pre TEN-T, t. j. presahujúce 1 % celkového počtu cestujúcich za rok v celej EÚ.

Mníchov a Viedeň. Letisko Paríž CDG už má vnútroštátne železničné prepojenie; vo Viedni bude realizované do roku 2014; v Štutgarte by malo byť realizované do roku 2020.

1. Úvod

V júli 2005 Európska komisia vymenovala skupinu šiestich koordinátorov s cieľom vyhodnotiť pokrok v niektorých prioritných projektoch TEN-T a predložiť odporúčania na ich účinnú realizáciu. V roku 2007 sa Komisia rozhodla vymenovať ďalších dvoch koordinátorov pre námorné diaľnice a vnútrozemské vodné cesty. V júli 2009 a v júni 2010 Komisia prijala ďalšie dve rozhodnutia, na základe ktorých sa začal druhý štvorročný mandát a boli vymenovaní traja noví koordinátori. V súčasnosti je deväť európskych koordinátorov zodpovedných za podporovanie jedenástich prioritných projektov.

V roku 2005 bol pán Péter Balázs vymenovaný za európskeho koordinátora pre prioritný projekt 17 TEN-T (Paríž – Štuttgart – Viedeň – Bratislava). Túto funkciu zastával do apríla 2009, kedy sa stal ministrom zahraničných vecí Maďarskej republiky. V júni 2010 ho Európska komisia do tejto funkcie znovu vymenovala, aby pokračoval v koordinovaní rozvoja pozdĺž tejto osi.

Vo všeobecnosti zaznamenala realizácia PP17 na väčšine úsekov dobré napredovanie. So začiatkom v politických záväzkoch v roku 2006 a 2007 bolo ku koncu roku 2011 daných do prevádzky približne 43 % tohto projektu. Práce pokračovali na 513 km (41 %) tejto osi.

Európska únia finančne prispela a stále prispieva na niekoľko projektov v podobe grantov do výšky 50 % štúdií vo všetkých štyroch štátoch a do výšky 25 % prác vo Francúzsku, Nemecku a Rakúsku. Celková výška príspevku predstavuje 682,89 mil. EUR na obdobie do roku 2015: 597,5 mil. EUR z rozpočtu TEN-T a 85,4 mil. EUR z európskeho plánu na oživenie hospodárstva (EERP). K rozvoju tejto železničnej osi tiež pozitívne prispela investícia vo výške približne 91 mil. EUR pridelená vysokorýchlostnej osi východ (PP4) a približne 100 mil. EUR pridelených na investície Európskemu systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) pozdĺž rôznych osí týkajúcich sa PP17.

Od roku 2007, teda od začiatku poskytovania služieb TGV, do júna 2012³ využilo TGV-Est viac než 6 miliónov cestujúcich, z ktorých 3,6 milióna cestovalo na trase TGV Paríž – Frankfurt a 2,7 miliónov na trase Paríž – Štuttgart – Mníchov. Na spojeniach Paríž – Štrasburg a Paríž – Štuttgart získalo TGV vedúce postavenie na trhu s 90 % pre prvé spojenie (2007: 30 %) a 56 % pre druhé spojenie. Zároveň klesol počet cestujúcich, ktorí cestovali do Paríža z letísk v Štutgarte a Štrasburgu. Spoločnosti Germanwings a Lufthansa prenechali zostávajúce služby v Štutgarte spoločnosti Air France. TGV-Est nahradí 19 existujúcich vlakov TGV PSO vlakmi Euroduplex do konca roku 2012⁴.

Biela kniha „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru“ je víziou dopravného systému v roku 2050 a obsahuje desať cieľov konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje. Jednou z hlavných priorít je prepojenie letísk základnej siete so železničnou sieťou do roku 2050, predovšetkým prostredníctvom vysokorýchlostných liniek. 19. októbra 2012 Komisia navrhla na tento účel nové usmernenia pre TEN-T.

³ Stuttgarter Zeitung, 9. jún 2012 (<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.von-stuttgart-nach-paris-der-tgv-hat-das-flugzeug-abgehaengt.e172b638-b541-4af6-bb0d-be84bc453766.html#>).

⁴ Ville, Rail & Transports, le magazine des nouvelles mobilités, 10. júl 2012.

Koordinátor bol toho názoru, že najdôležitejšími krokmi na realizáciu celého prioritného projektu boli v roku 2011:

- referendum v Štutgarte o čiastočnom financovaní projektu „Štuttgart 21“ v spolkovej krajine Bádensko-Württembersko, na základe ktorého budú môcť pokračovať práce zamerané na prekonanie prekážok medzi Štutgartom a Ulmom;
- otvorenie úseku Mníchov – Augsburg, čím sa na tomto úseku dosiahne vyššia rýchlosť;
- začiatok prác na „Kleideringer Scheife“ vo Viedni, na základe čoho vznikne do roku 2014 priame spojenie s letiskom z iných miest v Rakúsku;
- otvorenie novej služby TGV na trase Marseille – Frankfurt – Marseille na zabezpečenie dopytu po medzinárodných železničných službách.

2. CEZHRANIČNÉ ÚSEKY

1.1. Štrasburg – Kehl – Appenweier

V decembri 2010 bol otvorený most Kehl ponad rieku Rýn. Realizácia čiastkového úseku Kehl – Appenweier ako celku sa odkladá na obdobie po roku 2015, hoci bolo urobené technické rozhodnutie o Karlsruher Kurve. Plánuje sa vybudovanie bezúrovňového prechodu, ktorý má uľahčiť spojenie s osou Rýn v čase zvýšeného počtu regionálnych, vnútroštátnych a medzinárodných vlakov pozdĺž údolia horného toku Rýna. Aj napriek tomu však chýba konečné stavebné povolenie (Planfeststellungsbeschluss) a finančná dohoda. Investičný rámcový plán na obdobie rokov 2011 – 2015 klasifikuje tento úsek ako „iný dôležitý projekt“, ktorý nemá byť realizovaný pred rokom 2015. Z dôvodu zúženého rámca opatrení bol príspevok EÚ pre tento úsek z rozpočtu TEN-T znížený na 13,6 mil. EUR namiesto plánovaných 26,95 mil. EUR a tieto finančné prostriedky majú byť vyčerpané do konca súčasného finančného výhľadu.

1.2. Mníchov – Salzburg

V júli 2007 sa nemecké a rakúske ministerstvá dopravy dohodli na spoločnom rozvoji cezhraničného úseku s cieľom zvýšiť kapacitu nasmerovania Mníchov – Mühldorf – Freilassing – Salzburg (približne 150 km). Táto dohoda obsahovala záväzok vybudovať nový most ponad rieku Saalach najneskôr do roku 2012. Napriek tomuto politickému záväzku je nemecká strana v omeškaní so začiatkom prác (pozri tabuľku). Most Saalach nebude dokončený do decembra 2015.

Zvýšená kapacita nie je dôležitá len pre osobnú dopravu pozdĺž tejto trate, ale aj pre nákladnú dopravu do a z „Chemdelta Bavaria“ okolo Burghausenu, Gendorfu, Trostbergu a Mühldorfu: chemický priemysel v tomto regióne zamestnáva 25 000 ľudí a je naň nepriamo prepojených ďalších 50 000 pracovných miest. Súčasná jednokoľajná trať medzi Markt Schwaben, Mühldorfom a Tüßlingom zabezpečuje viac než 1 % celkovej tonáže nákladnej železničnej dopravy Nemecka. Očakáva sa, že ročný objem nákladnej dopravy vzrastie z 3 mil. ton v roku 2010 na 6 mil. ton v roku 2017. Druhá trať medzi Mühldorfom a Tüßlingom by mala byť k dispozícii najneskôr do roku 2016 a následne by malo dôjsť k vylepšeniu a úplnej elektrifikácii celého úseku Mníchov – Salzburg.

Úsek	Dĺžka		
Truderinger Kurve		jednokolačný, elektrifikovaný	štúdia
Mníchov – Markt Schwaben	20 km	dvojkoľajný, elektrifikovaný	v prevádzke
Markt Schwaben – Ampfing	46 km	dvojkoľajný, elektrifikovaný	štúdia
Ampfing – Altmühldorf	7 km	dvojkoľajný, neelektrifikovaný dvojkoľajný, elektrifikovaný	v prevádzke štúdia
Altmühldorf – Mühldorf	2 km	dvojkoľajný, neelektrifikovaný dvojkoľajný, elektrifikovaný	2015 štúdia
Mühldorf – Tüßling	8 km	dvojkoľajný, neelektrifikovaný dvojkoľajový, elektrifikovaný	2016 štúdia
Tüßling – Burghausen	25 km	jednokolačný, elektrifikovaný ESTW Burghausen	štúdia v prevádzke
Tüßling – Freilassing vrátane Kirchweihdach – Tittmoning – Wiesmühl (rd. 11. km)	60 km	jednokolačný, elektrifikovaný dvojkoľajný, elektrifikovaný	štúdia štúdia
Freilassing – Salzburg ▪ Most Saalach ▪ Stanica Liefering ▪ Salzburg hlavná stanica ▪ Most Salzach, stanice Aighhof, Mülln – Altstadt a Taxham	7 km	dvojkoľajný, elektrifikovaný trojkoľajný, elektrifikovaný	v prevádzke 2015 2015 2013 2015 v prevádzke

Investičný rámcový plán na obdobie rokov 2011 – 2015 klasifikuje hranicu Altmühldorf – Tüßling a Freilassing ako projekt, ktorý má začať a ostatné úseky klasifikuje ako „iný dôležitý projekt“, ktorý nemá byť realizovaný pred rokom 2015.

V máji 2012 sa federálna vláda a spoločnosť Deutsche Bahn AG dohodli na novom spôsobe financovania plánovaných nákladov: federálna vláda bude financovať základný a predbežný návrh. Do novej dohody o predfinancovaní plánovania bude zahrnutá elektrifikácia a ostatné úseky ABS Mníchov – Mühldorf – Freilassing. Dohoda má byť uzatvorená do konca roku 2012 a každý rok bude aktualizovaná. Na rakúskej strane je väčšina prác už dokončená a ostatné práce by mali byť dokončené do roku 2013.

Príspevok EÚ (z rozpočtu TEN-T) bude predstavovať 57,9 mil. EUR do konca súčasného finančného výhľadu. Oneskorenia nemajú vplyv na včasné dokončenie prác na rakúskej strane.

1.3. Viedeň – Bratislava

V júli 2007 sa rakúske a slovenské ministerstvá dopravy dohodli na spoločnom vybudovaní cezhraničného úseku. Vyhlásenie obsahovalo niekoľko projektov a termínov ich dokončenia, ako napríklad železničná stanica Filialka (2013), nová hlavná stanica vo Viedni (2013), železničné spojenia v Bratislave (2015) a prepojenia s letiskom v Bratislave a vo Viedni (2015/ 2016).

V súčasnosti prebiehajú práce na novej hlavnej stanici vo Viedni. Plán predpokladá, že táto stanica bude čiastočne uvedená do prevádzky v decembri 2012 a dokončená bude do roku 2015. 16. apríla 2012 začali práce na „Klederinger Schleife“, ktorá bude spájať novú viedenskú stanicu s letiskom. Predpokladá sa, že práce budú dokončené do konca roka 2014. Plánované práce na spojení smerujúcom na východ od letiska („Götzendorfer Spange“) nezačali pre problémy spojené so získaním konečného stavebného povolenia a preto, že vytýčenie trasy bolo spochybnené. Pokiaľ ide o projekty na Slovensku, tieto budú takisto zmenené a/alebo ich

realizácia bude odložená z dôvodu diskusie o ich ekonomickej realizovateľnosti. Tri susediace členské štáty Rakúsko, Slovensko a Maďarsko chcú preštudovať alternatívy prepojenia železničných liniek s letiskami s ohľadom na budúci koridor základnej siete TEN-T „Štrasburg – Dunaj“.

Príspevok EÚ pre tento úsek z rozpočtu TEN-T bude predstavovať 135,9 mil. EUR – z toho približne 125 mil. EUR pre Rakúsko – do konca súčasného finančného výhľadu.

3. PREKÁŽKY

3.1. Baudrecourt – Štrasburg

Vo Francúzsku začali práce na úseku Baudrecourt – Vendenheim v októbri 2010. Viadukt ponad rieku Sarre v Saraltroffe bol otvorený 25. júla 2012. Do roku 2016 by mal byť do prevádzky uvedený celý úsek, čím sa dosiahne 30-minútové skrátenie cestovného času medzi Parížom a Štrasburgom. Príspevok EÚ pre tento úsek z rozpočtu TEN-T bude predstavovať 94 mil. EUR do konca súčasného finančného výhľadu.

3.2. Štuttgart – Ulm

Po viac než 20 rokoch rokovaní a územného plánovania bola 19. júla 2007 podpísaná politická dohoda medzi nemeckým ministrom dopravy, spoločnosťou Deutsche Bahn AG a regionálnymi orgánmi. V apríli 2009 bola podpísaná finančná dohoda. Tento projekt pozostáva z výstavby novej hlavnej železničnej stanice v Štutgarte, zložitého nového plánovania železničných uzlov v okolí Štutgartu a novej vysokorýchlostnej trate, ktorá má spájať mestá Štuttgart a Ulm. Práce na novej stanici prebiehajú od roku 2010 a práce na novej vysokorýchlostnej trati do Ulmu začali 7. mája 2012 (pozri fotografiu). V marci 2012 vydali kompetentné orgány osem z 15 konečných povolení.

Štuttgart – Wendlingen

PFA ⁵	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6a	1.6b
	Talquerung, Gleisvorfeld	Fildertunnel	Flughfn.	Filderbereich bis Wendlingen	Feuerbach/Bad Cannstatt	Ober–/Untertürkheim	Ober–/Untertürkheim, Abstellbhf.
PFB ⁶	OK	OK	NIE	OK	OK	OK	NIE

Wendlingen – Ulm

PFA	2.1a	2.1b	2.1c	2.2	2.3	2.4	2.5a1	2.5a2
	Albvorland			Alp-aufstieg	Alphoch-fläche	Alp-abstieg	Knoten Ulm, Donaubrücke	
PFB	NIE	NIE	OK	OK	OK	OK	NIE	OK

Očakáva sa, že všetky práce budú pokračovať miesto do decembra 2019 do konca roku 2020. Príspevok EÚ pre tento úsek z rozpočtu TEN-T bude od roku 1997 do konca roku 2015 predstavovať približne 238 mil. EUR.

O tomto projekte – predovšetkým o novej podzemnej železničnej stanici „S21“ v Štutgarte – sa viedli zložité diskusie od konca roku 2009 z dôvodu zvyšujúcich sa odhadov nákladov, pochybností týkajúcich sa výhod a očakávaných geologických problémov. Po verejnom zmierovacom konaní v roku 2010 boli v júli 2011 prezentované výsledky stresového testu, ktorý

⁵ PFA = Planfeststellungsabschnitt (plánovacia časť).

⁶ PFB = Planfeststellungsbeschluss (konečné povolenie).

sa týkal kapacity železničného uzla. V novembri 2011 nová zeleno-červená vláda Bádenska-Württemberska usporiadala referendum o finančnej účasti „krajiny“ na „Štutgarte 21“, v ktorom sa väčšina vyjadrila v prospech toho, aby „krajina“ pokračovala vo svojom finančnom záväzku. Dokonca aj v Štutgarte sa 52,9 % zúčastnených vyjadrilo v prospech novej stanice.⁷

Práce pokračovali a boli sprevádzané niekoľkými protestmi a niekoľkými verejnými diskusiami o alternatívach rozvoja Štutgartu a komunikačných činností vo vzťahu k prebiehajúcim prácam. Počas návštevy koordinátora EÚ v Štutgarte v marci 2012 primátor Štutgartu zdôraznil dôležitosť transparentného dialógu a efektívnej komunikácie medzi občanmi a zainteresovanými stranami vo vzťahu k prácam prebiehajúcim v meste, ktoré budú trvať ďalších 10 – 15 rokov a ktoré budú mať vplyv na každodenný život obyvateľov a cestujúcich v okolí stanice. Založilo sa fórum „Bürgerforum“, v rámci ktorého je možné viesť diskusie o prácach.

V rámci dialógu „Filder-Dialog S21“ sa diskutovalo o odlišných alternatívach optimálneho prepojenia letiska, veľtržného centra a regiónu „Filder“ s vnútroštátnym železničným systémom. Partneri v rámci projektu Štutgart 21 sa dohodli na overení možností zlepšenia protihlukovej ochrany a rozšírenej prevádzky regionálnych vlakov na konkrétnych úsekoch existujúcej infraštruktúry. Oba tieto body boli navrhnuté za účasti verejnosti. Uskutočniteľnosť konceptu modifikovanej a atraktívnejšej železničnej stanice letiska sa má podrobnejšie preskúmať v treťom a štvrtom štvrtroku 2012.

Hlavný predpoklad projektu „Štutgart 21“ pretrváva: prepojenie letiska s vnútroštátnym železničným systémom a priame nasmerovanie „Gäubahn“ (t. j. Singen – Zürich) cez letisko. Miestne orgány zatiaľ na jeseň 2011 rozhodli o vybudovaní novej autokarovej stanice na letisku, ktorá bude určená pre oblasť Štutgartu. Tento projekt s plánovaným otvorením v roku 2015 prispeje k vytvoreniu dodatočného intermodálneho uzla osobnej dopravy.

Nakoniec sa strany dohodli na podrobnejšom preskúmaní alternatívy výstavby novej stanice letiska pod letiskovou cestou (uskutočniteľnosť, náklady, financovanie), aby sa mohlo predísť kombinovanému využívaniu tratí zo strany mestských vlakov (S-Bahn) a medzinárodných a vnútroštátnych vlakov s rozdielnymi výškami ich nástupišť.

3.3. Wels – Viedeň

Bývalá dvojkoľajná trať bola zmodernizovaná na štvorkoľajnú os s vysokou kapacitou pre dopravu v smere východ – západ, ktorá je už v prevádzke v dôležitých sektoroch: dokončilo sa už približne 46 % úseku, 43 % je v etape výstavby a 11 % je v etape plánovania. Na tomto úseku boli dosiahnuté dôležité míľniky a súčasné práce pokračujú podľa časového harmonogramu:

- Tunel Lainzer: prebiehajú práce na 12,8 km dlhom tuneli Lainzer, ktorý bude dokončený do decembra 2012.
- Viedeň – St. Pölten: práce v súčasnosti prebiehajú (Wienerwald, vrátane Wienerwaldtunnel, Tullnerfeld a Westabschnitt) a budú dokončené do decembra 2012.
- St. Pölten – Loosdorf (železničný – nákladný obchvat): bolo dokončených už niekoľko mostov s cieľom uzatvoriť medzeru. Stavebné práce na tzv. tuneli Pummersdorfer začali v januári 2012. Celý úsek by mal byť dokončený v roku 2017.
- Stanica Melk: dvojkoľajný úsek bol prepracovaný, aby sa dosiahla rýchlosť 120 km/h, a stanica bola premiestnená. Stanica bola otvorená 28. novembra 2011. Tento projekt bol od

⁷ Proti projektu boli len voliči v Karlsruhe, Heidelbergu, Mannheime, Freiburgu, Lörrachu, Breisgau-Hochschwarzwalde a Emmendingene. Záverečné výsledky v prílohe a detailne na: http://www.statistik-bw.de/Wahlen/Volksabstimmung_2011/Grafiken/.

roku 2009 spolufinancovaný prostredníctvom európskeho plánu na oživenie hospodárstva (EERP) (3,4 mil. EUR).

- Ybbs – Amstetten: práce začali na konci roka 2008, vrátane tunela „Burgstallertunnel“ medzi Hubertendorfom a Blindenmarktom. Pozdĺž tejto trate bude vybudovaných 16 železničných mostov a deväť cestných mostov a budú prispôbosené železničné stanice. Výstavba časti tunela Burgstallertunnel je od roku 2009 financovaná prostredníctvom európskeho plánu na oživenie hospodárstva (EERP) (3,4 mil. EUR). Časti úseku majú byť podľa plánu dokončené do marca 2012, spolu s novou traťou Viedeň – St. Pölten a tunelom Lainzer. Práce na stanici Amstetten budú dokončené do roku 2016. Úplné uvedenie do prevádzky je naplánované na rok 2014, čím by malo dôjsť k zvýšeniu nákladných a osobných kapacít a rýchlosti až na 250 km/h.

Niektoré rakúske návrhy v rámci ročnej výzvy TEN-T na rok 2011 uspeli vo svojej žiadosti o financovanie prác na stanici Amstetten pozdĺž obchvatu pre nákladnú železničnú dopravu Lambach – Breitenschützing a Pölten – Loosdorf, čím sa do konca decembra 2014 pridá približne 63 mil. EUR vo forme oprávnených nákladov a približne 12,6 mil. EUR vo forme príspevku EÚ.

Príspevok EÚ pre tento úsek z rozpočtu TEN-T do roku 2015 bude predstavovať 102,3 mil. EUR, z čoho 9,4 mil. EUR bude pochádzať z EERP.

4. OSTATNÉ ÚSEKY

4.1. Nemecko

Dôležité úseky medzi Appenweier – Karlsruhe a Štutgartom sú už dokončené, s výnimkou 10 km úseku južne od Karlsruhe a tunela Rastatter, ktorý získal všetky potrebné povolenia v roku 1998. Povolenia je teraz potrebné prispôbiť predpisom pre bezpečnosť tunelov z roku 2008⁸. Tento projekt je zahrnutý do vnútroštátneho investičného plánu na roky 2011 – 2015. 22. augusta 2012 bola podpísaná finančná dohoda medzi federálnym ministerstvom a spoločnosťou Deutsche Bahn AG. Od mája 2012 prebiehajú niektoré prípravné práce s cieľom získať viac poznatkov o geológii a toku podzemných vôd na účely vypracovania podrobnejších plánov v budúcnosti. Prípravné opatrenia majú byť podniknuté do roku 2013 a výkopové práce pre tunel majú začať v roku 2015. Práce by mali trvať približne sedem rokov.

Počas otvorenia novej linky TGV Marseille – Frankfurt – Marseille cez Štrasburg a Karlsruhe 23. marca 2012 prezidenti TGV Rhine – Rhone a TGV-Est a prezident iniciatívy „Hlavná linka pre Európu“ odovzdali „Štrasburské vyhlásenie“ koordinátorovi EÚ a generálnemu riaditeľovi spoločnosti Deutsche Bahn AG. V tomto vyhlásení žiadajú o ďalšie investície do vysokorýchlostných železníc a do rozvoja medzinárodnej železničnej dopravy medzi Nemeckom a Francúzskom, vrátane lepšej koordinácie investícií a služieb pozdĺž tratí. Signatári požadujú modernizáciu železničného úseku Kehl – Appenweier a vybudovanie tunela Rastatter.

Po otvorení úseku Štutgart – Ulm je potrebné podrobne preštudovať úsek Ulm – Augsburg. Úsek Neu – Ulm – Augsburg bude ďalej preskúmaný počas aktualizácie nasledujúceho federálneho plánu dopravy („Bundesverkehrswegeplan 2015“). Predovšetkým je potrebné riešiť

⁸ Rozhodnutie Komisie 2008/163/ES z 20. decembra 2007 o technickej špecifikácii interoperability v súvislosti s aspektom „bezpečnosť v železničných tuneloch“ v systéme transeurópskych konvenčných a vysokorýchlostných železníc, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:064:0001:0071:SK:PDF>.

modernizáciu úseku Dinkelscherben – Augsburg, aby bolo možné zabezpečiť vhodné parametre tratí pre efektívnu dopravu v budúcnosti.

Úsek Augsburg – Mníchov (61 km) bol uvedený do prevádzky 10. decembra 2011. Po 13 rokoch prác a investícií vo výške 620 mil. EUR (pozri fotografiu) môžu vlaky na tomto štvorkoľajnom úseku dosiahnuť rýchlosť 230 km/h. Príspevok EÚ pre tento úsek predstavuje 21,26 mil. EUR. V Augsburgu budú práce spojené so zlepšením prepojenia medzi železničnou a mestskou dopravou na hlavnej stanici a v blízkosti Königsplatz dokončené v roku 2019.

Začiatkom roka 2010 sa bavorská vláda a parlament (Landtag) dohodli na rozvojovom koncepte pre Mníchov („Konzept zum Bahnknoten München“). Tento projekt má zlepšiť:

- miestnu a regionálnu dopravu v Mníchove prostredníctvom vybudovania nového tunela v centre mesta (2. Stammstrecke);
- spojenie s letiskom dvomi dodatočnými traťami východne od Mníchova (Johanniskirchen – Daglfing);
- prepojenia v Pasingu;
- prepojenia západne od letiska prostredníctvom vybudovania novej trasy (Neufahrner Kurve);
- prepojenie na juhovýchodné Bavorsko (PP17): Erdinger Ringschluss a Walpertskirchner Spange⁹.

Investície potrebné na podniknutie týchto opatrení predstavujú približne 3,5 mil. EUR. Z tejto sumy sa približne polovica priamo vzťahuje na PP17 a/alebo na prepojenie letiska. V súčasnosti chýba niekoľko finančných dohôd. Súčasťou tohto konceptu je aj čiastočná modernizácia a úplná elektrifikácia medzi Markt Schwabenom a Freilassingom, avšak tieto činnosti nie sú zahrnuté do odhadu nákladov.

Federálne ministerstvo oznámilo, že v roku 2010 preštudovalo aj železničný uzol Mníchov vrátane prepojenia s letiskom. Analýza nákladov a výnosov bola v súvislosti s nasledujúcimi opatreniami vo vzťahu k PP17 pozitívna a náklady dosiahnu približne 370 mil. EUR:

- modernizácia štvorkoľajnej trate Daglfing – Johanniskirchen;
- rozšírenie železničnej stanice Pasing;
- prepojenie medzi regionálnymi a mestskými železničnými traťami (Pasing – 2. Stammstrecke);
- dvojkolejná trať „Truderinger Spange“ (spájajúca severný prístup Brenner s Daglfingom);
- „Daglfinger Kurve“ vrátane ďalšieho prepojenia s Mühldorfom.

Investičný rámcový plán na roky 2011 – 2015 klasifikuje železničný uzol Mníchov ako „iný dôležitý projekt“, ktorý nemá byť realizovaný pred rokom 2015. Chýba konkrétny časový rozpis realizácie.

4.2. Rakúsko

Plánujú sa určité ďalšie zlepšenia pozdĺž Westbahn medzi Salzburgom a Linzom (125 km), ktoré pozostávajú z nasledujúcich bodov:

- pridanie dvoch nových tratí medzi Linzom a Welsom do roku 2025 a realizácia zlepšení pozdĺž úseku Salzburg – Wels (95 km);
- prepojenie krátkej medzery a modernizácia (230 km/h) juhozápadne od Welsu (Lambach – Breitenschützing). V rámci ročnej výzvy TEN-T na rok 2011 bol predložený návrh, ktorému

⁹ Federálne ministerstvo dopravy oznámilo, že nevidí pozitívnu analýzu nákladov a výnosov vo vzťahu k „Walpertskirchner Spange“.

boli do 31. decembra 2014 prislúbené finančné prostriedky vo výške 2,8 mil. EUR vo forme príspevku EÚ;

- prebieha plánovanie úseku Salzburg – Neumarkt – Köstendorf (22 km) a tento úsek by mal byť dokončený do roku 2014.

4.3. Slovensko

Prebiehajú nové diskusie o projektoch v Bratislave. Bude vypracovaných niekoľko hodnotiacich štúdií, ktoré budú slúžiť ako základ na realizáciu v nasledujúcich rokoch. Slovenské orgány informovali koordinátora o tom, že v súčasnosti pracujú na realizačnej štúdii s cieľom vypracovať analýzu niekoľkých alternatív pre možné projekty v Bratislave. Táto štúdia by mala byť dokončená v septembri 2012.

5. ČINNOSTI V OBDOBÍ 2011 – 2012

Péter Balázs sa zúčastnil na niekoľkých zasadnutiach a konferenciách:

- Predseda workshopu TEN-T o „Sieti pre cestujúcich“ (29. a 30. novembra 2011): vysokorýchlostná železnica a prepojenie s letiskom“ spolu s poslancom Európskeho parlamentu Mathieu Groschom (Výbor pre dopravu EP), Dr. Michaelom Kerklohom (generálny riaditeľ letiska v Mníchove), Joachimom Friedom (spoločnosť Deutsche Bahn AG), Vincentom Costeom (spoločnosť KLM-Air France), Ivanom Thielemansom (spoločnosť Infrabel), Ronom Nohlmansom (spoločnosť Brainport Eindhoven) a Mikhailom Goncharovom (spoločnosť JSC Russian Railways). Počas tohto workshopu bolo prezentovaných niekoľko skúseností, ktoré mali letiská, manažéri infraštruktúry a poskytovatelia služieb so vzájomnou komunikáciou medzi letiskami a prístupom po súši prostredníctvom železnice, ale aj s chýbajúcimi traťami. Neexistuje žiadna intermodalita, ak cestujúci nie sú informovaní, je ťažké kúpiť si lístky, ak nie sú koordinované cestné poriadky, označovanie je nedostatočné a ak nie je zohľadnená batožina a cestujúci s obmedzenou mobilitou (viac informácií v PRÍLOHE).
- Tlačová konferencia v Štrasburgu a otvorenie novej linky Marseille – Frankfurt TGV (23. marec 2012) s generálnym riaditeľom pánom Grubem (spoločnosť DB AG). Počas tohto otvorenia bolo odovzdané „Štrasburské vyhlásenie“. Požadujú sa v ňom ďalšie investície do vysokorýchlostnej železnice a do rozvoja medzinárodnej železničnej dopravy medzi Nemeckom a Francúzskom vrátane lepšej koordinácie investícií a služieb pozdĺž trate. Signatári požadujú modernizáciu železničného úseku Kehl – Appenweiler a vybudovanie tunela Rastatter pozdĺž PP17.
- Stretnutie s ministrom Hermannom v Štutgarte (9. marca 2012) s cieľom prediskutovať stav pozdĺž PP17, predovšetkým vo vzťahu k úseku Kehl – Appenweiler a tunelu Rastatter. Minister očakáva, že práce začnú v pravý čas.
- Návšteva fóra „Turmforum“ a stretnutie so spoločnosťou Deutsche Bahn AG (9. marca 2012) s cieľom prediskutovať súčasný stav.

- Stretnutie s primátorom Štutgartu, pánom Schusterom (9. marca 2012) s cieľom prediskutovať súčasný stav, predovšetkým poučenia z procesu účasti miestnych obyvateľov; podpis v knihe návštev.¹⁰
- Účasť na konferencii „EÚ – 36 rozširovanie transeurópskych sietí“ v Londýne, ktorej predsedala Európska banka pre obnovu a rozvoj (EBOR). Pokiaľ išlo o dopravu, tento workshop sa zaoberal najmä významom infraštruktúry pre dostupnosť a územnú súdržnosť, kvalitou lokality, vnútorným trhom a pracovnými miestami a tiež sa zaoberal vplyvom na životné prostredie a zmenu klímy. Z geografického hľadiska sa zameriaval na západný Balkán a Turecko.
- Stretnutie s ministrom Počiatkom (minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky) v septembri 2012 v Bratislave s cieľom vymeniť si názory na projekty novej vlády a na realizačnú štúdiu projektov v Bratislave.

6. REVÍZIA TEN-T A NÁSTROJ NA PREPOJENIE EURÓPY

19. októbra 2011 Komisia schválila balík návrhov, pozostávajúci z Nástroja na prepojenie Európy (50 mld. EUR)¹¹, revidovaných usmernení pre TEN-T¹² a tiež z návrhu na spustenie pilotnej fázy iniciatívy projektových dlhopisov¹³.

Sieť TEN-T pozostáva z dvoch vrstiev: zo základnej siete, ktorá má byť dokončená do roku 2030, a z komplexnej siete, ktorá na základnú sieť nadväzuje a ktorá má byť dokončená do roku 2050. Komplexná sieť zabezpečí úplné pokrytie EÚ a prístupnosť všetkých regiónov. Cieľom je zabezpečiť, aby postupným spôsobom a do roku 2050 veľká väčšina obyvateľov Európy a podnikov nepotrebovala viac než 30 minút cestovného času na to, aby získala prístup k tejto komplexnej sieti. Základná sieť dáva prednosť najdôležitejším tratiť a uzlom TEN-T. Obe vrstvy obsahujú všetky druhy dopravy: cestnú, železničnú, leteckú, vnútrozemské vodné cesty a námornú dopravu a tiež intermodálne platformy a prístavy.

Realizáciu základnej siete uľahčí využívanie koridorov. Koridory budú základom na koordinovaný rozvoj infraštruktúry v rámci základnej siete. Tieto koridory, do ktorých patria minimálne tri druhy dopravy, tri členské štáty a dva cezhraničné úseky, spoja tieto členské štáty a tiež príslušné zainteresované strany, napríklad manažérov infraštruktúry a užívateľov. Európski koordinátori budú podporovať koordinovanú realizáciu a spoja všetky zainteresované strany. Bolo identifikovaných desať koridorov (pozri mapu).

PP17 bude začlenený najmä do nového koridoru Štrasburg – Dunaj vedúceho zo Štrasburgu do Suliny pri Čiernom mori. Jedna odbočka pôjde pozdĺž PP17 (Štutgart, Mníchov) a druhá cez Frankfurt – Nürnberg – Regensburg popri riekach Main a Dunaj (v súčasnosti PP18) a obe budú smerovať do Viedne. Kratšia časť Paríž – Metz – Štrasburg bude súčasťou koridoru Lisabon – Štrasburg.

¹⁰ Text: „Nach wichtigen Entscheidungen wünsche ich eine zügige Fortsetzung des Projekts „Stuttgart 21“ als Teil und zugleich wichtigem Knotenpunkt der europäischen Linie PP17.“ (Po dôležitých rozhodnutiach si prajem plynulé pokračovanie projektu „Štutgart 21“ ako súčasť a zároveň dôležitého dopravného uzla európskej trate PP17.)

¹¹ <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/1200&format=HTML&aged=0&language=sk> a http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/connecting_en.htm.

¹² [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011PC0650R\(01\):SK:NOT](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011PC0650R(01):SK:NOT).

¹³ <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/707&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>.

Pozdĺž týchto koridorov je možné spolufinancovať vopred identifikované železničné projekty¹⁴ a projekty¹⁵ pozdĺž rieky Main, kanála Main – Dunaj a rieky Dunaj, ale tiež vzájomné prepojenia prístavov v Konstanci. Finančné prostriedky budú pochádzať z Nástroja na prepojenie Európy , ktorý na cezhraničné práce prispeje sumou do výšky 40 % a na štúdie do výšky 50 %.

Koridory základnej siete budú multimodálne. Budúci manažment bude čeliť veľkej výzve spojenej s koordinovaním činností a investícií pozdĺž ciest, železníc, vnútrozemských vodných ciest a/alebo prístavov s ohľadom na potreby a povinnosti rôznych druhov dopravy.

¹⁴ Vráťane úsekov Baudrecourt – Štrasburg, Štrasburg – Kehl – Appenweier, Karlsruhe – Štuttgart – Mníchov, Mníchov – Mühl Dorf – Freilassing – Salzburg, Salzburg – Wels, Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels, Wels – Viedeň, Viedeň – Bratislava/Viedeň – Budapešť/Bratislava – Budapešť.

¹⁵ Štúdie a práce zamerané na niekoľko úsekov a problémov; prístavy na vnútrozemských vodných cestách; multimodálne vzájomné prepojenia.

7. ZÁVERY A ODPORÚČANIA

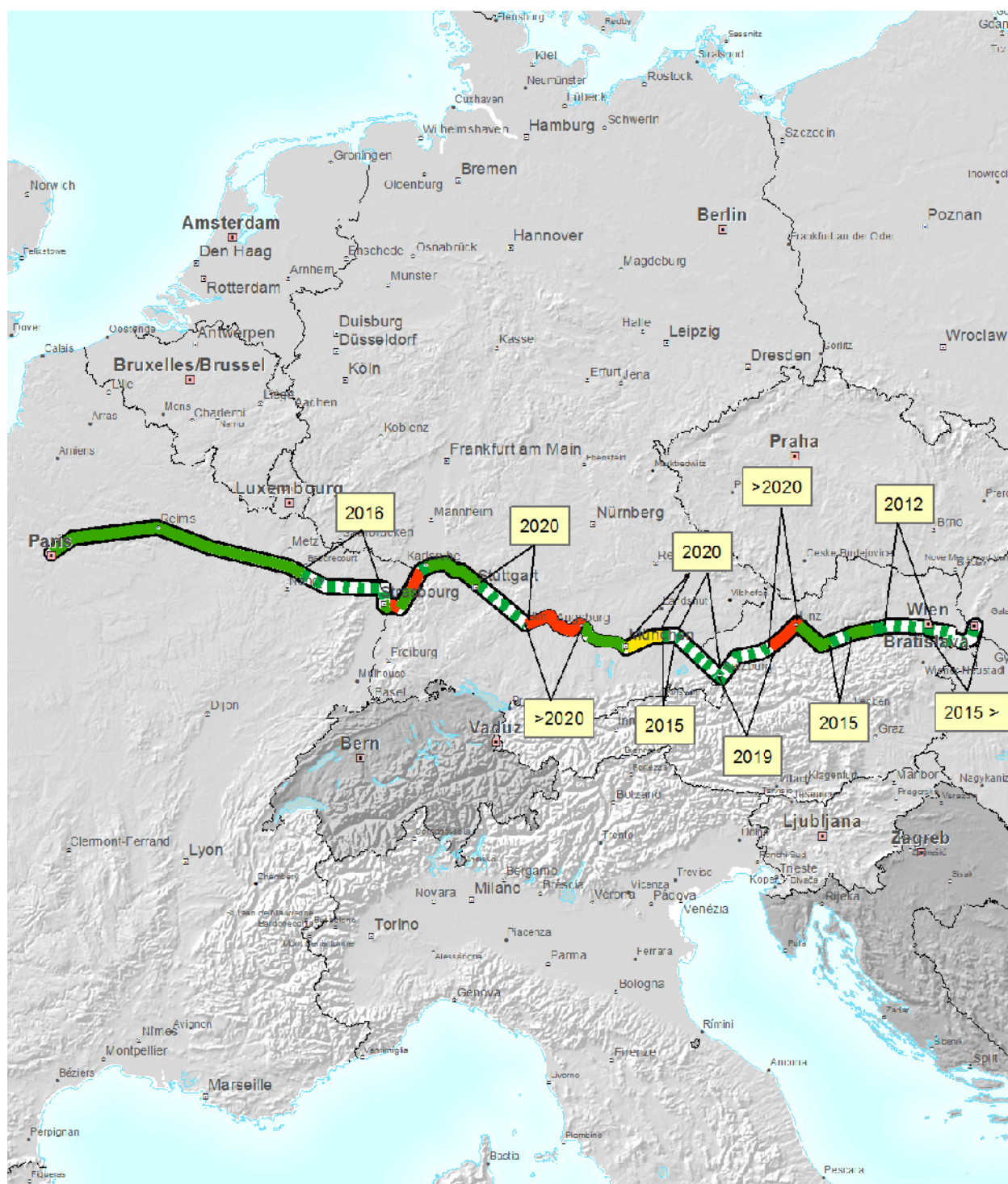
Rozvoj medzinárodnej železničnej osi, akou je PP17, slúži rôznym cieľom, aby bolo možné získať tie najväčšie výhody: prekračovanie vnútroštátnych hraníc, prekračovanie hraníc železničnej dopravy (intermodalita) a prepojenie s inými medzinárodnými osami (ako napríklad PP1 a PP22). Preto si jej realizácia vyžaduje podporu všetkých dotknutých členských štátov. Tento záväzok ohľadom PP17 bol potvrdený podpísaním vyhlásenia o úmysle v roku 2006. Každý členský štát je zodpovedný nielen za rozvoj a financovanie na svojom vlastnom území, ale tiež preberá zodpovednosť za realizáciu osi ako celku pre dobro všetkých dotknutých krajín a regiónov. Francúzsko a Rakúsko sú veľmi dôsledné vo vynakladaní úsilia smerujúceho k rozvoju tratí na ich území vedúcich k susediacim krajinám. V Nemecku, najmä pokiaľ ide o cezhraničné úseky do Francúzska a Rakúska, a na Slovensku (Bratislava) sú zaznamenané vážne oneskorenia v porovnaní s pôvodnými plánmi.

Vo všeobecnosti PP17 napreduje dobre, ale ešte stále existujú problémy, ktoré je potrebné riešiť:

- plánovaná modernizácia Kehl – Appenweier je oneskorená;
- realizácia cezhraničného úseku Mníchov – Salzburg je oneskorená;
- intermodalita: nakoľko sa pozdĺž tejto trate nachádza niekoľko letísk TEN-T a splavných vodných ciest, vrátane Rýna a Dunaja, odporúča sa, aby tieto boli prepojené so železničnými osami. Pokiaľ ide o osobnú dopravu, inovačné modely mobility, akými je napríklad inteligentný intermodálny predaj lístkov, môžu v budúcnosti takisto uľahčiť cestovanie a dopravu. V niektorých členských štátoch alebo susedných krajinách boli zavedené špeciálne lístky, ktoré kombinujú železničnú a leteckú dopravu. Plánuje sa konferencia o intermodalite na letiskách, na ktorej by malo dôjsť k výmene skúseností a prezentácii služieb a produktov týkajúcich sa intermodality, ich výhod a výziev (vrátane uzatvárania zmlúv a ochrany spotrebiteľa).

Pokiaľ ide o nové usmernenia pre TEN-T, mandát európskeho koordinátora sa zmení hlavne v rámci geografického rozsahu, ale tiež sa trochu zmení vo vzťahu k úlohám, ktoré má plniť: európsky koordinátor bude nominovaný na to, aby uľahčil koordináciu realizácie nového koridoru. Európsky koordinátor bude viesť konzultácie s dotknutými členskými štátmi a v prípade potreby bude v spolupráci s nimi viesť konzultácie s inými verejnými a súkromnými subjektmi, akými sú napríklad manažéri infraštruktúry a prevádzkovatelia, s cieľom vypracovať pracovný plán, predložiť odporúčania a monitorovať vykonávanie. Koordinátor môže zostaviť pracovné skupiny pre koridor, ktorým bude predsedáť a ktoré sa zamerajú na modálnu integráciu, interoperabilitu a koordinovaný rozvoj infraštruktúry na cezhraničných úsekoch. Koordinátor bude musieť vypracovať pracovný plán (do jedného roka), v ktorom bude analyzovať potreby rozvoja koridoru v dotknutých členských štátoch, vrátane zoznamu projektov rozšírenia, obnovy alebo rozmiestnenia dopravnej infraštruktúry pre každý druh dopravy spadajúci do koridoru základnej siete, a alternatívy financovania. Európsky koordinátor bude podporovať členské štáty pri realizácii pracovného plánu, predovšetkým vo vzťahu k investičnému plánovaniu, súvisiacim nákladom a časovému harmonogramu realizácie, ktorý bude odhadnutý tak, aby sa zabezpečila realizácia koridorov základnej siete, a bude definovať opatrenia zamerané na podporu zavádzania nových technológií v rámci riadenia premávky a kapacít, a v prípade potreby znižovania externých nákladov, predovšetkým emisií skleníkových plynov a hluku.

PRÍLOHA 1: MAPA



PRÍLOHA 2: ÚSEKY, VZDIALENOSTI, CESTOVNÝ ČAS

Úsek	Druh	km	V prevádzke	Cestovný čas (2010)	Budúci cestovný čas
Paríž – Štrasburg	Vysokorýchlostná trať	300	Paríž – Beaudrecourt: 2007 Beaudrecourt – Vendenheim: 2016	140 min (2006: 240 min)	110 min (2016)
Gare Štrasburg – Pont de Kehl	Modernizácia (160 km/h)	15	2010	54 min	25 min
Pont de Kehl	Modernizácia (160 km/h)	150	December 2010		
Pont de Kehl – Appenweier	Modernizácia (160 km/h)		Nejasné		
Karlsruher Kurve (höhenfreie Einbindung in Appenweier)	180 km/h		Nejasné		
Karlsruhe – Štuttgart	Vysokorýchlostná trať		V prevádzke	42 min	42 min
Štuttgart – Wendlingen (vrátane Štuttgart 21)	Nová stanica, vysokorýchlostná trať	86,6	2020	54 min	28 min
Wendlingen – Ulm	Vysokorýchlostná trať		2020		
Ulm – Augsburg	Modernizácia (200 km/h)	94	Nejasné	24 min	21 min
Augsburg – Mníchov	Modernizácia (230 km/h)	61	V prevádzke	37 min	32 min
Mníchov – Mühldorf – Freilassing	Modernizácia (160 km/h)	141	Po roku 2015	82 min	74 min
Freilassing – Salzburg	Moderznizácia (160 km/h)		DE: 2015, AT:2014 2015: Stanica Salzburg		
Salzburg – Attnang	Moderznizácia (160 km/h)	121	Po roku 2025	77 min	70 min
Attnang – Wels	Modernizácia (200, čiastočne 230 km/h)		Lückenschluss Lambach – Breitenschützling: 2013		
Wels – Linz	Modernizácia na štvorkoľajnú trať (200 km/h)		2025		
Linz – St. Pölten	Modernizácia (200, čiastočne 250 km/h)	130	St. Pölten 2013 Ybbs – Amstetten: 2012 – 2015 St.Pölten – Loosdorf: 2017	63 min	45 min
St. Pölten – Viedeň	Modernizácia (250, čiastočne 160 km/h)	44	Tunel Lainzer: november 2012	41 min	25 min
Viedeň	Nová hlavná stanica		2012 (čiastočne) – 2016	40 min	0 min
Viedeň – Bratislava	Moderznizácia (160 km/h)	65 – 80	Klederinger Schleife 2016	70 (sever)/55 (juh)	35 (sever)/55 (juh)
				11 ¾ – 12 h	7 ½ – 8 h

PRÍLOHA 3: PROJEKTY FINANCOVANÉ PROSTREDNÍCTVOM TEN-T A OPATRENIA V RÁMCI PP17 NA ROKY 1996 – 2015

	Číslo ROZHODNUTIA	Úsek	PROJEKT	max. príspevok EU v mil. EUR	max. podie l %
FR	2006-FR-401c-S	Vaires – Baudrecourt	ERTMS koridor C: Vysokorýchlostná železničná trať „LGV Est“ (Vaires – Baudrecourt – Saarbrücken)*	8	50
	2007-FR-17210-P	Baudrecourt – Vendenheim		18	19,1
	2009-FR-17044-E	Baudrecourt – Vendenheim	TGV-Est štúdie a práce	76	12
DE	1996-DE-13-P	Kehl – Appenweier	Práce na Kehl – Appenweier	4,2	
	2007-DE-17220-P	Kehl – Appenweier	Práce v Kehli	13,6	25
	1997-DE-51	Štuttgart – Ulm	Geologický a hydrologický prieskum	3,5	50
	2000-DE-328-P	Štuttgart – Ulm	Prístup k letisku po železnici (S-bahn, regionálna železnica, HST v budúcnosti)	1,6	
	2001-DE-1004-S	Štuttgart – Ulm	Štúdie o vysokorýchlostnej trati	2,5	
	2002-DE-1004-S	Štuttgart – Ulm	Štúdie o vysokorýchlostnej trati	5	
	2004-DE-1004 a-S	Štuttgart – Ulm	Štúdie o vysokorýchlostnej trati	4,9	45
	2006-DE-1004-S	Štuttgart – Ulm	Štúdie o vysokorýchlostnej trati	2,6	44
	2006-DE-90307-S	Štuttgart	Štúdie o uzle v Štutgarte	2	
	2007-DE-17200-P	Štuttgart – Wendlingen	Práce na vysokorýchlostnej trati	114,5	11,6
	2007-DE-17010-P	Wendlingen – Ulm	Práce na vysokorýchlostnej trati	101,5	14,4
	2001-DE-1005 P	Augsburg – Mering	práce	3,5	25
	2002-DE-1005-P	Augsburg – Olching	Práce na vysokorýchlostnej trati	5	
	2004-DE-1005-P	Augsburg – Olching	Práce na vysokorýchlostnej trati	5	9,7
	2005-DE-1005-P	Augsburg – Olching	Práce na vysokorýchlostnej trati	5	8
	2006-DE-1005-P	Augsburg – Olching	Práce na vysokorýchlostnej trati	2,76	5,7
	2001-DE-1003A-P	Mníchov – Mühldorf – Freilassing	Štúdie	1	
	2008-DE-91007-S	Mníchov – Mühldorf – Freilassing	Štúdia: predbežné plánovanie elektrifikácie Markt Schwaben – Tüßling – Freilassing	8	50
	2007-DE-17020-P	Freilassing – Salzburg	Práce na mostoch, tratiach a stanici	8,5	25
AT	2006-AT-GR-1108b-P	Freilassing – Salzburg	Práce na tratiach	4,5	12,9
	2007-AT-17170-P	Freilassing – Salzburg	Práce na mostoch, tratiach a stanici	37,8	25
	2005-AT-90103-P ¹⁶	Salzburg – Linz	ERTMS koridor E: Zariadenie siete s ETCS úroveň 1 fáza 1 (Linz – Salzburg a Wels – Passau)	3	9,35
	2011-AT-93059-P	Salzburg – Linz	Lambach - Breitenschützing	2,8	20
	2002-AT-1001-P	Enns	Odklonenie Enns/uzol Rohr: práce	0,5	
	2003-AT-1001-P	Enns	Odklonenie Enns/uzol Rohr: práce	1,3	
	2004-AT-1001-P	Enns	Odklonenie Enns/uzol Rohr: práce	4	
	2005-AT-1001-P	Enns	Odklonenie Enns/uzol Rohr: práce	7,65	
	1999-AT-4	St. Valentin – Amstetten	Práce na tratiach	8	
	2000-AT-107-P	St. Valentin – Amstetten	Práce na tratiach	8	
	2011-AT-93051-P	Amstetten	Prepojenie prerušenia Amstetten	4,8	20

¹⁶ Len čiastočne PP17.

	2009-AT-17104-E	Amstetten – Ybbs	Amstetten – Ybbs: práce na tuneli Burgstaller	3,4	20
	2009-AT-17098-E	Melk	Melk: práce na stanici	3,4	20
	2009-AT-17100-E	Loosdorf – St. Pölten	St.Pölten: práce na nákladných tratiach	2,6	20
	Číslo ROZHODNUTIA	Úsek	PROJEKT	max. príspevok EU v mil. EUR	max. podieľ %
	1997-AT-13S	St Pölten – Viedeň	EIA - štúdium	0,9	
	1998-AT-4	St Pölten – Viedeň	Práce	3,6	
	1999-AT-8	St Pölten – Viedeň	Práce	5,6	
	2000-AT-104-S	St Pölten – Viedeň	Projektové štúdium	3	
	2000-AT-108-P	St Pölten – Viedeň	Práce na dvojkoľajnom tuneli	8	
	2001-AT-155-P	St Pölten – Viedeň	Práce	3,5	
	2001-AT-1002-P	St Pölten – Viedeň	Modernizácia uzla Wagram	1	
	2002-AT-1002-P	St Pölten – Viedeň	Modernizácia uzla Wagram	4	
	2003-AT-1002-P	St Pölten – Viedeň	Modernizácia uzla Wagram	3,1	
	2004-AT-1002-P	St Pölten – Viedeň	Modernizácia uzla Wagram	4,8	
	2004-AT-1108-P	St Pölten – Viedeň	Práce na vysokorýchlostnej trati	9	
	2005-AT-1108-P	St Pölten – Viedeň	Práce na vysokorýchlostnej trati	3	
	2006-AT-1108-P	St Pölten – Viedeň	Práce, napr. tunel Wienerwald	4	
	2011-AT-93108-P	St Pölten – Viedeň	Nákladný obchvat St.Pölten	5,1	20
	2010-AT-91136-S	Viedeň	Terminál Wien Inzersdorf - Plánovanie	2,1	50
	1997-AT-7	Viedeň – Bratislava	Modernizácia Parndorf – Kittsee	3	
	1998-AT-3	Viedeň – Bratislava	Práce	2,4	
	2007- AT- 17040-P	Viedeň – Bratislava	Práce	118,78	14
SK	2005-SK-92802-S	Viedeň – Bratislava	Štúdium o železničnom prepojení železničného koridoru TEN-T s letiskom a s bratislavskou železničnou sieťou	8,8	38
SPOLU				682,89	
EERP¹⁷				85,4	
TEN-T				597,5	

¹⁷ Európsky plán na oživenie hospodárstva (2008): Výzva na predloženie ponúk vo výške 500 mil. EUR na projekty TEN-T so začiatkom ku koncu roka 2009 v zozname značenom písmenom „E“.

PRÍLOHA 4: DNI TEN-T 2011 – WORKSHOP 3: SIET' PRE CESTUJÚCICH: VYSOKORÝCHLOSTNÁ ŽELEZNICA A PREPOJENIA S LETISKOM

Cieľ workshopu

V súčasnosti má v EÚ dobré prepojenie s vnútroštátnou železničnou sieťou len približne 20 veľkých letísk. Ostatným chýba multimodálna kapacita a efektívnosť aj čo sa týka znižovania emisií CO₂. Základné politické dokumenty sú zverejnené. Na tomto workshope boli prezentované určité skúsenosti, ktoré majú letiská, manažéri infraštruktúry a poskytovatelia služieb v oblasti prepojenia medzi letiskami a prístupom po súši prostredníctvom železnice, ale tiež boli prezentované očakávania tých, ktoré v súčasnosti nemajú dobré prepojenie. Neexistuje žiadna intermodalita, ak cestujúci nie sú informovaní, je ťažké kúpiť si lístky, ak nie sú koordinované cestovné poriadky, označovanie je nedostatočné a ak nie je zohľadnená batožina a cestujúci s obmedzenou mobilitou. Aby bolo možné naplniť ciele bielej knihy a plniť povinnosti uložené novými usmerneniami Únie, prezentácie sa zameriavajú na otázky organizácie a vzájomnej výmeny informácií. Tiež sa hovorilo o tom, či je potrebné, aby Európska komisia podnikla ďalšie opatrenia.

Postavenie rečníkov

Mathieu Grosch, poslanec Európskeho parlamentu a koordinátor EPP vo Výbore pre dopravu a cestovný ruch, vo svojom úvodnom vyhlásení kritizoval chýbajúcu interoperabilnú európsku sieť železničnej dopravy. Zdôraznil potrebu podniknúť európske opatrenia zamerané na lepšie služby, najlepšiu kvalitu, bezpečnosť a ochranu. Chýba mu skutočná vôľa spolupracovať, ktorá nie je o nič menej dôležitá než peniaze s cieľom zaviesť technické opatrenia, a žiada spravodlivú výmenu informácií v tomto odvetví, aby bolo možné zabezpečiť dobré právne predpisy.

Michael Kerkloh, generálny riaditeľ letiska v Mníchove, prezentoval alternatívy pre letiská, na základe ktorých by sa mohli stať vhodnými a trvalo udržateľnými bránami do globalizovaného sveta. Aby bolo možné tento cieľ dosiahnuť, intermodalita a bezproblémové cestovanie sa musia stať predpokladmi multimodálneho dopravného systému. Oba tieto predpoklady sú potrebné na uspokojenie rastúceho dopytu po cestovaní a na riešenie budúcich výziev a tiež na zabezpečenie konkurencieschopnosti letísk. Základ pre „povolenie rásť“ vrátane rozšírenia spádovej oblasti prostredníctvom dobrých železničných prepojení je kombináciou atraktívnosti, efektívnosti a trvalej udržateľnosti. Európske letiská rozvinuli cestovanie v kontexte „Letecké cesty 2050: Vízie Európy pre letectvo“¹⁸. Mníchovské letisko bolo naplánované v šesťdesiatych rokoch minulého storočia, kedy železnice neboli tak dôležité; stále chýba efektívne železničné prepojenie, hlavne vo vzťahu k regionálnej a diaľkovej doprave. Je to konkurenčná nevýhoda pre letisko, ktorú chce letisko, spolková krajina Bavorsko, Federálna republika Nemecko a mesto Mníchov čo najsôr prekonať. Avšak, v súčasnosti nie je financovanie zaručené.

Joachim Fried, vyšší výkonný podpredseda pre európske záležitosti v spoločnosti Deutsche Bahn AG a člen Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru (EHSV), prezentoval rôzne produkty spoločnosti Deutsche Bahn AG, ktoré by mohli uľahčiť prepojenie leteckej a železničnej dopravy (AIRail, „dobré pre vlak“, Rail&Fly, touch&travel) a plán spolupráce so spoločnosťou GOOGLE a APPLE, aby bolo možné vypracovať aplikácie na plánovanie ciest a nákup lístkov. Jasne podporil na budúcnosť orientované koncepty dynamických on-line rozhraní, ktoré umožnia výmenu údajov o cestovných poriadkoch a informácií o tarifikách, vypracované železnicami ako súčasť TAP-TSI. Tiež podporil NFC ako jednu zo základných technológií a chce, aby sa stala štandardom vzájomnej spolupráce. DBAG je výslovne proti záväznému

¹⁸ Letecké cesty 2050: Vízie Európy pre letectvo, Správa skupiny na vysokej úrovni pre letecký výskum, <http://ec.europa.eu/transport/air/doc/flightpath2050.pdf>.

právnemu základu. Právne iniciatívy by mali ďalekosiahly vplyv na suverenitu podnikov v rámci maloobchodných procesov.

Vincent Coste, generálny riaditeľ spoločnosti Air France KLM pre Belgicko a Luxembursko, prezentoval svoje produkty prepojenia letísk CDG v Paríži, Midi v Bruseli a Schiphol v Amsterdame vysokorýchlostnou železnicou. Každý rok cestuje vlakom na letisko CDG v Paríži 2,5 milióna cestujúcich. Ako výzvy vyzdvihol odlišné služby zákazníkom a procesy, ako napríklad odlišné podmienky predpredaja lístkov na vlak a leteniek (3 a 12 mesiacov), ubytovanie a manipulácia s batožinou vo vlakoch smerujúcich na letiská, manipulácia s batožinou na staniciach a značenie.

Kurt Scherpereel, zastupuje spoločnosť Infrabel, belgický manažér železničnej infraštruktúry, prezentoval projekt „DIABOLO“ spájajúci letisko v Bruseli priamo so železničnými linkami do Antwerp a Holandska. Týmto projektom sa skráti čas cestovania medzi Antwerpami a letiskom o 30 minút a do prevádzky bude uvedený 8. júna 2012. Železničné trate využívajú starý stredný deliaci pás diaľnice E19.

Ron Nohlmans, programový manažér spoločnosti Mobility v meste Eindhoven, prezentoval „Brainport Eindhoven“ so zameraním sa na plány zlepšenia vnútrozemského prístupu, napríklad výstavbou novej železničnej stanice, ktorá by spájala letisko a železničnú sieť smerom na Schiphol a Düsseldorf. Letisko v Eindhovene plánuje zdvojnásobiť svoju kapacitu do roku 2020 (4,5 mil. cestujúcich), a preto potrebuje efektívne prepojenie na železnicu a lepšie služby. Pokiaľ ide o prepojenie na vysokorýchlostnú sieť, podľa jeho názoru sú najväčšou výzvou inštitucionálne bariéry na vnútroštátnych hraniciach.

Mikhail Goncharov, poradca prezidenta spoločnosti JSC Russian Railways Vladimira Yakunina, sa zameriaval na prebiehajúci program investícií vo vzťahu k prepojeniu leteckej a železničnej dopravy, ktorý by mal vyriešiť zápchy v najväčších ruských mestách a vo svetle nadchádzajúcich Olympijských hier v Soči (2014) a majstrovstiev sveta vo futbale (2018). Tým sa urýchli prepojenia leteckej a železničnej dopravy v Moskve asi o 15 minút a do roku 2018 bude na železničnú sieť pripojených viac letísk. Ruské železnice už prevádzkujú medzinárodnú dopravu do Helsínk a s pravidelnou dopravou medzi Moskvou a Parížom začnú 12. decembra 2011.

Hlavný výsledok workshopu

V rámci siete TEN-T musíme brať do úvahy, že veľké množstvo medzinárodných letísk nie je vôbec napojené na vnútroštátnu železničnú sieť, alebo je napojené neefektívne. Efektívne prepojenie leteckej a železničnej dopravy pomôže zredukovať zápchy, znížiť emisie CO₂ a rozšíriť spádovú oblasť letiska. Efektívne vysokorýchlostné prepojenia medzi mestami môžu nahradiť krátke lety. Napriek tomu je potrebné pochopiť, že intermodalita a bezproblémové cestovanie by mohli viesť k situácii, ktorá by bola výhodná pre letiská, letecké spoločnosti a železničných operátorov a nie len pre cestujúcich. Ale z pohľadu cestujúcich nie je dôležitý len „hardvér“. Čoraz významnejšiu úlohu zohrávajú inovačné modely mobility, ako napríklad multimodálne plánovače ciest a „inteligentný intermodálny predaj lístkov“.

Videli sme aktuálne služby a produkty spojené s intermodalitou a vymenili sme si skúsenosti. Tiež sme si vedomí niektorých výziev vo vzťahu k cestovaniu s jedným lístkom za transparentnú cenu a s informáciami v reálnom čase o spojeniach v celej Európe, ako je napríklad vzájomná výmena informácií a ochrana spotrebiteľov.

Komisia bude pokračovať v podpore rozvoja leteckej a železničnej dopravy z rôznych hľadísk. Napríklad: finančná podpora pre intermodálne infraštruktúry, pracovné skupiny, rozvoj štandardov vzájomnej spolupráce pre informácie a predaj lístkov na základe predpisov TAP-TSI¹⁹, ktoré vypracovala Európska železničná agentúra.

Biela kniha z roku 2011, návrh Komisie pre nové usmernenia pre TEN-T a Nástroj na prepojenie Európy poskytl rámec a niektoré nástroje na zlepšenie. Komisia uložila povinnosť spojiť do roku 2050 základné letiská s cestami a železnicou a vyčlenila 31,7 mld. EUR z Nástroja na prepojenie Európy, ktoré budú určené pre nasledujúci finančný výhľad (2014 – 2020), s cieľom uskutočniť tento cieľ.

¹⁹ Technická špecifikácia vzájomnej súčinnosti telematických aplikácií pre cestujúcich.

PRÍLOHA 5: KONEČNÉ VÝSLEDKY REFERENDA O „ŠTUTGARTE 21“²⁰

Endgültiges Ergebnis der Volksabstimmung am 27.11.2011

über die Gesetzesvorlage "Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21 (S 21-Kündigungsgesetz)"

Land Baden-Württemberg (alle 44 Kreise)

Gegenstand der Nachweisung	Anzahl	%	
Stimmberechtigte	7.624.302		
Abstimmende	3.682.739		
Abstimmungsbeteiligung		48,3	
Ungültige Stimmen	14.367	0,4	
Gültige Stimmen	3.668.372	99,6	
davon	Anzahl	% der gült.Stimmen	% der Stimmberecht.
Ja-Stimmen	1.507.961	41,1	19,8
Nein-Stimmen	2.160.411	58,9	28,3
Mehrheit Ja-Stimmen?	Nein		
Quorum*) erreicht?	Nein		
*) Ja-Stimmen von mindestens einem Drittel der Stimmberechtigten auf Landesebene.			

© Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2011



* ²⁰ Pokiaľ ide o predloženú otázku, tí, ktorí sú za novú podzemnú stanicu, musia voliť „NIE“.