



EURÓPSKY KOORDINÁTOR PP17

TEN-T

Transeurópske dopravné siete

Výročná správa o činnosti PP17 za obdobie 2009–2010

Železničná os Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava

Péter BALÁZS

V Bruseli

august 2010

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

OBSAH

Zhrnutie.....	3
1. Úvod.....	4
2. Cezhraničné úseky.....	5
2.1. Štrasburg – Kehl – Appenweier	5
2.2. Mníchov – Salzburg	5
2.3. Viedeň - Bratislava.....	6
3. Problémové miesta	6
3.1. Baudrecourt – Vendenheim.....	6
3.2. Štuttgart – Ulm	7
3.3. Wels – Viedeň	7
4. Ostatné úseky.....	8
4.1. Nemecko.....	8
4.2. Slovensko	9
5. Činnosti v roku 2010	9
6. Závěry a odporúčania	10
Príloha 1.	11
Príloha 2.	12
Príloha 3.	14

Zhrnutie

Prioritný projekt 17 „Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava“ (PP17) je železničná os vo smere východ – západ, ktorá prechádza cez veľmi husto obývané oblasti v strede Európy. Jej dĺžka je viac ako 1 382 km a prechádza cez štyri členské štáty: Francúzsko, Nemecko, Rakúsko a Slovensko.

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. Hlavné úseky boli uvedené do prevádzky, alebo budú takmer vybudované na konci súčasného finančného obdobia (2007 – 2013); ostatné sa majú dokončiť do roku 2015:

- Cezhraničné úseky:
 - Most Kehl bude otvorený v decembri 2010.
 - Mníchov – Salzburg: prebiehajú niektoré práce vrátane zdvojkolaženia trate na úseku Ampfing – Mühldorf (do konca roka 2010) a výstavby nového dvojkolažného mosta cez rieku Inn v Mühldorfe (do polovice roka 2011). Práce na tretej koľaji z Freilassingu do Salzburgu na rakúskej strane pokročili, ale na nemeckej strane nie (most cez Saalach).
 - Viedeň – Bratislava: niektoré práce sa začali v roku 2010, iné sa začnú v roku 2011 a všetky budú dokončené do roku 2015.
- Problémové miesta:
 - Nedávno sa začali práce na úseku Baudrecourt – Vendenheim, ktorý má byť uvedený do prevádzky do polovice roka 2016.
 - V roku 2010 sa začali práce na úseku Štuttgart – Ulm, ktorý má byť v úplnej prevádzke v decembri 2019.
 - Práce na úseku Wels – Viedeň prebiehajú a očakáva sa, že budú dokončené do roku 2015. Predpokladá sa, že iba realizácia obchádzkovej železničnej trate pre nákladnú dopravu v St. Pölten bude pokračovať do roku 2017. Okrem prepojenia budú dosiahnuté niektoré medzníky: nová stanica v St. Pöltene bude otvorená 10. septembra 2010, úsek St. Pölten – Viedeň bude dokončený do 8. decembra 2012 a umožní skrátenie trvania cesty o 15 minút.

Výstavbu na tejto ose a súvisiace projekty spolufinancuje Európska komisia (1995–2013) prostredníctvom rozpočtu TEN-T, z európskeho plánu na oživenie hospodárstva (EERP) a – v prípade Slovenskej republiky – takisto Kohézneho fondu.

Aj keď pokrok na tejto železničnej ose je značný, malo by sa poukázať na to, že stále ešte existujú problémy, ktoré sa musia riešiť:

- stavebné práce na úseku Freilassing po rakúske hranice závisia od prijímaného technického rozhodnutia a finančnej dohody;
- musí sa sledovať nová diskusia o úseku Štuttgart – Ulm;
- intermodalita: keďže okolo tejto trate sa nachádza celý rad letísk a splavných vodných ciest, odporúča sa prepojiť všetky letecké a intermodálne nákladné terminály.

1. Úvod

V júli 2005 Európska komisia vymenovala skupinu šiestich významných osobností, aby vyhodnotili pokrok v niektorých prioritných projektoch TEN-T a dali odporúčania na ich účinnú realizáciu. V roku 2007 Komisia rozhodla vymenovať ďalších dvoch koordinátorov pre námorné diaľnice a vnútrozemské vodné cesty. V júli 2009 Komisia prijala rozhodnutie, ktorým sa začal druhý štvorročný mandát siedmich z ôsmich koordinátorov. Pretože Európska komisia v júni 2010 vymenovala troch nových koordinátorov, deväť koordinátorov v súčasnej dobe podporuje jedenásť prioritných projektov.

V roku 2005 bol Péter Balázs vymenovaný za európskeho koordinátora pre prioritný projekt 17 TEN-T (Paríž – Štuttgart – Viedeň – Bratislava). Túto funkciu zastával do apríla 2009, keď sa stal ministrom zahraničných vecí v Maďarsku. V júni 2010 ho Európska komisia znovu vymenovala, aby pokračoval v úspešnej koordinácii výstavby tejto osi.

Na začiatku svojho nového mandátu je Péter Balázs toho názoru, že realizácia PP17 značne pokročila na väčšine úsekov. Podpis vyhlásenia o úmysle ministrami dopravy 9. júna 2006 bol dôležitý krok a po ňom nasledovalo niekoľko dvojstranných zmlúv o cezhraničných úsekoch Štrasburg – Kehl – Appenweier (2006), Mníchov – Salzburg (2007) a Viedeň – Bratislava (2007). Podstatné úseky boli uvedené do prevádzky, alebo budú dobudované na konci súčasného finančného obdobia (2007–2013); iné majú byť dokončené do roku 2015.

Výstavbu na tejto ose spolufinancuje Európska komisia (1995–2013) prostredníctvom rozpočtu TEN-T (približne 653 milióny EUR), európskeho plánu na oživenie hospodárstva (EERP) (9,4 milióna EUR) a Kohézneho fondu (len Slovenská republika). Investície v sume okolo 91 miliónov EUR pridelené na vysokorýchlostnú železničnú os východ (PP4) a asi 100 miliónov EUR pridelených na investície do európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) na rôznych osiach súvisiacich s PP17 mali tiež kladný vplyv na rozvoj železničných osí.

Koordinátor je toho názoru, že najdôležitejšími krokmi pre realizáciu celého prioritného projektu boli k dnešnému dňu:

1. finančná dohoda o druhej fáze TGV Est (Baudrecourt – Vendenheim) v septembri 2009;
2. finančná dohoda o úseku Štuttgart – Ulm a začatie prác na projekte Štuttgart hlavná stanica vo februári 2010;
3. začatie prác na projekte Viedeň hlavná stanica na začiatku roku 2010;
4. začatie prác na novom dvojkoľajnom moste cez rieku Inn v Mühldorfe 19. apríla 2010.

2. Cezhraničné úseky

2.1. Štrasburg – Kehl – Appenweier

Most Kehl cez rieku Rýn bude dokončený a otvorený pre komerčnú dopravu v decembri 2010. Tento nový most umožní rýchlosť 160 km/h a zaistí zvýšenú kapacitu s cieľom poskytovať nové medzinárodné a regionálne služby. Pomôže tiež uľahčiť plavbu na Rýne. Príspevok ES na tento úsek z rozpočtu TEN-T dosiahne maximálne 31,4 milióna EUR do konca súčasného finančného výhľadu.

Realizácia čiastkového úseku Kehl – Appenweier ako celku sa má odložiť, aj keď bolo prijaté technické rozhodnutie o takzvanej „Appenweier Kurve“ alebo „Karlsruher Kurve“. Plánuje sa postaviť mimoúrovňová križovatka. V čase rastúceho počtu regionálnych, vnútroštátnych a medzinárodných vlakov v údolí horného Rýna to uľahčí spojenie zo Štrasburgu/Kehlu do Karlsruhe alebo z Offenburgu do Štrasburgu/Kehlu.

Ďalším problémovým miestom, ktoré sa musí prekonať na križovatkách PP17 a PP24, je „tunel Rastatter“. Nehľadiac na platné stavebné povolenie z roku 1998 výstavba tohto životne dôležitého spojenia zatiaľ neprebieha kvôli nedostatku finančných prostriedkov.

2.2. Mníchov – Salzburg

V júli 2007 sa nemecké a rakúske ministerstvo dopravy spoločne dohodli na výstavbe cezhraničného úseku s cieľom zvýšiť kapacitu na trase Mníchov – Mühldorf – Freilassing – Salzburg. Vyhlásenie zahŕňalo výstavbu nového mosta cez rieku Saalach na hraniciach. Dohodli sa, že práce budú dokončené najneskôr do roku 2012. Tento cieľ nebude dosiahnutý. Aj keď práce na rakúskej strane pokračujú, práce na nemeckej strane začnú až po roku 2012 a majú trvať tri roky. V súčasnej dobe nie je oznámený žiadny konkrétny termín. Posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA) presahujúcich štátne hranice týkajúce sa úseku Freilassing – Salzburg – Liefering zatiaľ prebieha a bude dokončené v roku 2011. Technické rozhodnutie a podpis finančnej dohody, ktoré stále chýbajú, sa musia pozorne sledovať.

Úsek Mníchov – Freilassing povedie cez Mühldorf. Sú spracované štúdie pre elektrifikáciu celej trate. Medzi Mníchovom a Mühldorfom sa počiatkové práce začali v roku 2007, práce na (dvojkoľajnej) trati Ampfing – Mühldorf prebiehajú a ich dokončenie sa predpokladá koncom roka 2010. Dňa 19. apríla 2010 sa začali práce na novom dvojkoľajnom moste cez rieku Inn v Mühldorfe, ktoré budú dokončené do polovice roka 2011. Sú financované z plánu hospodárskej obnovy Nemecka (11,7 milióna EUR). Dvojkoľajná trať Mühldorf – Tüßling je ako celok vo fáze plánovania a je financovaná z plánu hospodárskej obnovy Nemecka (3,5 milióna EUR).

Zvýšenie kapacity nie je dôležité len pre osobnú dopravu na trati, ale má veľký význam tiež pre nákladnú dopravu z „chemického trojuholníka“ a do neho pri Burghausene and Mühldorfe. Na súčasnej jednokolejnej trati medzi Mníchovom, Mühldorfom a Tüßlingom sa prepravuje viac než jedno percento celkovej nákladnej tonáže Nemecka a očakáva sa zvýšenie prepravy. Plánuje sa elektrifikácia, vrátane železničnej odbočky Burghausen, a mnohé dvojkoľajné úseky; tieto projekty by mohli byť dokončené koncom roka 2020, ak by spolková vláda poskytla finančné prostriedky, ale v súčasnej dobe to tak nie je.

Medzi stanicou Salzburg – Liefering a stanicou Salzburg sa niektoré práce už dokončili, napríklad most Salzach a stanice Aighhof, Mülln-Altstadt a Taxham. Práce na úseku Salzburg – Liefering sú plánované na roky 2010 – 2013.

Príspevok EÚ na tento úsek z rozpočtu TEN-T dosiahne do konca súčasného finančného výhľadu 51,8 miliónov EUR.

2.3. Viedeň – Bratislava

V júli 2007 sa rakúske a slovenské ministerstvá dopravy dohodli na spoločnom vybudovaní cezhraničného úseku. Vyhlásenie obsahovalo rôzne projekty a termíny ich dokončenia, ako je železničná stanica Filiálka (2013), nová hlavná stanica vo Viedni (2013), železničné spojenia v Bratislave (2015) a prepojenia letiska v Bratislave a Viedni (oboje 2015).

Väčšina prác na železničnom spojení Viedeň – Bratislava bude vykonaná od roku 2010 do roku 2014. Po dvojročnej prípravnej fáze sa na začiatku roku 2010 začali stavebné práce na projekte Viedeň hlavná stanica, zatiaľ čo práce na ostatných rakúskych úsekoch tohto spojenia sa začnú v roku 2011 a majú byť dokončené do roku 2015.

Miestom projektu Viedeň hlavná stanica je bývalá stanica „Südbahnhof“, ktorá bola koncom roka 2009 zatvorená a od januárom 2010 je úplne odstránená. Na prechodné obdobie bola postavená dočasná železničná stanica pre mestskú dopravu, spojovacie trate a ďalšia dočasná stanica. Existujúca stanica „Meidling“ bola zrenovovaná a slúži ako dočasná konečná stanica pre južnú železnicu. Provizórne sa pre novú hlavnú stanicu vybuďovalo technicky vyspelé pracovisko v Matzleinsdorfe, ktoré zahŕňa veľkú opravárenskú halu pre základnú údržbu rušňov a motorových jednotiek.

Očakáva sa, že stavebné povolenie na prepojenie Viedne, jej letiska a Bratislavy („Klederinger Schleife“ a „Götzendorfer Spange“) sa na základe posúdenia vplyvov na životné prostredie (EIA) získa v roku 2011.

Plánovaný dunajský tunel, najväčší projekt na Slovensku, sa zrealizuje neskôr. Príspevok EÚ na tento úsek z rozpočtu TEN-T dosiahne 145,9 miliónov EUR – približne 135 miliónov EUR v Rakúsku – do konca súčasného finančného výhľadu.

3. Problémové miesta

3.1. Baudrecourt – Vendenheim

Dňa 1. septembra 2009 podpísala finančnú dohodu o druhej fáze TGV Est francúzska vláda, Réseau Ferré de France (RFF) a šestnásť regionálnych správ. Prípravné práce už začali v roku 2008; inžinierske práce sa majú začať v roku 2010. Úsek bude v prevádzke do polovice roka 2016 a umožní skrátiť cestovnú dobu z Paríža do Štrasburgu o 30 minút. Príspevok EÚ na tento úsek z rozpočtu TEN-T dosiahne 94 miliónov EUR do konca súčasného finančného výhľadu.

3.2. Štuttgart – Ulm

Dňa 19. júla 2007 bola podpísaná dohoda medzi nemeckým ministrom dopravy, Deutsche Bahn AG a regionálnymi orgánmi; v apríli 2009 po nej nasledovala finančná dohoda. Slávnostný začiatok stavby sa uskutočnil 2. februára 2010. Úsek sa bude stavať od roku 2010 do decembra 2019.

Územné konanie postupuje dobre, len s určitým meškaním, čo sa týka oficiálnych rozhodnutí o konečných stavebných povoleniach (Planfeststellungsbeschlüsse). Väčšina stavebných povolení je udelená, alebo ich príslušný orgán (Eisenbahn-Bundesamt) pripravuje. V roku 2010 treba získať konečné stavebné povolenie pre úsek Wendlingen – Ulm, aby ho bolo možné dokončiť podľa časového harmonogramu. V júni 2010 železničný spolkový úrad Eisenbahn-Bundesamt (EBA) poskytol dôležitú výnimku, ktorou sa umožňuje používanie tratí S-Bahn vlakmi na letisko. Príspevok ES na tento úsek z rozpočtu TEN-T dosiahne 237 miliónov EUR do konca súčasného finančného výhľadu.

Od konca roka 2009 sa o projekte zase intenzívne diskutuje kvôli odhadom týkajúcim sa zvýšenia nákladov, pochybnostiam, čo sa týka prínosov, a očakávaným geologickým problémom.

3.3. Wels – Viedeň

Predchádzajúca dvojkolejná trať bola zmodernizovaná na štvorkolejnú vysokokapacitnú os pre dopravu východ – západ a jej dôležité úseky sú už v prevádzke: okolo 46 % dĺžky trate už bolo dokončených, 43 % sa buduje a 11 % je vo fáze plánovania. V rokoch 2009 a 2010 bolo na tomto úseku dosiahnutých veľa významných medzníkov a súčasné práce postupujú podľa harmonogramu.

Úsek bol rozdelený do niekoľkých čiastkových úsekov, aby sa uľahčilo stavebné konanie:

3.3.1. Tunel Lainzer

S cieľom zaistiť lepšie spojenie západnej železnice s Viedňou a napojiť ju na prípojnú železničnú trať smerom na juh a na východ prebiehajú práce na 12,8 km dlhom „tuneli Lainzer“. Tento projekt umožní podzemnú premávku diaľkových nákladných a osobných vlakov cez Viedeň. Voľné pozemné kapacity možno využiť na zlepšenie prímestskej osobnej dopravy. Práce na technickom zariadení sa začali v decembri 2009. Termín dokončenia tohto projektu je v decembri 2012.

3.3.2. Úsek novej výstavby Viedeň – St. Pölten

Tento úsek novej výstavby je rozdelený do troch čiastkových úsekov: „Wienerwald“ (vrátane „Wienerwaldtunnel“), „Tullnerfeld“ a „Westabschnitt“. Predbežné stavebné práce na tuneloch sú už dokončené. V súčasnej dobe sa práce sústreďujú na železničný zvršok a na technické zariadenie. Úsek novej výstavby „Viedeň – St. Pölten“, ako aj „tunel Lainzer“, budú v plnej prevádzke v decembri 2012.

3.3.3. St. Pölten – Loosdorf (obchádzková železničná trať pre nákladnú dopravu)

Na úseku „Loosdorf – St. Pölten“ (obchádzková železničná trať pre nákladnú dopravu) už boli dokončené niektoré mosty, aby sa odstránila medzera, iné práce ešte pokračujú. Stavebné práce na tuneli, takzvanom „Pummersdorfer Tunnel“, sa začnú v roku 2011. Celý úsek bude dokončený v roku 2017.

3.3.4. Ybbs – Amstetten

Koncom roka 2008 sa začali práce na dôležitých mostoch cez rieku Ybbs a na iných úsekoch. Na jar 2009 sa začala výstavba približne 2,2 km dlhého tunelu „Burgstallertunnel“ medzi Hubertendorfom a Blindenmarktom. V súčasnosti pokračujú práce na vnútornej konštrukcii s termínom dokončenia v auguste 2011. Na trati sa vybuduje šesťnásť železničných mostov, deväť cestných mostov a dobudujú sa železničné stanice. Dokončenie časti spojenia sa plánuje do decembra 2012 – spolu s novou traťou „Viedeň – St. Pölten“ a „tunelom Lainzer“. Celkové uvedenie do prevádzky je plánované na rok 2015.

Z európskeho plánu oživenia hospodárstva (EERP) sú spolufinancované tieto projekty: „stanica Melk“ (dokončenie do roku 2011), obchádzková železničná trať pre nákladnú dopravu v St. Pöltene (dokončenie do roku 2017), „Burgstallertunnel“ ako súčasť úseku „Ybbs – Amstetten“ (dokončenie do roku 2015).

Príspevok ES na tento úsek z rozpočtu TEN-T dosiahne 67,5 milióna EUR do konca súčasného finančného výhľadu. EERP prispeje sumou 9,4 milióna EUR.

4. Ostatné úseky

4.1. Nemecko

Dôležité úseky medzi Appenweierom – Karlsruhe a Štuttgartom už boli dokončené. Po začatí prác na úseku Štuttgart – Ulm sa teraz musí podrobne preskúmať úsek Ulm – Augsburg, aby sa zaistili príslušné parametre trate pre ďalšiu diaľkovú osobnú dopravu v budúcnosti. Pozornosť sa musí zamerať najmä na zvýšenie kapacít (napr. úsek tretej koľaje) a na optimalizáciu traťovej rýchlosti. Najväčšia dovolená rýchlosť medzi Ulmom a Neuoffingenom je v súčasnej dobe 200 km/h a 160 km/h na úseku Neuoffingen – Augsburg, kde zostáva niekoľko dokonca ešte pomalších úsekov kvôli geometrii trate. Na týchto pomalších úsekoch sa môže zväziť zmena trasy. Čo sa týka zvýšenia kapacít, úseky Neuoffingen – Ulm a Gessertshausen – Augsburg si vyžadujú zvláštnu pozornosť. Akýkoľvek pokrok na celom úseku závisí od dostupnosti spolkových finančných prostriedkov, čo zatiaľ nie je v dohľade.

Práce medzi Augsburgom a Mníchovom budú dokončené do decembra 2011 a ich výsledkom bude súvislá štvorkoľajná premávka a maximálna rýchlosť 230 km/h.

Na začiatku roku 2010 bavorská vláda a bavorský parlament (Landtag) prijali koncepciu rozvoja železnice pre Mníchov („Bahnkonzept München“), ktorý by mal stáť asi 3 miliardy EUR. Kapacita v strede mesta sa zvýši („2. S-Bahn-Stammstrecke“) do roku 2017 a letisko by malo byť prepojené so stredom mesta („Ostkorridor“) a s PP17 („Erdinger Ringschluss“). Finančná dohoda pre obidva projekty v súčasnej dobe chýba.

4.2. Slovensko

Pripravujú sa podrobné štúdie zamerané na prepojenie Bratislavy a jej letiska s Viedňou a ďalšími miestami. V súčasnom finančnom období boli oznámené tieto činnosti ako dokončené:

- nový úsek medzi Bratislavou Predmestie a Bratislavou vrátane stanice Filiálka (budúci uzol pre verejnú dopravu v Bratislave),
- spojenie letiska z ústrednej nákladnej stanice (ÚNS), železničná stanica Letisko
- železničná stanica Petržalka.

V roku 2014 bude dokončená elektrifikácia úseku Devínska Nová Ves – Marchegg (Rakúsko). V nasledujúcom finančnom období sa plánujú práce zamerané na prepojenie letiska Bratislava s Viedňou takisto cez Marchegg.

5. Činnosti v roku 2010

Nový mandát Pétera Balázsa sa začal 8. júna prvou výmenou názorov s komisárom Kallasom o rozvoji prioritných projektov všeobecne a s koordinátormi zodpovednými za projekty, ktoré sa križujú s osou Paríž – Bratislava, a to najmä s Karlou Peijsovou (PP 18), Patom Coxom (PP 1) a Gillesom Savarym (PP22). Ten istý deň sa uskutočnila aj výmena názorov so slovenským ministerstvom dopravy. Očakáva sa, že ďalšie stretnutia sa uskutočnia na jeseň 2010 s ministerstvami iných členských štátov pozdĺž osi a s novým ministrom dopravy na Slovensku.

Koordinátor víta, že od júla 2007 do februára 2010 tri milióny cestujúcich použili nemecko-francúzske vysokorýchlostné spojenie zo Štuttgartu cez Karlsruhe do Paríža. Toto železničné spojenie, ktoré trvá 3 hodiny 45 minút, nahradilo takmer všetky lety medzi Štuttgartom a Parížom.

Koordinátor oceňuje, že iniciatíva „Hlavná trať pre Európu“ uverejnila štúdiu o súčasnej doprave na ose („Hlavná trať pre Európu – vlaky pre Európu“). V štúdii sa zdôrazňuje potenciálna úspora času pre osobné vlaky po úplnej realizácii PP17. Ďalšie skrátenie o 80 minút je možné medzi Parížom a Bratislavou do roku 2015 (10 hodín a 30 minút) a ďalších 95 minút po realizácii všetkých plánovaných opatrení. Teoretická cesta by trvala 9 hodín namiesto 15 hodín 15 minút, ako tomu bolo v roku 1995. Pri vedomí, že sa musia predvídať najrôznejšie potreby pre miestnu, regionálnu, vnútroštátnu a európsku dopravu, treba poukázať na to, že samotná výstavba novej infraštruktúry (trate, stanice a systémy riadenia) nezaručuje optimálne služby pre osobnú a nákladnú dopravu, najmä pokiaľ ide o cesty z jednej konečnej stanice na druhú. Preto je postup operatívneho plánovania veľmi zložitý. Koordinátor odporúča vziať do úvahy navrhovaný „prístup integrovaného plánovania“, aby sa zaistili čo najvyššie prínosy z verejných investícií a čo najlepšie služby. Koordinátor ďalej víta návrh, aby sa zväžilo zlepšenie súčasného právneho rámca pre liberalizáciu železnice na európskej a vnútroštátnej úrovni s cieľom uľahčiť zostavovanie atraktívnych (medzinárodných) cestovných poriadkov a efektívne investície.

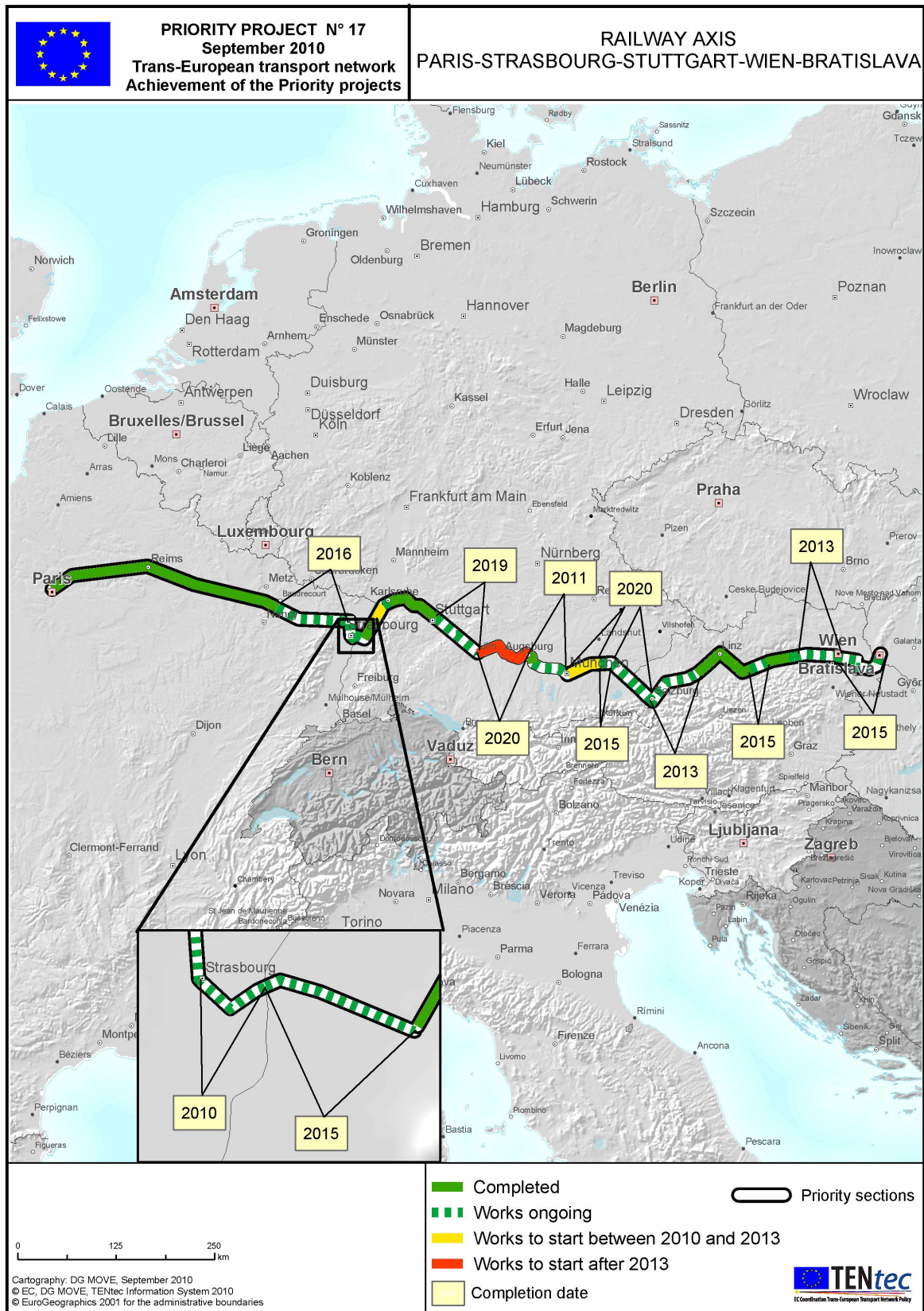
6. Závěry a odporúčania

Pokrok na tejto železničnej osi je značný. Podstatné úseky sa buď už uviedli do prevádzky, dobudujú sa do konca súčasného finančného obdobia (2007–2013), alebo sa dokončia do roku 2015. Celý projekt bude potom spolufinancovaný zo zdrojov TEN-T v sume približne 670 miliónov EUR. Treba však poukázať na to, že stále ešte existujú problémy, ktoré sa musia riešiť:

- realizácia cezhraničného úseku Mníchov – Salzburg závisí od chýbajúcich technických rozhodnutí a/alebo finančných dohôd týkajúcich sa Freilassingu (most) a elektrifikácie (ABS 38);
- musí sa sledovať nová diskusia o úseku Štuttgart – Ulm;
- intermodalita: keďže sa pozdĺž tejto trate nachádza celý rad letísk a splavných vodných ciest, odporúča sa prepojiť všetky intermodálne nákladné terminály. V Mníchove zatiaľ nie je jasné financovanie a časový harmonogram plánovaného prepojenia s letiskom.

Všetky členské štáty okolo tejto železničnej trate čelia podobným rozpočtovým problémom. Nemecko je mimoriadne dôležité, lebo niekoľko úsekov ešte nie je dokončených. V Nemecku sa intenzívne diskutuje o rozpočte predpokladanom pre rozvoj dopravnej infraštruktúry. Musí sa nájsť rovnováha medzi výdavkami a konsolidáciou vnútroštátneho rozpočtu. Proces rozhodovania o plánovaní spolkových investícií („Bedarfsplanüberprüfung“) prebieha a má byť dokončený v októbri 2010. Podľa federálneho ministerstva to nepovedie k oneskoreniu realizácie pokračujúcich prác. V rámci prípravy budúceho plánu o spolkových dopravných cestách („Bundesverkehrswegeplan 2015“) prebiehajú koncepčné práce. Tento proces musí európsky koordinátor sledovať, aby bola zaručená vysoká kvalita služieb na PP17.

Príloha 1.



Príloha 2.

Úseky úplne nedokončené, vzdialenosti, trvanie cesty, odhady nákladov

Úsek	Typ	km	V prevádzke	Trvanie cesty (súčasný)	Budúce trvanie cesty	Budúce náklady predpokladané p. Balázsom
Baudrecourt – Vendenheim	Vysokorý chlostná trať	100	2015	140 min.	110 min.	2,1 miliardy EUR
Gare Štrasburg – Pont de Kehl	Modernizácia (160 km/h)	15	2010	54 min.	25 min.	150 miliónov EUR
Pont de Kehl	Modernizácia (160 km/h)	150	2010			
Pont de Kehl – Appenweier	Modernizácia (200 km/h)		2017			
Appenweier – Karlsruhe	Vysokorý chlostná trať		V prevádzke bez tunela Rastatt			
Štuttgart – Wendlingen (vrátane Štuttgart 21)	Nová stanica, vysokorýchlостná trať	86,6	2019/20	54 min.	28 min.	4,1 miliardy EUR
Wendlingen – Ulm	Vysokorý chlostná trať		2019/20			2,9 miliardy EUR
Ulm – Neuoffingen (– Augsburg)	Modernizácia (200 km/h)	30 (94)	?	24 (44) min.	21 (41) min.	160 miliónov EUR
Augsburg – Mníchov	Modernizácia (230 km/h)	62	2012	37 min.	18 min.	490 miliónov EUR
Mníchov – Mühldorf – Freilassing	Modernizácia (160 km/h)	141	?	82 min.	62 min.	2,8 miliardy EUR
Freilassing – Salzburg	Modernizácia (160 km/h)		2013 2014: Stanica Salzburg			240 miliónov EUR (vrátane stanice Salzburg)
Salzburg – Attnang	Modernizácia (160 km/h)	121	?	77 min.	70 min.	600 miliónov EUR
Attnang – Wels	Modernizácia (160 km/h)		Lückenschluss Lambach – Breitenschützing: 2013			
Wels – Linz	Modernizácia (160 km/h)		?			
Linz – St. Pölten	Modernizácia (160 km/h)	130	St. Pölten 2010/2011 Ybbs/Amstetten: 2012/2015 Melk: 2011 St. Pölten/Loosdorf: 2016/2017	63 min.	45 min.	610 miliónov EUR

Úsek	Typ	km	V prevádzke	Trvanie cesty (súčasný)	Budúce trvanie cesty	Budúce náklady predpokladané p. Balázsom
St. Pölten – Viedeň	Modernizácia (160 km/h)	44	Tunel Lainzer: dec. 2012	41 min.	25 min.	2,2 miliardy EUR (vrátane tunela Lainzer)
Viedeň	Nová hlavná stanica		Koniec roka 2012	40 min.	0 min.	490 miliónov EUR
Viedeň – Bratislava	Modernizácia (160 km/h)	65/80	Klederinger Schleife/Götzendorfer Spange: 2013/2015 EIA (sever)	70 (sever)/ 55 (juh)	35 (sever)/ 55 (juh)	90 miliónov EUR (AT) + 462 milióny EUR (SK)
Spolu				~ 10h	~ 6 ½ h	

Príloha 3.

Projekty financované z TEN-T a opatrenia pozdĺž osi

	Č. ROZHODNUT IA	PROJEKT	Úsek	Max. príspevok ES v miliónoch EUR	podiel
Francúzsko	2007-FR-17210-P	Štúdie a práce TGV-Est	Baudrecourt – Vendenheim	18	19,1 %
	2009-FR-17044-E	Štúdie a práce TGV-Est	Baudrecourt – Štrasburg	76	12,0 %
Nemecko		Práce na Kehl – Appenweier	Kehl – Appenweier	5	
	1996-DE-13-P	Appenweier	Kehl – Appenweier	5	
		Práce na stanici Kehl, Kork, „Karlsruher Kurve“	Kehl – Appenweier	26,42	25,0 %
	2007-DE-17220-P	Geologický a hydrologický prieskum	Štuttgart – Ulm	3,5	
	1997-DE-51		Štuttgart – Ulm	1,6	
	2000-DE-328		Štuttgart – Ulm	2,5	
	2001-DE-1004-S	Štúdie o vysokej rýchlosti	Štuttgart – Ulm	5	
	2002-DE-1004-S	Štúdie o vysokej rýchlosti	Štuttgart – Ulm	4,9	45,0 %
	2004-DE-1004 a-S	Štúdie o vysokej rýchlosti	Štuttgart – Ulm	2,6	44,0 %
	2006-DE-1004-S	Štúdie o vysokej rýchlosti	Štuttgart – Ulm	2	
	2006-DE-90307-S	Štúdie o uzle Štuttgart	Štuttgart – Ulm		
		Práce na vysokorýchlostnej trati	Štuttgart – Wendlingen	114,5	11,6 %
	2007-DE-17200-P	Práce na vysokorýchlostnej trati	Wendlingen – Ulm	101,5	14,4 %
	2007-DE-17010-P	Práce	Augsburg – Mering	3,5	25,0 %
	2001-DE-1005 P	Práce na vysokorýchlostnej trati	Augsburg – Olching	5	9,7 %
	2004-DE-1005-P	Práce na vysokorýchlostnej trati	Augsburg – Olching	5	8,0 %
	2005-DE-1005-P	Práce na vysokorýchlostnej trati	Augsburg – Olching	2,76	5,7 %
	2006-DE-1005-P	Práce na vysokorýchlostnej trati	Augsburg – Olching		
		Štúdie	Mníchov – Mühldorf – Freilassing	1	
	2001-DE-1003A-P	Práce na mostoch, tratiach a staniciach	Freilassing – Salzburg	8,5	25,0 %
	2007-DE-17020-P	Práce na tratiach	Freilassing – Salzburg	4,5	12,9 %
	2006-AT-GR-1108b-P	Práce na mostoch, tratiach a staniciach	Freilassing – Salzburg	37,8	25,0 %
	2007-AT-17170-P	Práce	Odbočka Enns/uzol Rohr	0,5	
2002-AT-1001-P	Práce	Odbočka Enns/uzol Rohr	1,3		
2003-AT-1001-P	Práce	Odbočka Enns/uzol Rohr	4		
2004-AT-1001-P	Práce	Odbočka Enns/uzol Rohr	7,65		
2005-AT-1001-P	Práce na tratiach	St. Valentin – Amstetten	8		
1999-AT-4	Práce na tratiach	St. Valentin – Amstetten	8		
2000-AT-107-P	Práce na tuneli Burgstaller (EERP)	Amstetten – Ybbs	3,4	20,0 %	
2009-AT-17104-E	Práce na stanici (EERP)	Melk	3,4	20,0 %	
2009-AT-17098-P	Práce na tratiach pre nákladnú dopravu	Loosdorf – St. Pölten	2,6	20,0 %	
2009-AT-17100-P	Štúdie EIA	St. Pölten – Viedeň	0,9		
1997-AT-13S	Práce	St. Pölten – Viedeň	3,6		
1998-AT-4	Práce	St. Pölten – Viedeň	5,6		
1999-AT-8	Projektové štúdie	St. Pölten – Viedeň	3		
2000-AT-104-S	Práce na dvojkoľajnom tuneli	St. Pölten – Viedeň	8		
2000-AT-108-P	Práce	St. Pölten – Viedeň	3,5		
2001-AT-155-P	Práce	St. Pölten – Viedeň			

	2001-AT-1002-P	Modernizácia uzla Wagram	St. Pölten – Viedeň	1	
	2002-AT-1002-P	Modernizácia uzla Wagram	St. Pölten – Viedeň	4	
	2003-AT-1002-P	Modernizácia uzla Wagram	St. Pölten – Viedeň	3,1	
	2004-AT-1002-P	Modernizácia uzla Wagram	St. Pölten – Viedeň	4,8	
	2004-AT-1108-P	Práce na vysokorýchlostnej trati	St. Pölten – Viedeň	9	
	2005-AT-1108-P	Práce na vysokorýchlostnej trati	St. Pölten – Viedeň	3	
	2006-AT-1108-P	Práce napr. na tuneli Wienerwald Tunnel	St. Pölten – Viedeň	4	
	1997-AT-7	Modernizácia Parndorf – Kittsee	Viedeň – Bratislava	3	
	1998-AT-3	Práce	Viedeň – Bratislava	2,4	
	2007- AT- 17040-P	Práce	Viedeň – Bratislava	129,9	14,0 %
		Štúdie pre stanicu/letisko Bratislava			
Slovensko	2005-SK-92802-S	Bratislava	Viedeň – Bratislava	10,6	50,0 %
SPOLU				670	