

## Zpráva ze studijní cesty do Vídně ve dnech 18-21.5. 2014 - Projekt D-Air

Účastníci: p. Marek Zděradíčka IPR, Patrik Macho – Krajský úřad Středočeského kraje Odbor dopravy, Jan Kašík – projektant, dopravní specialista NDcon, René Pekárek – místostarosta Prahy 6, Petr Knápek – specialista v oblasti ochrany životního prostředí, Letiště Praha  
Vladimír Vytiska, Markéta Svobodová - PAR

**Návštěva vídeňského letištního regionu byla velmi zajímavá především proto, že jak historicky, kulturně, tak i poměrem velikosti města a letiště jsou místní podmínky v mnohém podobné našim. Jsou zde však i zásadní rozdíly:**



- **Vlastnická struktura letiště je odlišná – 50% privátní akcionáři, ostatní město (20%), region (20%), zaměstnanci(10%)**
- **Letiště leží mimo Vídeň v (Ost-Region) zemi Dolní Rakousko. V sousedství letiště je menší podíl rezidenčního osídlení, neboť mezi městem a letištem je průmyslový areál Schwechat**
- **Přímo přes letiště prochází místní bratislavská železniční dráha (Viedeňská električka) z roku 1914 , nyní trať Wien – Wolfsthal využívaná linkou vídeňského S-Bahn S7**
- **Územní plánování a výstavba infrastruktury probíhá plynule a průběžně**
- **Tato výstavba, včetně rozšíření plánů na rozšíření letiště je široce diskutována s veřejností s využitím mediačních metod – tento proces předchází stavebnímu řízení a je jedním z nástrojů zajišťujících kontinuitu a plynulost rozvoje infrastruktury**
- **Hromadná doprava ve Vídni, Dolním Rakousku a Burgenlandu je plně integrována v dopravním svazu VOR včetně linky S-Bahn a regionálních autobusů na letiště (ne však dálkové autobusy, přímý autobus z letiště do Vídně Erdberg a vlak CAT)**



Vídeň má 1,7 mil. obyvatel a leží uvnitř Dolního Rakouska, přičemž není jeho součástí a má podobně jako Praha vedle statusu města i postavení Kraje (v Rakousku spolkové země). Všechny ostatní regiony navštívené v rámci projektu mají samostatnou metropolitní oblast ať již samosprávnou či administrativní, která reflektuje specifika příměstské oblasti. Zdá se, že i z tohoto důvodu ve Vídni spolupráce mezi městem a okolním regionem podobně jako u nás není ideální.

Funguje zde ovšem společný **Dopravní svaz východního regionu (VOR)**. (**Verkehrsverbund Ost-Region, VOR**). Na chodu a financování se podílí 44% Vídeň, 44% Dolní Rakousko a 12% Burgenland. Cílem této instituce, která je aktivní již 40 let, je:

- Jednotné plánování a organizace integrovaného dopravního systému napříč několika spolkovými zeměmi (kraji)
- Zlepšení služby pro zákazníky především efektivní organizací dopravy přes území tří spolkových zemí s 2,7 miliony obyvatel
- Preference velkokapacitní kolejové dopravy v regionu i uvnitř města Vídeň efektivně doplněné autobusovou dopravou
- Stanovení jednotného tarifu (tarifní struktura by mohla posloužit jako vhodný vzor pro nový jednotný IDS pro Prahu a Středočeský kraj)
- Optimalizace autobusových a vlakových sítí veřejné dopravy a jízdních řádů, tvorba návazností, přestupních terminálů včetně P+R
- Marketing a služby cestujícím

Podle vyjádření rakouských kolegů se společný organizátor dopravy potýká s problémy finančními (dopravci, obce), a s obtížným hledáním kompromisů při různých očekáváních a prioritách občanů a municipalit v jednotlivých krajích. Tedy jako u nás, ale důležité je, že systém se buduje a řešení se hledají.

Velmi důležitou součástí programu bylo seznámení s železničním spojením centra města s letištěm. Nejrychlejší a nejkomfortnější (s výhradou k vynášení zavazadel do patrového vlaku a zdlouhavého přestupu v konečné stanici Mitte), ale také nejdražší je CAT expres (City Airport Train).

Společnost je privátní ve spoluvlastnictví města a letiště a nabízí i odbavení zavazadel v centru města 24 hod před odletem. Tarif není integrován s VOR a provoz není dotován, v současnosti vykazuje provozní zisk, jede 16 min., jezdí během dne pravidelně v 30 minutovém taktu s odjezdy každých 30min. S-Bahn provozovaný státním (dopravcem ÖBB), nabízí stejně časté spojení s letištěm za 20-25 min.



Regionální vlaky jsou ovšem výrazně levnější a jízdné je integrováno v systému veřejné dopravy. Od příštího roku budou na letiště jezdit i dálkové vlaky ze západní části Rakouska. I zde je ovšem problém se spojením s okolím letiště především směrem na východ (odložení rekonstrukce Götzendorfer Spange na neurčito), což je poměrně dobře řešeno v Tremblay (letiště CDG Paříž) a ve Stockholmu. Rakouští kolegové z i z regionu a města si dobře uvědomují důležitost intermodálního principu a propojení celého systému dopravy.

Úterní program byl zaměřen na strategii plánování města se zaměřením na životní prostředí. Byly předneseny informace o novém strategickém plánu STEP 25 a strategii Vídně SMART CITY, pro jejíž naplňování byla vytvořena speciální agentura TINA VIENNA. V úvodním bloku jsme vyslechli stručné informace k tématům, poté proběhly workshopy a v odpoledních hodinách exkurze. Tento způsob organizace programu byl velmi efektivní a přinesl vedle obecných informací o problematice i možnost získat v diskusi zajímavé poznatky a zkušenosti našich kolegů. Jednalo se o projekt Smart City a jeho aplikaci v podmínkách Vídně, o povrchovou dopravu, eco-buy systém podpory výroby a distribuce ekologicky šetrných produktů, výrobu energií z ekologicky šetrných zdrojů a nakládání s odpady.

Krátce k tématům:

- Vídeňský dopravní podnik provozuje cca 12 elektrobusů, které jezdí na pravidelných linkách a využívají pro nabíjení trolejového napájení pro tramvaje (testuje se i v Praze)

- V rámci Smart City se ve Vídni připravuje velmi ambiciózní projekt výstavby obytného komplexu Seestadt pro 25 tis. obyvatel s využitím všech možností, které nabízí výstavba nové infrastruktury a využití energií. Pro tento účel zde město s polovičním příspěvkem státu prodloužilo linku metra U2 se dvěma stanicemi. Otázkou je, zda se podaří naplnit i představy o pracovních příležitostech, aby nevyrostlo čistě obytné území. Nespornou výhodou byly jednoduché majetkoprávní vztahy díky faktu, že šlo o bývalé letiště. První fáze výstavby počítá s cca 6000 obyvateli a její součástí je i výstavba školského komplexu. I zde si zachovává významný podíl sociální bydlení, kterým se tak dosahuje pestré sociální struktury. **Zajímavý je trend zajišťování řady služeb institucemi v majetku města (nemocnice, úklid, odpady, doprava). Důvodem je, že privátní společnosti jsou úzce zaměřené na zisk a nejsou schopny zajistit vysoké nároky města a jeho občanů na ekologické aspekty fungování těchto služeb.**
- Celá oblast východního Rakouska má velké možnosti získávání energie z alternativních zdrojů – vodní a větrné elektrárny. Zajímavá byla přednáška o fungování větrných elektráren v okolí Vídně, které provozuje privátní společnost založená farmáři.
- Velkou pozornost věnují vídeňští nakládání s odpady. Systém stojí na dvou pilířích. Dokonalé třídění odpadu a jeho recyklace a spalování odpadu s velmi nízkými emisemi a energetickým využitím odpadního tepla. Tato problematika je pro nás velmi důležitá, neboť i pro Prahu a její okolí se bude postupně omezovat skládkování a bude nutné hledat optimální způsoby dopravy, spalování a energetického využití odpadu. Důsledkem recyklace a efektivního využití energií z odpadu je i aktivní bilance odpadového hospodářství, kdy příjmy o 10% převyšují výdaje. Důležité také je, že všechny čtyři vídeňské spalovny jsou maximálně šetrné vůči svému okolí. Exkurze nám potvrdila, že pachová zátěž je ve srovnání s naší běžnou skládkou zanedbatelná.



Středeční program byl zaměřen na rozvoj letiště. Byl vysvětlen princip mediace. Mediační dohoda mezi letištěm obcemi a občany např. stanovila podmínky pro rozvoj letiště rozšířením dráhového systému. Okolní obce dostávají pravidelné podrobné informace o hlukové zátěži a jsou zapojeny do spolurozhodování o budoucím rozvoji letiště. Přesná poloha třetí přistávací dráhy je navržena přímo

obcemi, umožní tzv. přistávání do oblouku, aby přistávající letadla minimálně ohrožovala hlukem obytné oblasti.

Letištěm projde ročně na 20 mil. pasažérů. Provoz v posledních letech pravidelně roste o několik procent. To je dáno jednak širokou nabídkou evropských i dálkových letů, ale také dobrou dostupností pozemní dopravou.

Letiště samozřejmě pracuje na snížení emisí CO<sub>2</sub>. Byly založeny pracovní mezioborové skupiny, jejichž úkolem je hledat cesty ke snížení emisí. Tyto aktivity jsou podporovány různými soutěžemi a vyhlášováním cen a také průběžným environmentálním vzděláváním. Letiště se zapojilo do programu ACA. V současné době se nachází v první úrovni certifikace – pražské letiště je již o krok dál. Několik příkladů z praxe:

- Optimalizace provozu handlingu
- 70 osobních vozů na CNG
- Optimalizace osvětlení na drahách (2 roky návratnost)
- Zateplování a využití geotermální a solární energie



Zpracoval 3.6.2014 Vladimír Vytiska

Ke dni 12.6.2014 doplnili experti – Jan Kašík, Marek Zděradička, Patrik Macho a René Pekárek.