



PŘEDMLUVA Prohlubování přeshraniční spolupráce spočívá mimo jiných oblastí také ve výstavbě a zlepšování dopravní infrastruktury v příhraničních oblastech Rakouska, České republiky, Slovenska a Maďarska. Kvalita dopravní infrastruktury zásadním způsobem ovlivňuje dotčené regiony, a to zejména z hlediska potenciálu hospodářského rozvoje a z hlediska kvality života obyvatel daného území. Právě dostupnost veřejných, sociálních a dalších služeb může do značné míry ovlivnit výběr vhodné lokality v hospodářském i soukromém sektoru. Identifikace a další rozvoj vhodných lokalit významně zlepšuje konkurenceschopnost jednotlivých regionů a přispívá k celkovému zvyšování kvality života v daném území.

V rámci projektu »ERRAM cross border«, který zastřešuje dílčí projekty »ERRAM CZ-AT«, »ERRAM HU-AT« a »ERRAM SK-AT«, byl vypracován rastrový model dostupnosti s přeshraničním efektem. Tento model zahrnuje regiony Dolní Rakousko, Burgenland, Jihočeský kraj, Jihomoravský kraj, Bratislavský samosprávný kraj a Trnavský samosprávný kraj a maďarské komitáty Győr–Moson–Sopron, Vas a Zala. Do projektu bylo zapojeno deset partnerů ze čtyř zemí. Partneři vypracovali během 24 měsíců společnou databázi, která byla harmonizována za účelem možnosti vytvoření přeshraničního modelu dostupnosti. Dále byl vyvinut nástroj k provádění analýz území z hlediska dostupnosti.

Pro celé zájmové území byla vytvořena harmonizovaná databáze (rastr 1000 × 1000 m a pro město Brno v Jihomoravském kraji 500 × 500 m) s odpovídajícími datovými sadami pro jednotlivé buňky rastru. Tyto buňky jsou propojovány pomocí přeshraničních matic dostupnosti na základě jízdní doby individuální automobilovou dopravou. Díky tomu mohou být při výpočtu kvality dané lokality z hlediska vybavenosti zohledněna kromě zařízení, která se nachází přímo v dané rastrové buňce, zařízení dostupná do stanovené maximální jízdní doby. Kvalita dané lokality z hlediska vybavenosti je tedy závislá jednak na dostupnosti zařízení přímo na místě, jednak na vybudované dopravní infrastruktuře. Lze tedy očekávat, že plánovaná výstavba silnic významně ovlivní dosavadní kvalitu jednotlivých lokalit z hlediska jejich vybavenosti.

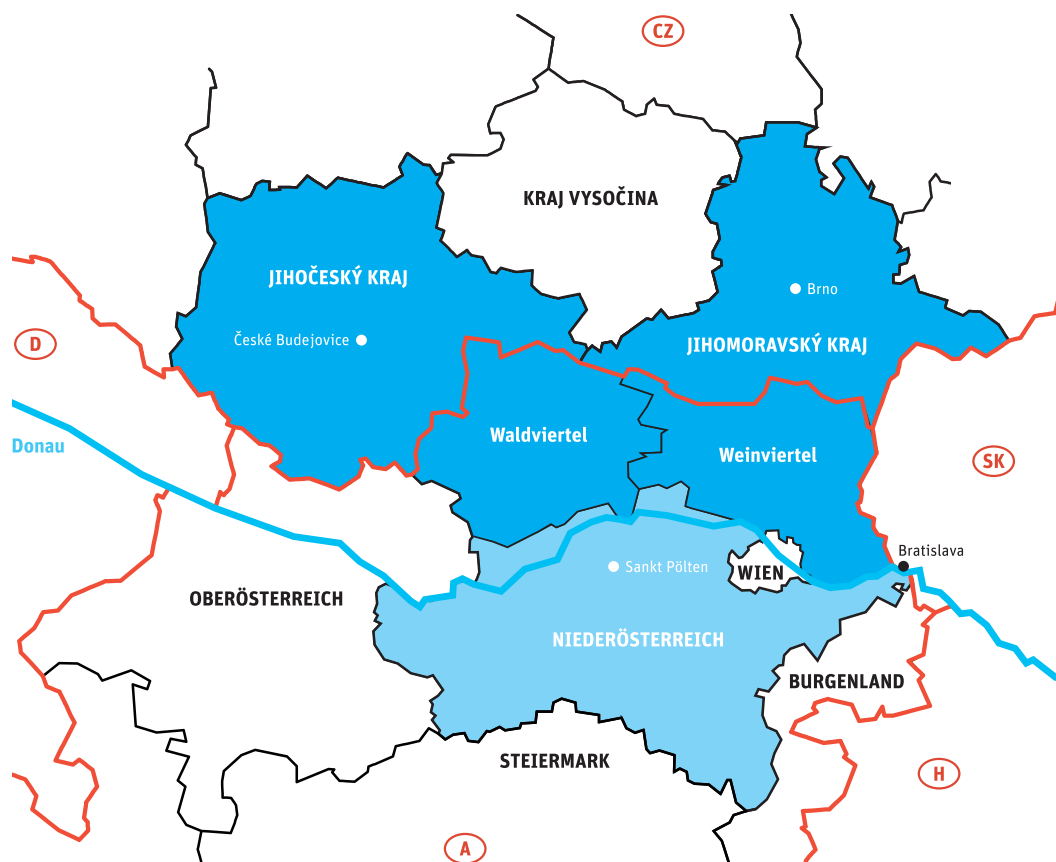
Výsledky projektu »ERRAM cross-border« by měly usnadnit práci v územním a regionálním plánování. Mohou být kvalitním podkladem při rozhodování o umísťování hospodářských celků a sídel, s možností srovnávání kvality lokalit podle stejných parametrů a se zohledněním dopravní dostupnosti.

VORWORT Mit der Intensivierung der länderübergreifenden Zusammenarbeit und dem damit notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Grenzraum Österreich–Tschechische Republik–Slowakei–Ungarn veränderten sich die Qualitäten der Regionen als Wirtschafts- und Wohnstandort entscheidend. Die Erreichbarkeit von öffentlichen, sozialen und wirtschaftlichen Einrichtungen ist ein wesentlicher Faktor für Standortentscheidungen. Daher trägt die Identifizierung, Sicherung und Entwicklung geeigneter Standorte wesentlich zur Steigerung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität bei.

Im Rahmen des Projekts »ERRAM cross border« (bestehend aus den Projekten ERRAM CZAT, ERRAM HUAT und ERRAM SKAT) wurde ein grenzüberschreitendes Erreichbarkeitsmodell für die Regionen Niederösterreich, Burgenland, Südböhmen, Südmähren, Bratislava, Trnava, sowie die westungarischen Komitate Győr–Moson–Sopron, Vas und Zala erarbeitet. Zehn Partner aus vier Ländern entwickelten in den letzten 24 Monaten eine vergleichbare Datenbasis und entsprechende Instrumente für die grenzüberschreitende Raumanalyse.

Auf der Basis von vergleichbaren Gebietseinheiten (1.000 m Raster und in der Stadt Brno teilweise 500 m Raster) wurde für die gesamte Untersuchungsregion eine harmonisierte Datengrundlage mit standortrelevanten Datensätzen aufgebaut. Grenzüberschreitende Erreichbarkeitsmatrizen setzen die einzelnen Rasterzellen auf Basis der Fahrzeit im motorisierten Individualverkehr zu einander in Beziehung. Daher können neben den Versorgungseinrichtungen am Standort auch jene Einrichtungen für die Berechnung der Ausstattungsqualität berücksichtigt werden, die innerhalb einer gewissen Fahrzeit erreichbar sind. Die Ausstattungsqualität der Regionen ist somit neben der Verfügbarkeit von Einrichtungen vor Ort auch von der zur Verfügung stehenden Verkehrsinfrastruktur abhängig. Dementsprechend ist zu erwarten, dass die geplanten Ausbaumaßnahmen im Straßennetz einen erheblichen Effekt auf die vorherrschende Ausstattungsqualität haben.

Für die alltägliche Arbeit in der Raumordnung und Regionalplanung sowie der Wirtschafts- und Standortentwicklung stehen somit vergleichbare, kleinräumige, messbare Standortqualitäten unter Berücksichtigung der verkehrlichen Erschließung zur Verfügung.



ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ PROJEKTU

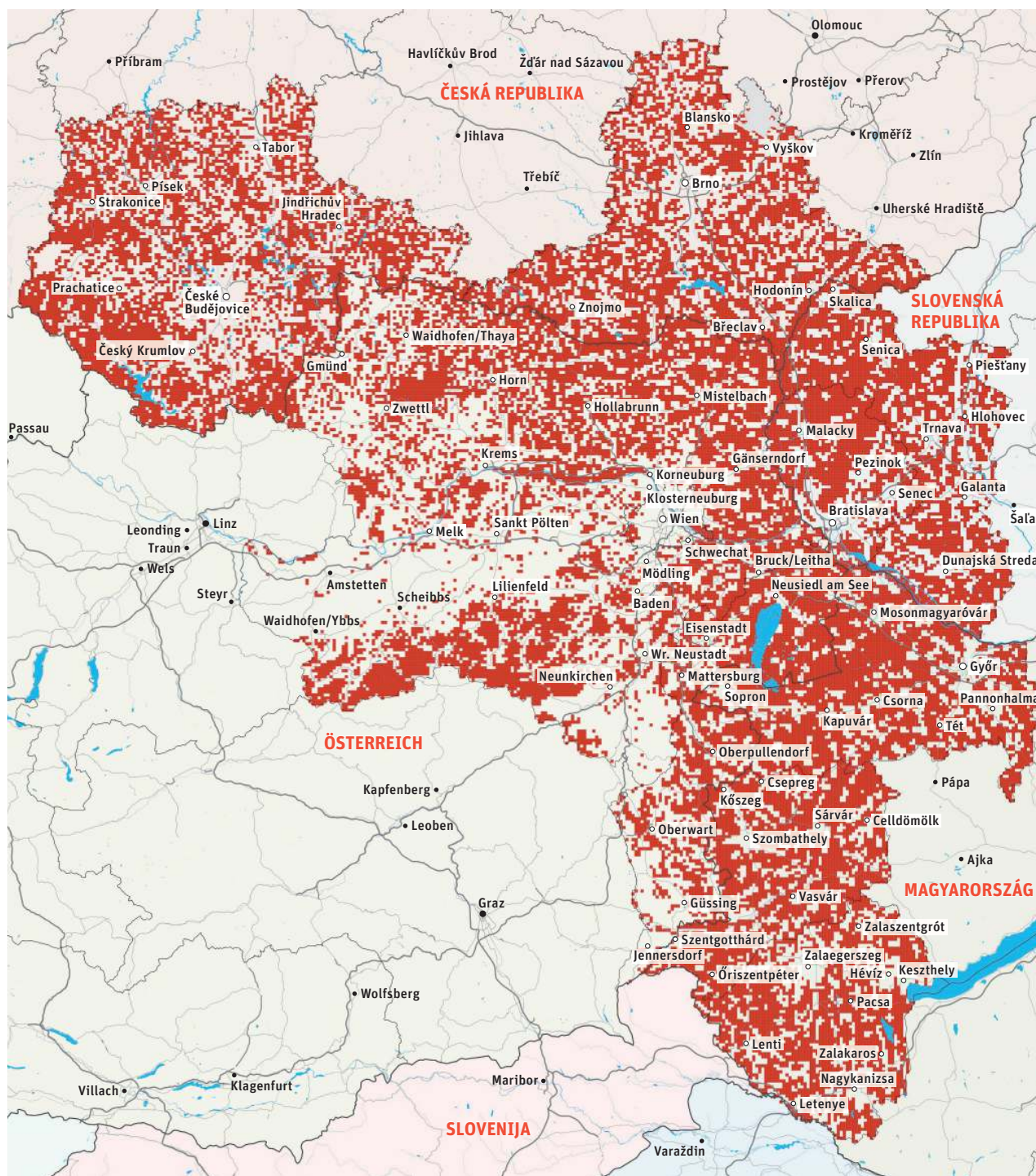
Zájmové území projektu »ERRAM cross-border« zahrnuje v České republice Jihočeský a Jihomoravský kraj, na Slovensku Bratislavský a Trnavský samosprávný kraj, maďarské komitáty Győr–Moson–Sopron, Vas a Zala a rakouské spolkové země Dolní Rakousko a Burgenland.

Při sledování a interpretaci mapových podkladů zahrnutých do předkládaného atlasu lokalit (brožury) je třeba zohledňovat výrazné odlišnosti sídelních struktur v jednotlivých regionech. Níže uvedená mapa zachycuje neobydlené rasterové buňky, tyto jsou vyznačeny červeně. Na první pohled je patrné, že se v zájmovém území nacházejí oblasti, které jsou osídleny jen velmi řídce, nebo vůbec ne. Nízká úroveň vybavenosti v těchto lokalitách neznamena automaticky špatnou dostupnost služeb či nízkou úroveň kvality života obyvatel těchto lokalit a neměla by být takto interpretována. Obecně je třeba konstatovat, že při práci se závěry projektu ERRAM je třeba dbát na důkladnou interpretaci výsledků.

PROJEKTRAUM

Der Projektraum von ERRAM Cross-border erstreckt sich über die tschechischen Kreise Südböhmen und Südmähren und Niederösterreich (ERRAM CZAT), die slowakischen Selbstverwaltungskreise Bratislava und Trnava, die ungarischen Komitate Győr–Moson–Sopron, Vas und Zala sowie die österreichischen Bundesländer Niederösterreich und Burgenland.

Bei der Betrachtung und Interpretation der nachfolgenden Kartendarstellungen in dieser Broschüre sollten die stark unterschiedlichen Siedlungsformen in den Regionen mitbedacht werden. In neben stehender Karte sind die unbewohnten Rasterzellen rot eingefärbt. Es ist gut erkennbar, dass es im Projektgebiet Räume mit sehr schwacher oder gar keiner Besiedelung gibt. Niedrige Ausstattungswerte in diesen Regionen bedeuten somit nicht automatisch eine schlechte Versorgungsqualität der Bevölkerung und sollten auch dementsprechend interpretiert werden.



neobydlené rastrové *Unbewohnte Rasterzellen*



INDIKÁTORY

Cílem společné práce do projektu zapojených partnerů bylo definovat a vypočítat takové indikátory, které umožní pomocí ERRAMu co nejlépe zodpovědět široké pole otázek, na kterých se partneři dohodli na začátku projektu.

Největší výzvou na cestě k tomuto cíli bylo vytvořit přeshraniční harmonizovanou databázi. Na základě intenzivní spolupráce se projektovým partnerům podařilo nalézt společnou definici pro více než 30 indikátorů a v průběhu realizace projektu nabývala databáze na objemu i kvalitě. U mnoha indikátorů se podařilo vytvořit kompletní databázi pro všechny regiony, které byly do projektu zahrnuty. Kromě toho byla do této komplexní databáze zahrnuta také data ze sousedících regionů ve formě tzv. bufferu či nárazníkového území, tj. území dostupného do 45 minut od hranice zájmového území projektu.

Vstupní data pocházejí z různých zdrojů, od oficiálních dat regionálních administrativ a statistických úřadů přes komerční poskytovatele dat (např. Herold) po volně přístupné zdroje jako OpenStreetMap. Detailní seznam datových zdrojů se nachází v technické projektové zprávě. Přesto lze u některých indikátorů najít rozdíly v kvalitě dat, případně ve faktickém pojetí významu těchto dat, mezi jednotlivými regiony. Na tuto skutečnost upozorňujeme v jednotlivých interpretacích mapových výstupů.

Pro účely generování projektových indikátorů v podobě mapových výstupů, např. u indikátorů dostupnosti nebo potenciálu polohy, se projektoví partneři dohodli na konkrétních parametrech (časová hranice, funkce mezního příspěvku, funkce dostupnosti). Tyto parametry byly následně zahrnuty do výpočtu indikátorů a jejich znázornění v podobě mapových výstupů. Cílem atlasu lokalit je demonstrovat různé možnosti výpočtů v ERRAMu.

Atlas lokalit však ukazuje pouze vzorek výpočtů, které je možné s pomocí ERRAMu provádět, nikoliv jejich úplný výčet. Díky software ArcGIS ADD-in se projektovým partnerům dostává do rukou nástroj pro výpočet vlastních indikátorů, ať už s novými datovými sadami či jinak zvolenými parametry. V následujícím seznamu je uveden přehled vybraných indikátorů, pro jejichž výpočet byla dostupná data za celé zájmové území, a jsou znázorněny na mapových výstupech v atlasu lokalit. Přesnější definice jednotlivých indikátorů a specifikace použitých parametrů výpočtů naleznete u jednotlivých map.

1.1.1 Maloobchod nabízející kompletní sortiment (např. supermarkety, hypermarkety)

1.1.3 Poskytovatelé poštovních služeb

1.1.4 Banky

1.1.5 Čerpací stanice

1.2.1 Školy ISCED 1 (1.–5. třída)

1.2.2 Školy ISCED 2 (6.–9. třída)

1.2.3 Školy ISCED 3 (střední školy)

1.2.4 Univerzity/vysoké školy

1.3.1 Mateřské školy a družiny

1.3.2 Zařízení poskytující péči o seniory

1.4.1 Nemocnice (zařízení disponující nemocničními lůžky)

1.4.2 Všeobecní lékaři

1.4.3 Odborní lékaři

1.4.4 Lékárny

2.1.1 Potenciál pracovních sil (15–65 let s ukončeným základním vzděláním)

2.1.2 Potenciál pracovních sil (15–65 let s ukončeným středoškolským nebo středním odborným vzděláním)

2.1.3 Potenciál pracovních sil (15–65 let s ukončeným vysokoškolským vzděláním)

2.2.1 Zaměstnanci v sekundárním sektoru hospodářství

2.2.2 Zaměstnanci v terciárním sektoru hospodářství

2.3.1 Impulzní zařízení

2.3.2 Business parky

3.1.2 Nádraží osobní vlakové dopravy

3.2.1 Připojení na dálnice nebo rychlostní silnice

3.2.2 Intermodální logistické uzly

3.2.3 Mezinárodní letiště

3.2.4 Regionální centra

INDIKATOREN

Ziel der gemeinsamen Arbeit im Projekt war es Indikatoren zu berechnen, die es den Projektpartnern ermöglichen das zu Projektbeginn abgesteckte, breite Feld an Fragestellungen bestmöglich mit ERRAM zu beantworten.

Die größte Herausforderung am Weg dahin war die Schaffung einer grenzüberschreitenden, harmonisierten Datenbasis. Durch intensive Zusammenarbeit der Projektpartner konnte für über 30 Indikatoren eine gemeinsame Definition gefunden und ein im Projektverlauf kontinuierlich besser werdender Datenbestand aufgebaut werden. Bei vielen Indikatoren ist es gelungen, einen vollständigen Datensatz für alle Regionen im Projektraum zu erstellen. Darüber hinaus wurden Daten aus den angrenzenden Regionen als Puffer in diese umfassende Datenbasis integriert.

Die Datenherkunft reicht von offiziellen Daten der Regionsverwaltungen und statistischen Ämter über kommerzielle Datenanbieter (z. B. Herold) bis hin zu freien Quellen wie OpenStreetMap. Eine detaillierte Aufstellung der Datenquellen findet sich im technischen Projektbericht. Wenn innerhalb eines Indikators die Datenqualität zwischen den Regionen abweicht, wird in den einzelnen Karteninterpretationen darauf hingewiesen.

Um aus den gesammelten Basisdaten ERRAM-Indikatoren wie Erreichbarkeits- oder Lagepotenziale zu generieren, wurden von den Projektpartnern gemeinsam die notwendigen Parameter (Zeitschranken, verwendete Grenzbeitrags- oder Erreichbarkeitsfunktionen) festgelegt. Diese flossen in die nachfolgend dargestellten Indikatoren ein. Diese sollen beispielhaft die unterschiedlichen Berechnungsmöglichkeiten in ERRAM veranschaulichen, erheben aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Projektpartner haben durch das ArcGIS Add-in selbst die Möglichkeit – sei es mit neuen Basisdaten oder mit anderen Parametern – eigene Indikatoren zu berechnen.

Nachfolgende Liste gibt einen Überblick über die ausgewählten, im gesamten Projektraum verfügbaren und anschließend in den Karten dargestellten Indikatoren. Genauere Details zur inhaltlichen Definition und den verwendeten Berechnungsparametern finden sich auf den jeweiligen Karten.

1.1.1 Vollsortimenter (Supermärkte)

1.1.3 Postdienste

1.1.4 Banken

1.1.5 Tankstellen

1.2.1 Schulen ISCED 1 (Schulstufe 1–4)

1.2.2 Schulen ISCED 2 (Schulstufe 5–8)

1.2.3 Schulen ISCED 3 (Schulstufe 9–12)

1.2.4 Universitäten und Fachhochschulen

1.3.1 Kinderbetreuung

1.3.2 Altenbetreuung

1.4.1 Krankenhäuser (Grundversorgung)

1.4.2 Allgemeinmediziner

1.4.3 Fachärzte

1.4.4 Apotheken

2.1.1 Arbeitskräftepotenzial
(15–65 Jahre mit Pflichtschulabschluss)

2.1.2 Arbeitskräftepotenzial
(15–65 Jahre mit berufsbildender höherer Schule)

2.1.3 Arbeitskräftepotenzial
(15–65 Jahre mit Hochschulabschluss)

2.2.1 Beschäftigte sekundärer Sektor

2.2.2 Beschäftigte tertiärer Sektor

2.3.1 Impulseinrichtungen

2.3.2 Wirtschaftsparks

3.1.2 Bahnhöfe

3.2.1 Anschlussstellen höchstrangiges Straßennetz

3.2.2 Intermodale Logistikknoten

3.2.3 Internationale Flughäfen

3.2.4 Regionale Zentren

UNIVERSITY A VYSOKÉ ŠKOLY

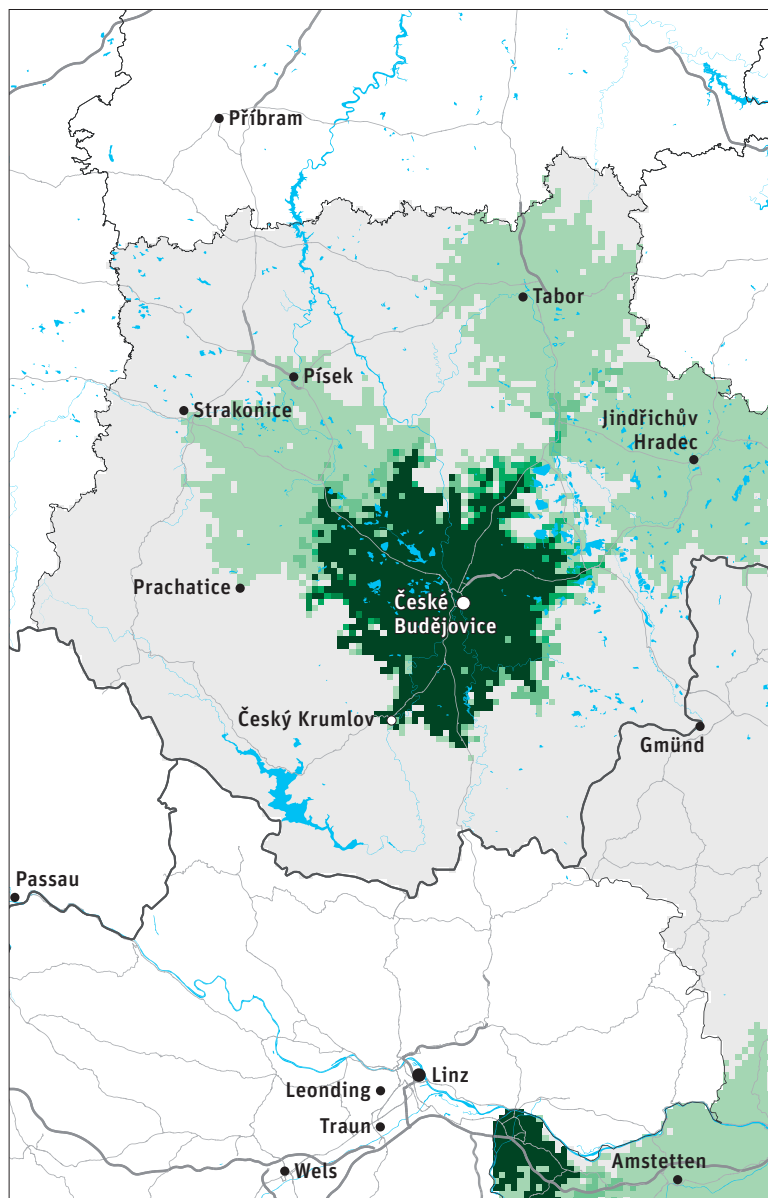
Vybavenost univerzitami a vysokými školami

UNIVERSITÄTEN UND FACHHOCHSCHULEN

Ausstattung mit Universitäten und Fachhochschulen

Univerzity a vysoké školy jsou nejvyššími zařízeními vzdělávací soustavy. Pro výpočty byla primárně použita sídla univerzit, bez ohledu na sídla fakult. Sídla jednotlivých fakult byla do výpočtů zahrnuta pouze v tom případě, že se nacházejí v jiné obci (případně dokonce kraji nebo zemi) než sídlo celé univerzity, což je případ, se kterým se můžeme setkat v České republice. Při posuzování potenciálu dostupnosti jednotlivých buněk v rastru byly zahrnuty univerzity nacházející se do 30 minut dojezdové vzdálenosti.

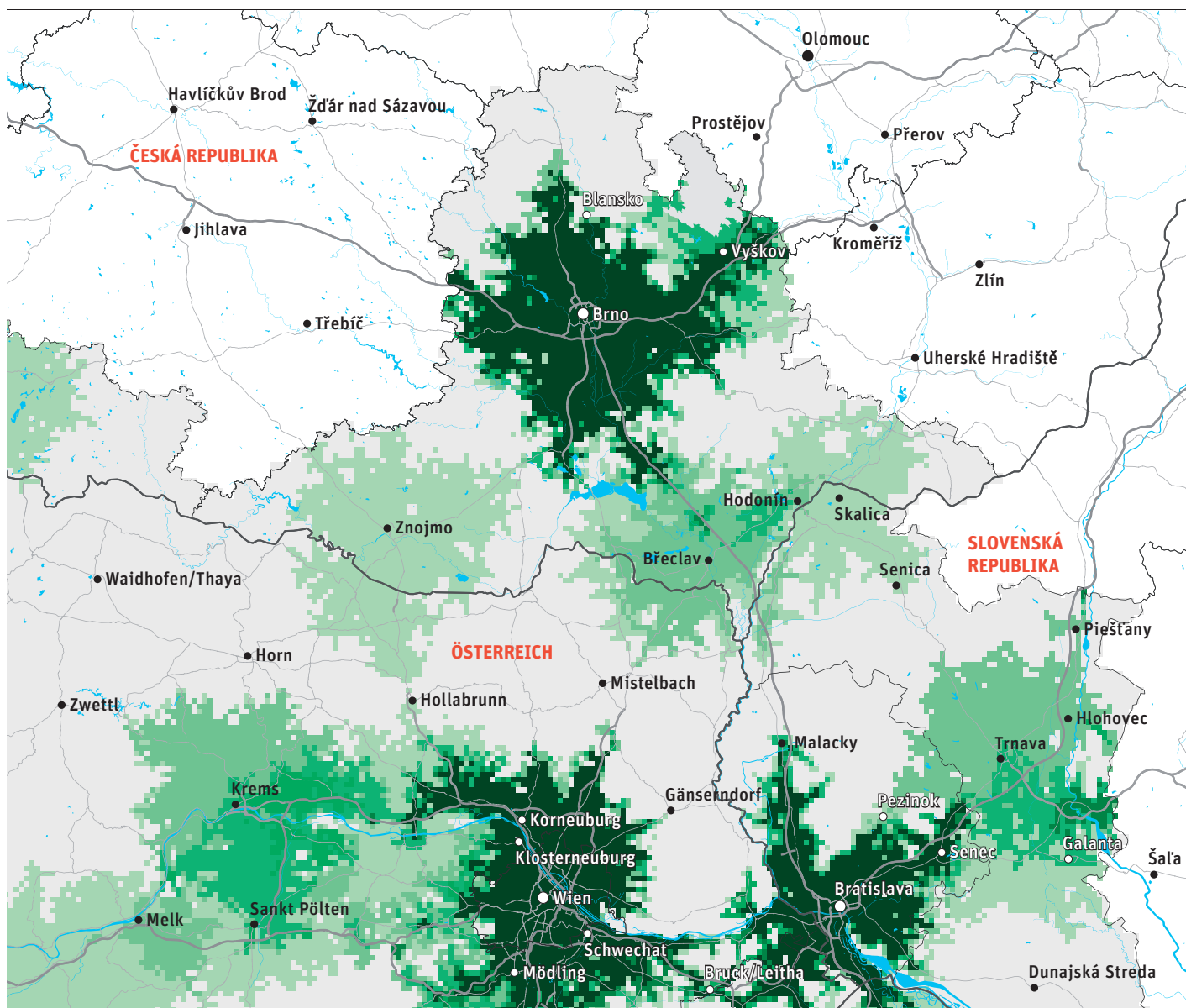
Největší centra osídlení v zájmovém území, tedy Bratislava, Brno a Vídeň, vykazují nejvyšší kvalitu vybavenosti univerzitami a vysokými školami. Ale i jiná místa jako především České Budějovice a Győr mají dobré hodnoty. Díky soukromým odborným vysokým školám se nabízí možnost absolvovat vysokoškolské studium i mimo tradiční univerzitní sídla. Sídla těchto zařízení se však přesto nacházejí především v centrech, a tak existují projektová území, která do 30 minut nemají dostupné žádné vysokoškolské zařízení. Jsou to například okrajové oblasti Jihočeského kraje, a části dolnorakouského Waldviertelu i Weinviertelu. Nápadné jsou přeshraniční spádové oblasti univerzit v blízkosti hranic, které sídlí ve Znojmě a Břeclavi.



Universitäten und Fachhochschulen stellen die höchst-rangigen Einrichtungen des Bildungssystems dar. Als Zeitschranke wurde eine Fahrzeit von 30 Minuten festgelegt. Für die Berechnung wurden die Standorte der einzelnen Fakultäten herangezogen, da diese eine realistischere Abbildung der Versorgung mit für die Studentinnen und Studenten relevanten universitären Einrichtungen ermöglichen als der jeweilige Hauptsitz der Universität.

Mit Bratislava, Brno und Wien weisen die großen Zentren die höchste Ausstattungsqualität auf. Aber auch andere Räume wie České Budějovice zeigen sehr gute

Werte. Durch die Einrichtung von Fachhochschulen wurde für die Bevölkerung die Möglichkeit geschaffen, auch abseits der traditionellen Universitätsstandorte einen Hochschulabschluss zu erlangen. Da die Standorte dennoch vorrangig auf die Zentren konzentriert sind, gibt es im Projektraum auch Räume, die keine Einrichtung im Umkreis von 30 Minuten haben. Beispiele hierfür wären die Randbereiche der Region Südböhmen, sowie in Niederösterreich Teile des Wald- und Weinviertels. Auffällig ist der länderübergreifende Einzugsbereich grenznäher Universitätsstandorte wie Znojmo und Břeclav.



Matrice dojezdových časů: IAD 2013

Časová hranice: 30 min

Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 2/10

Funkce dostupnosti: parabola 30/1

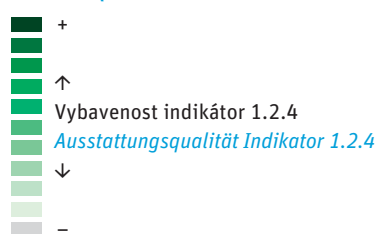
Fahrzeitmatrix: MIV 2013

Zeitschranke: 30 min

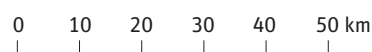
Grenzbeitragsfunktion: Sigmoid 2/10

Erreichbarkeitsfunktion: Parabel 30/1

LEGENDA \ *LEGENDE*



- dálnice \ *Autobahn*
- rychlostní silnice \ *Schnellstraße*
- jiná silnice \ *sonstige Straße*
- vodní tok \ *Gewässer*



ERRAM cross-border – INDIKÁTOR\INDIKATOR 1.4.1

NEMOCNICE Vybavenost nemocnicemi

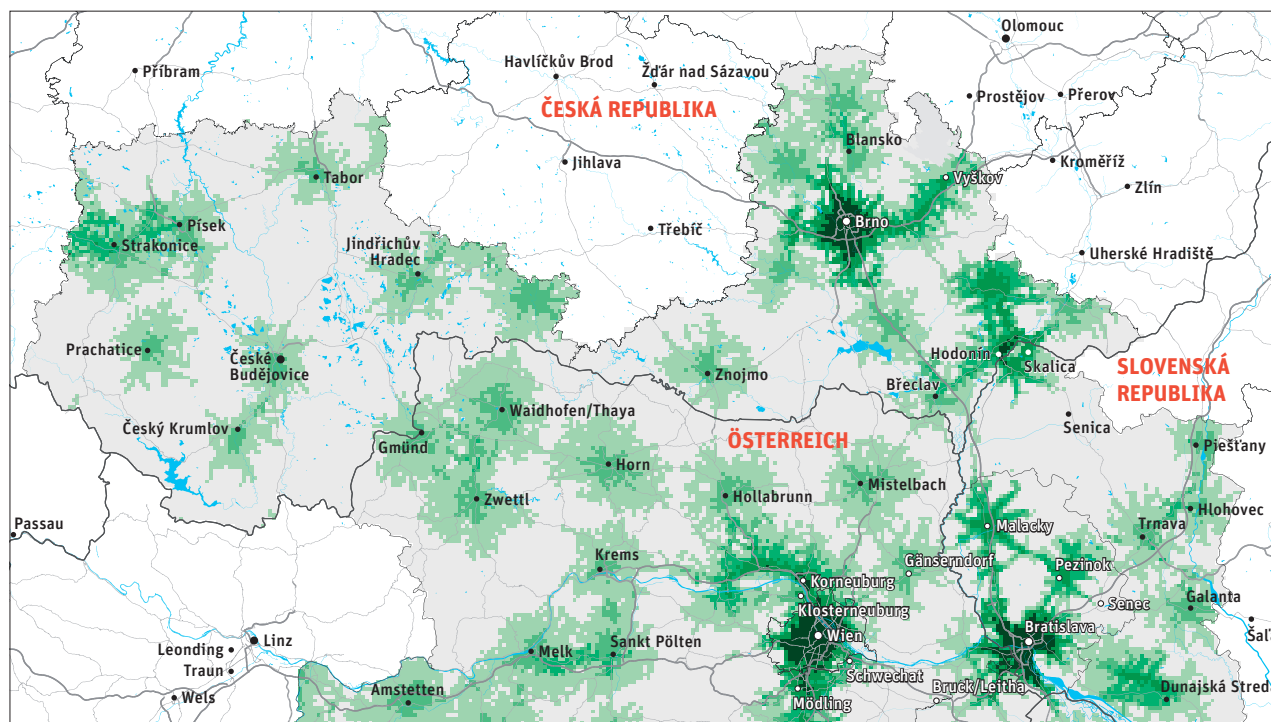
KRANKENHÄUSER Ausstattung mit Krankenhäusern

V tomto indikátoru jsou zohledněna zařízení, která poskytují základní lékařskou péči. Do databáze ERRAM byly zařazeny pouze ty nemocnice, které mají vedle dalších oddělení oddělení interny a chirurgie. Specializované kliniky, např. neurologie, se tedy ve výpočtech nezohledňují.

Vysokou kvalitu z pohledu vybavenosti nemocnicemi mají velká centra: Bratislava, Brno a Vídeň. Kromě těchto center a kromě nemocnic nacházejících se v regionálních centrech osídlení lze v zajiřmém území najít také oblasti, ve kterých není do 20 minut dostupná žádná nemocnice – například některé oblasti Jihočeského kraje, severní oblasti Dolního Rakouska.

Für diesen Indikator wurden jene Einrichtungen berücksichtigt, die eine medizinische Grundversorgung bieten. Als Kriterium hierfür wurde das Vorhandensein von Abteilungen für Innere Medizin und Chirurgie definiert. Sonderkliniken etwa für Neurologie wurden nicht berücksichtigt.

Eine sehr hohe Ausstattungsqualität ist in den großen Zentren Bratislava, Brno und Wien gegeben. Darüber hinaus gibt es in allen Regionen des Projektraums abseits der regionalen Zentren Räume, in denen kein Krankenhaus innerhalb der festgelegten Zeitschranke von 20 Minuten erreicht werden kann, etwa in Südböhmen und im nördlichen Niederösterreich.



Matrice dojezdových časů: IAD 2013

Časová hranice: 20 min

Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 2/4

Funkce dostupnosti: parabola 20/1

Fahrzeitmatrix: MIV 2013

Zeitschranke: 20 min

Grenzbeitragsfunktion: Sigmoid 2/4

Erreichbarkeitsfunktion: Parabel 20/1

LEGENDA\LEGENDE

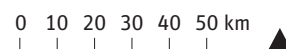
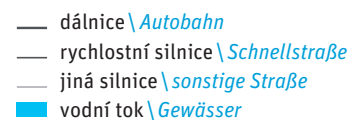
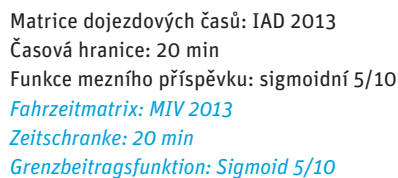
- +
- ↑
- Vybavenost indikátor 1.4.1
- Ausstattungsguätät Indikator 1.4.1
- ↓
- -

- dálnice\Autobahn
- rychlostní silnice\ Schnellstraße
- jiná silnice\ sonstige Straße
- vodní tok\ Gewässer

0 10 20 30 40 50 km



Im Gegensatz zu den Schulen nach ISCED 1 und 2, deren wesentlichste Aufgabe eine Grundversorgung mit Bildung ist, weisen die Schulen für die Schulstufen 9 bis 12 bzw. 13 oftmals eine stärkere fachliche Spezialisierung auf. Daher kommt der Wahlmöglichkeit eine höhere Bedeutung zu und somit steigt auch die Bereitschaft, längere Wege zur Bildungseinrichtung zurückzulegen. Deshalb wurde für diesen Indikator eine Zeitschranke von 20 Minuten definiert, innerhalb derer die ersten fünf Schulen nahezu den vollen Beitrag zur Ausstattungsqualität liefern, während diese ab der zehnten Schule kaum mehr ansteigt.



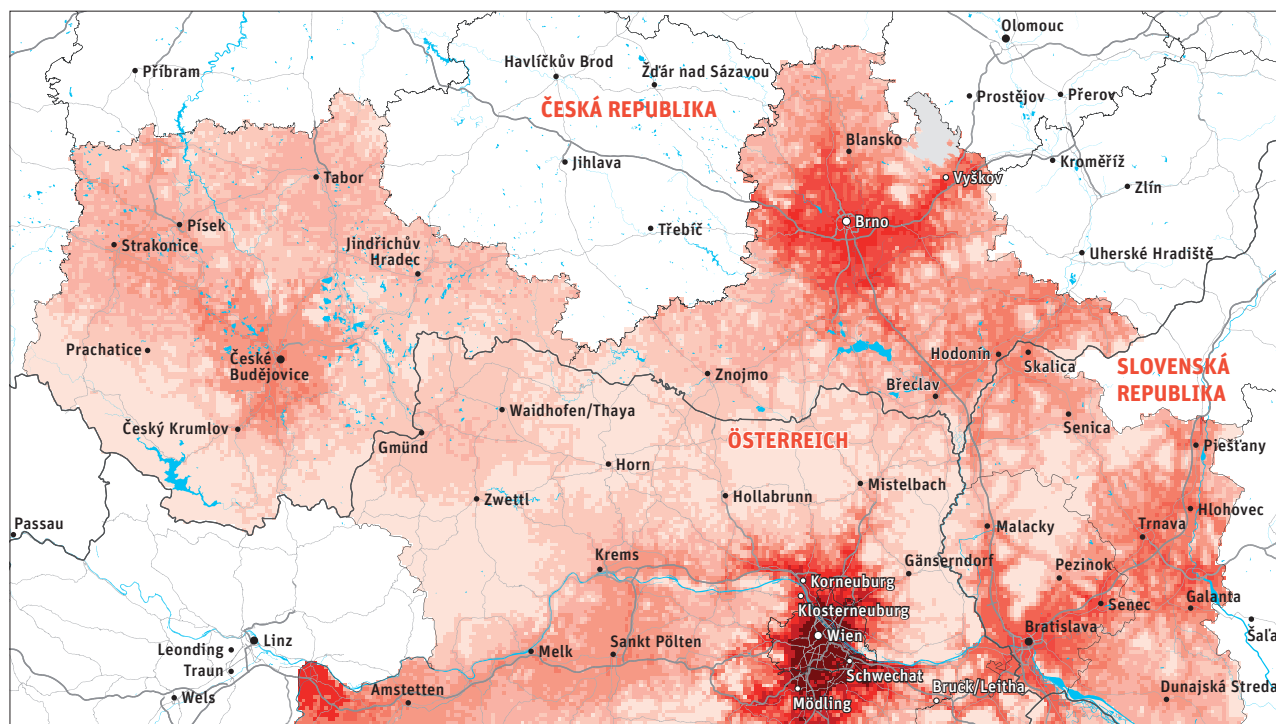
ERRAM cross-border – INDIKÁTOR\INDIKATOR 2.2.1

ZAMĚSTNANCI V SEKUNDÁRNÍM SEKTORU (výroba)

BESCHÄFTIGTE IM SEKUNDÄREN SEKTOR (Produktion)

Krátká vzdálenost z místa bydliště na místo výkonu práce není relevantní pouze pro obyvatele v souvislosti s nabídkou potenciálních pracovních míst, ale také pro podniky, jelikož odráží ekonomickou činnost regionu. V projektu ERRAM Cross-Border byla v případě tohoto indikátoru zvolena časová hranice 30 minut. Tento indikátor bere v potaz zaměstnance v sekundárním sektoru, tedy ve zpracovatelském průmyslu.

Die Nähe zu Arbeitsstätten ist nicht nur für die Bevölkerung im Sinne des Angebots an potenziellen Arbeitsplätzen von Relevanz, sondern auch für Unternehmen, spiegelt sie doch die wirtschaftliche Tätigkeit in einer Region wider. Im Projekt ERRAM Cross-Border wird diese Nähe durch die Beschäftigten am Arbeitsort, die von einem Standort aus innerhalb von 30 Minuten erreichbar sind, abgebildet. In diesem ersten Indikator geht es konkret um jene Beschäftigte, die im sekundären Sektor, sprich in der Produktion, tätig sind.



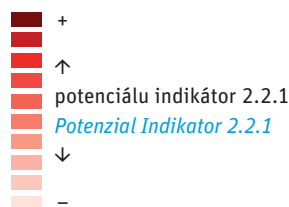
Matrice dojezdových časů: IAD 2013

Časová hranice: 30 min

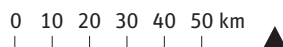
Fahrzeitmatrix: MIV 2013

Zeitschranke: 30 min

LEGENDA\LEGENDE



— dálnice \Autobahn
 — rychlostní silnice \Schnellstraße
 — jiná silnice \sonstige Straße
 ■ vodní tok \Gewässer



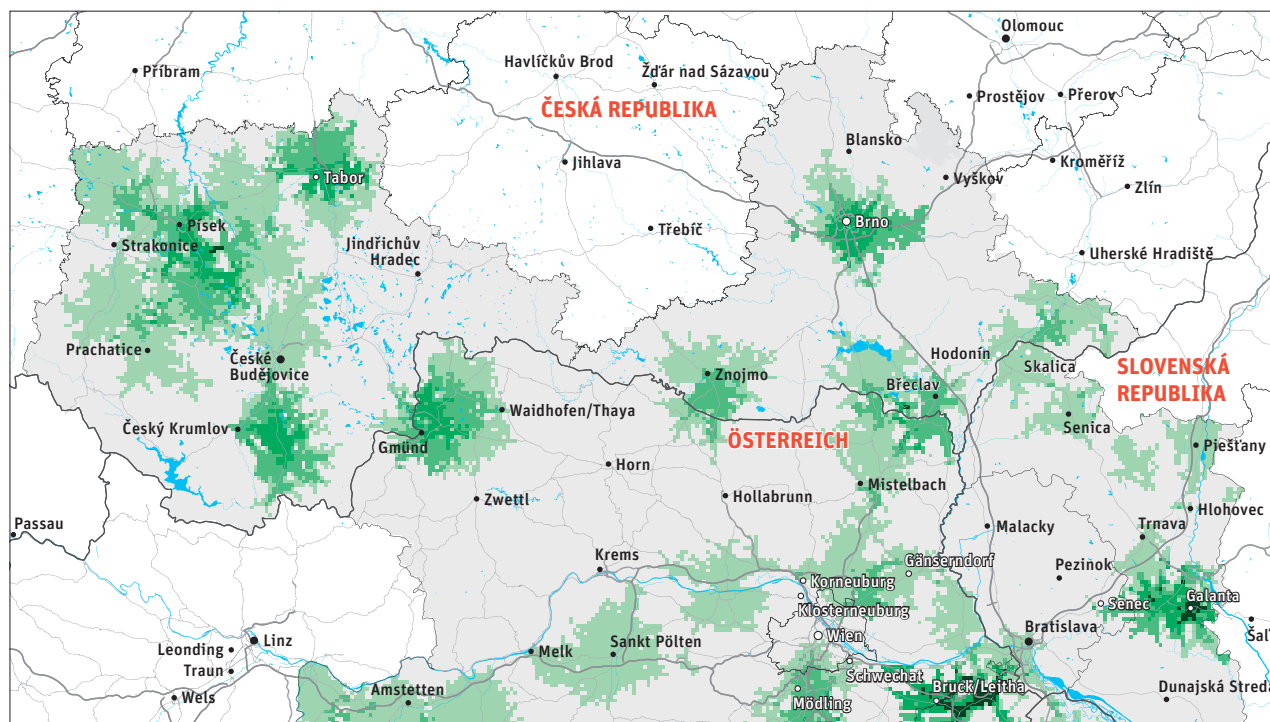
ERRAM cross-border – INDIKÁTOR\INDIKATOR 2.3.2

BUSINESS PARKY Dostupnost business parků

WIRTSCHAFTSPARKS Erreichbarkeit von Wirtschaftsparks

Vedle impulzních zařízení představují business parky (průmyslové zóny, technologické parky) další nástroj, který je možné využít pro podporu hospodářských aktivit. Na rozdíl od jednoduchých podnikových areálů, ve kterých jsou k dispozici vyhrazené pozemky, se business park navíc vyznačuje společnou administrativou, má jednotný marketing, připravenou infrastrukturu a nabízí podnikům další služby. Společná lokalita navíc nabízí různorodé možnosti spolupráce mezi podniky se sídlem v business parku.

Wirtschaftsparks stellen neben den Impulseinrichtungen ein weiteres Instrument der Wirtschaftsförderung dar. Im Gegensatz zu einfachen Betriebsgebieten, in denen entsprechend gewidmete Grundstücke bereitgestellt werden, zeichnet sich der Wirtschaftspark zusätzlich durch eine gemeinsame Verwaltung, ein einheitliches Marketing, vorbereitete Infrastruktur und weitere zusätzliche Serviceleistungen für die Unternehmen aus. Darüber hinaus bieten sich durch den gemeinsamen Standort vielfältige Möglichkeiten zur Kooperation zwischen den im Wirtschaftspark ansässigen Unternehmen.



Matrice dojezdových časů: IAD 2013

Časová hranice: 20 min

Funkce mezního příspěvku: sigmoidní 2/4

Fahrzeitmatrix: MIV 2013

Zeitschranke: 20 min

Grenzbeitragsfunktion: Sigmoid 2/4

LEGENDA\LEGENDE

- +
- ↑
- Vybavenost indikátor 2.3.2
- *Ausstattungsqualität Indikator 2.3.2*
- ↓
- -

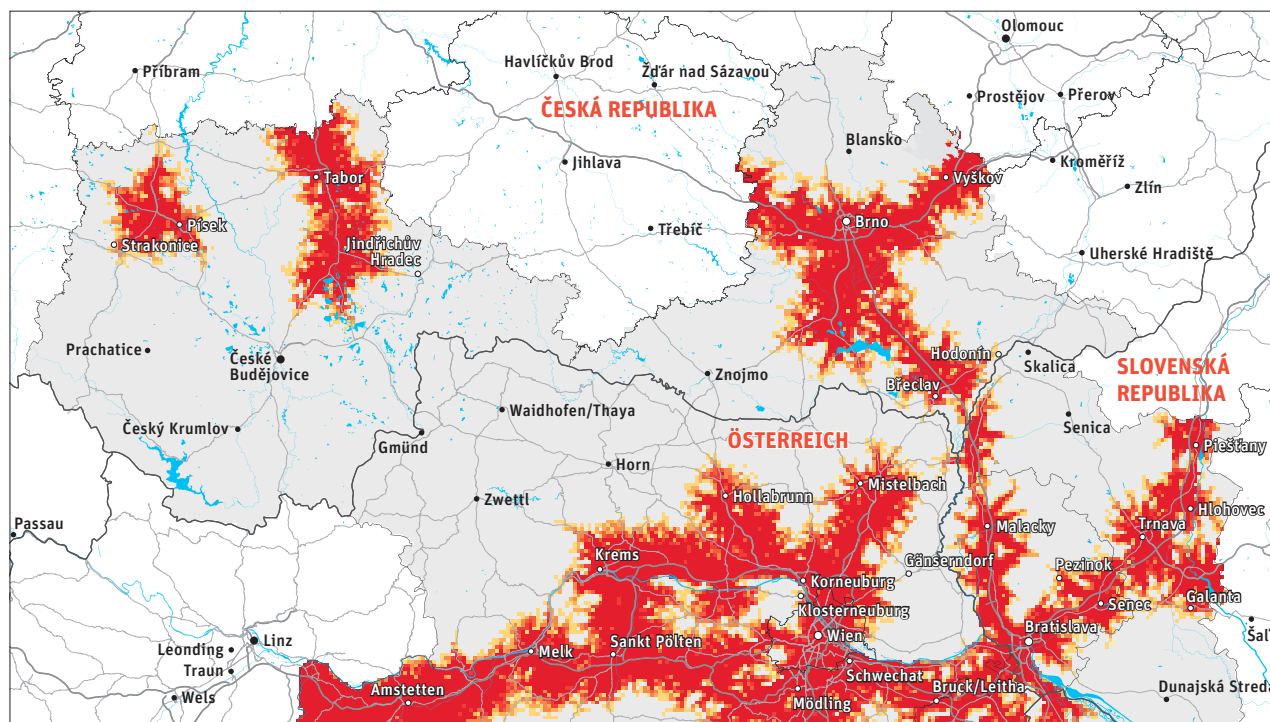
- dálnice\Autobahn
- rychlostní silnice\ Schnellstraße
- jiná silnice\ sonstige Straße
- vodní tok\ Gewässer

0 10 20 30 40 50 km

PLÁNOVANÉ PŘÍPADY

V následujících letech budou ve všech regionech zájmového území realizovány velké projekty silniční infrastruktury, např. nové úseky dálnic a rychlostních silnic. Matrice jízdních dob byla proto propočtena nejen pro stávající silniční síť (k roku 2013), ale také pro výhledový stav dopravní sítě v letech 2020 a 2030 a pro tzv. ideální síť s realizovanými plánovanými dopravními záměry. Cílem je vyhodnotit účinek těchto projektů na dostupnost i na kvalitu vybavenosti a jízdních dob.

Výhledový stav k roku 2020 obsahuje všechny projektové záměry, které se již realizují nebo jejichž realizace je v následujících letech plánována. Ve výhledovém stavu k roku 2030 jsou zohledněny dlouhodobější projekty, jejichž financování a realizace je například dle politických vyjádření velmi pravděpodobná. V ideální síti se všemi realizovanými záměry byly kromě výše uvedeného promyšlena i další možná teoretická opatření.



Napojení – Stávající síť 2013

Matrice dojezdových časů: IAD 2013

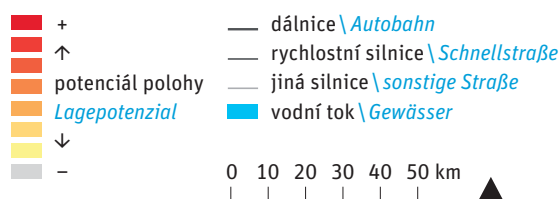
Funkce dostupnosti: sigmoidní 10/20

Anschlussstellen – Bestandsnetz 2013

Fahrzeitmatrix: MIV 2013

Erreichbarkeitsfunktion: Sigmoid 10/20

LEGENDA \ LEGENDE



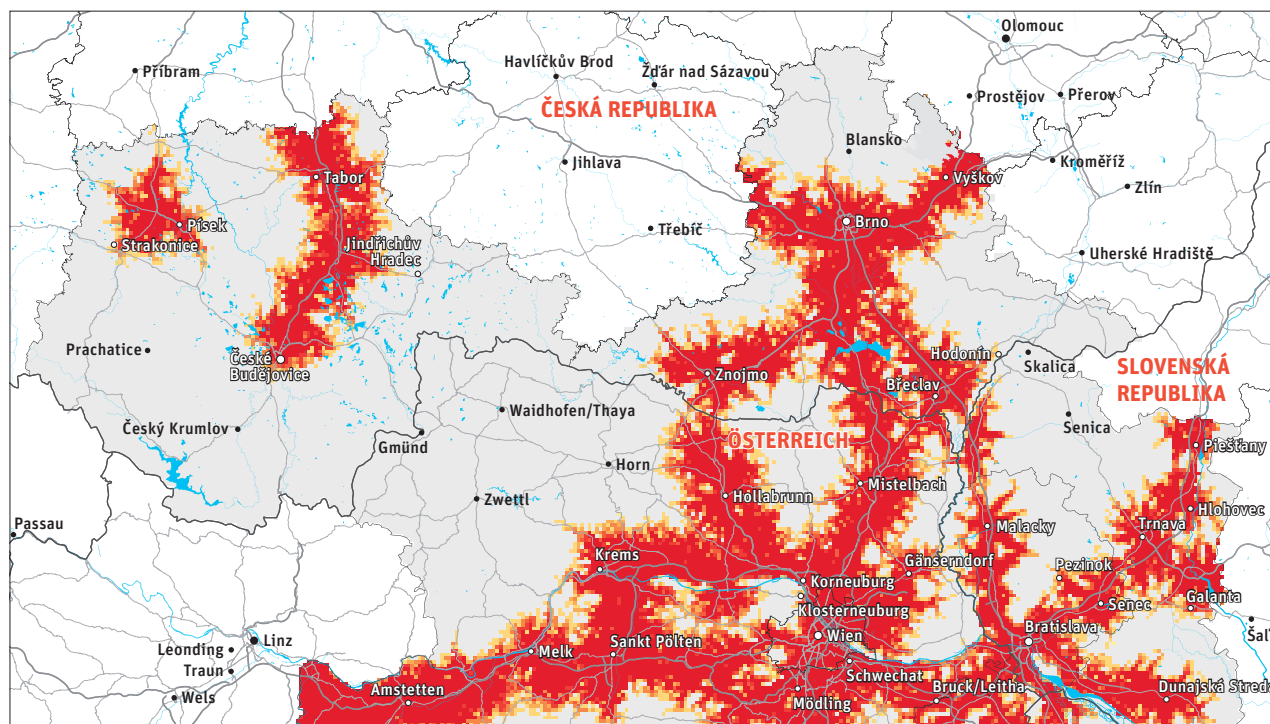
0 10 20 30 40 50 km



PLANFÄLLE

In allen Regionen des Projektgebiets werden in den nächsten Jahren große Straßeninfrastrukturvorhaben wie der Aus- oder Neubau von Autobahnen realisiert. Um die Wirkung dieser Maßnahmen auf die Erreichbarkeit und darüber hinaus auf die Ausstattungsqualität untersuchen zu können, wurde nicht nur die Fahrzeitmatrix im Bestandsnetz 2013 berechnet, sondern auch Fahrzeitmatrizen für die Planfälle 2020, 2030 und ein »Wunschnetz«.

Der Planfall 2020 beinhaltet all jene Ausbaumaßnahmen die bereits in Umsetzung sind oder deren Errichtung in den nächsten Jahren sichergestellt ist. Im Planfall 2030 sind längerfristige Maßnahmen berücksichtigt, deren Finanzierung und Umsetzung durch politische Beschlüsse oder dergleichen sehr wahrscheinlich ist. Darüber hinausgehend wurden im Planfall »Wunschnetz« weitere mögliche Denkvarianten durchgespielt.



Napojení – Plánovaný případ 2020

Matrice dojezdových časů: IAD 2020

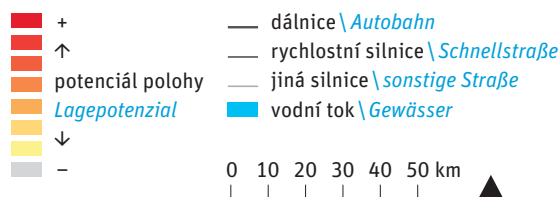
Funkce dostupnosti: sigmoidní 10/20

Anschlussstellen – Planfall 2020

Fahrzeitmatrix: MIV 2020

Erreichbarkeitsfunktion: Sigmoid 10/20

LEGENDA \ LEGENDE



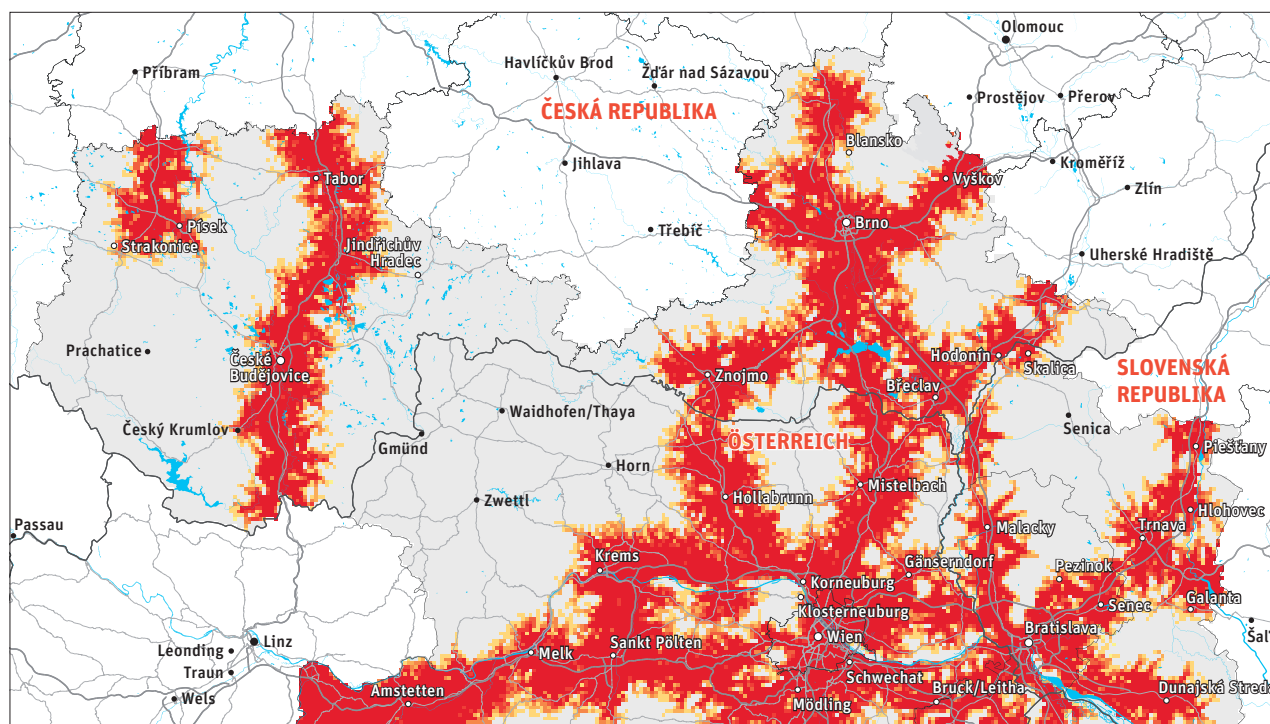
0 10 20 30 40 50 km

PLÁNOVANÉ PŘÍPADY NAPOJENÍ Druhý indikátor používaný pro zobrazení předpokládaných změn, ke kterým má dojít po realizaci plánovaných infrastrukturních projektů v projektovém území, je blízkost k napojení na síť dálnic a rychlostních silnic. Hodnota indikátoru je zobrazena jako funkce dostupnosti – dostupnost napojení do 10 minut přispívá ke kvalitě lokality plnou měrou, s rostoucí vzdáleností klesá a u doby 20 minut dosahuje hodnoty 0.

Indikátor napojení, který je, jak již bylo uvedeno, velmi důležitý pro podnikatelskou sféru při hodnocení lokality a marketingu lokality, byl následně zobrazen ve stávající síti a v plánovaných případech pro roky 2020 a 2030. Aby změna byla názorná a rozlišitelná na první pohled, v závěrečné mapě byl znázorněn rozdíl mezi stávající sítí 2013 a plánovaným stavem k roku 2030.

V aktuální síti je z důvodu hustoty sítě dálnic a rychlostních silnic sjezdy a nájezdy nejlépe vybavena konglomerace kolem Vídně. Také v okolí Bratislavy a Brna vede několik dálnic s dostatečnou hustotou sjezdů a nájezdů. Velká část zájmového území naopak v současné době nedisponuje žádným napojením na síť dálnic nebo rychlostních silnic. V této souvislosti je zvláště nutno zmínit velkou část Jihočeského kraje, severozápadního Dolního Rakouska.

Tento obraz se výstavbou v plánovaných případech postupně změní. Zvláště ty regiony, které byly doposud napojeny na síť dálnic a rychlostních silnic jen okrajově, nebo nebyly napojeny vůbec, budou přirozeně profitovat z učiněných opatření. Výrazné zlepšení lze tedy v případě realizace těchto opatření konstatovat například v Jihočeském kraji podél D3 a R3 a v také v západo-maďarských komitátech.



Napojení – Plánovaný případ 2030

Matrice dojezdových časů: IAD 2030

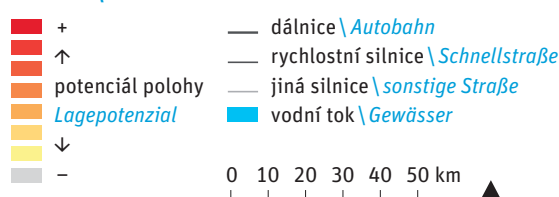
Funkce dostupnosti: sigmoidní 10/20

Anschlussstellen – Planfall 2030

Fahrzeitmatrix: MIV 2030

Erreichbarkeitsfunktion: Sigmoid 10/20

LEGENDA / LEGENDE



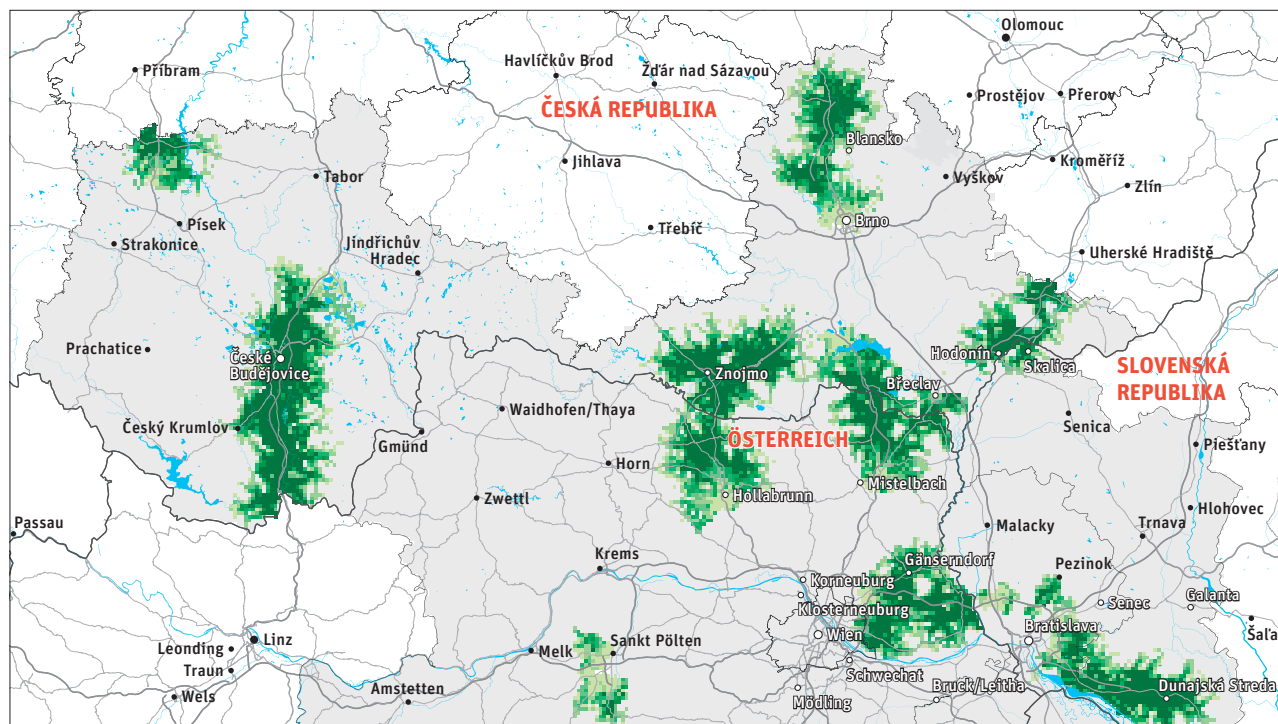
0 10 20 30 40 50 km



ERREICHBARKEIT VON ANSCHLUSSSTELLEN Der Indikator, der herangezogen wird um die Veränderungen durch die geplanten Infrastrukturausbaumaßnahmen im Projektraum abzubilden, ist die Nähe zu Anschlussstellen des Autobahn- und Schnellstraßennetzes. Diese wird im Indikator durch eine Erreichbarkeitsfunktion abgebildet. Eine Anschlussstelle innerhalb von 10 Minuten liefert den vollen Beitrag zur Standortqualität, während diese in weiterer Folge absinkt und bei 20 Minuten den Wert 0 erreicht. Der Indikator Anschlussstellen, der wie bereits beschrieben hohe Relevanz für unternehmensbezogene Fragestellungen in den Bereichen Standortbewertung und Standortmarketing hat, wird in Folge im Bestandsnetz und in den Planfällen 2020 und 2030 dargestellt. Um die Veränderung auf einen Blick zu veranschaulichen wird in einer abschließenden Karte die Differenz zwischen dem Bestandsnetz 2013 und dem Planfall 2030 dargestellt.

Im aktuellen Netz ist aufgrund der Dichte des Autobahn- und Schnellstraßennetzes der Ballungsraum um Wien am besten mit Anschlussstellen versorgt. Auch in den Räumen um Bratislava und Brno verlaufen mehrere Autobahnen mit einer dementsprechenden Dichte an Anschlussstellen. Viele Gebiete des Projektraums verfügen hingegen derzeit über keinen Anschluss ans höchstrangige Straßennetz. Besonders hervorzuheben sind dabei weite Teile Südböhmens und das nordwestliche Niederösterreich.

Durch die Ausbaumaßnahmen ändert sich dieses Bild über die Planfälle kontinuierlich. Insbesondere jene Regionen, die bislang nicht oder nur am Rande mit hochrangigen Verbindungen erschlossen waren, profitieren bei diesem Indikator naturgemäß von den gesetzten Maßnahmen. So sind etwa in Südböhmen entlang der D3 erhebliche Verbesserungen feststellbar.



Napojení

Rozdíl Stávající síť 2013 – Plánovaný případ 2030

Matrice dojezdových časů: IAD 2013/IAD 2030

Funkce dostupnosti: sigmoidní 10/20

Anschlussstellen

Differenz Bestandsnetz 2013 – Planfall 2030

Fahrzeitmatrix: MIV 2013/MIV 2030

Erreichbarkeitsfunktion: Sigmoid 10/20

LEGENDA / LEGENDE

- +
- ↑
- změní potenciálu
- Veränderung Lagepotenzial
- ↓
- -

- dálnice \ Autobahn
- rychlostní silnice \ Schnellstraße
- jiná silnice \ sonstige Straße
- vodní tok \ Gewässer

0 10 20 30 40 50 km

SCÉNÁŘE

Klíčovou část kalkulací ERRAMu představují scénáře. Vážené sdružování vybraných indikátorů může poskytnout odpovědi na nejrůznější otázky.

Pro názornou ukázkou možností ERRAMu byly v projektu definovány tři scénáře a spolu s projektovými partnery byly stanoveny k jednotlivým indikátorům zahrnutým do výpočtů jednotlivých scénářů konkrétní váhy. Tyto scénáře vychází z indikátorů vypracovaných v projektu a představují názorné vysvětlení k různým typům otázek.

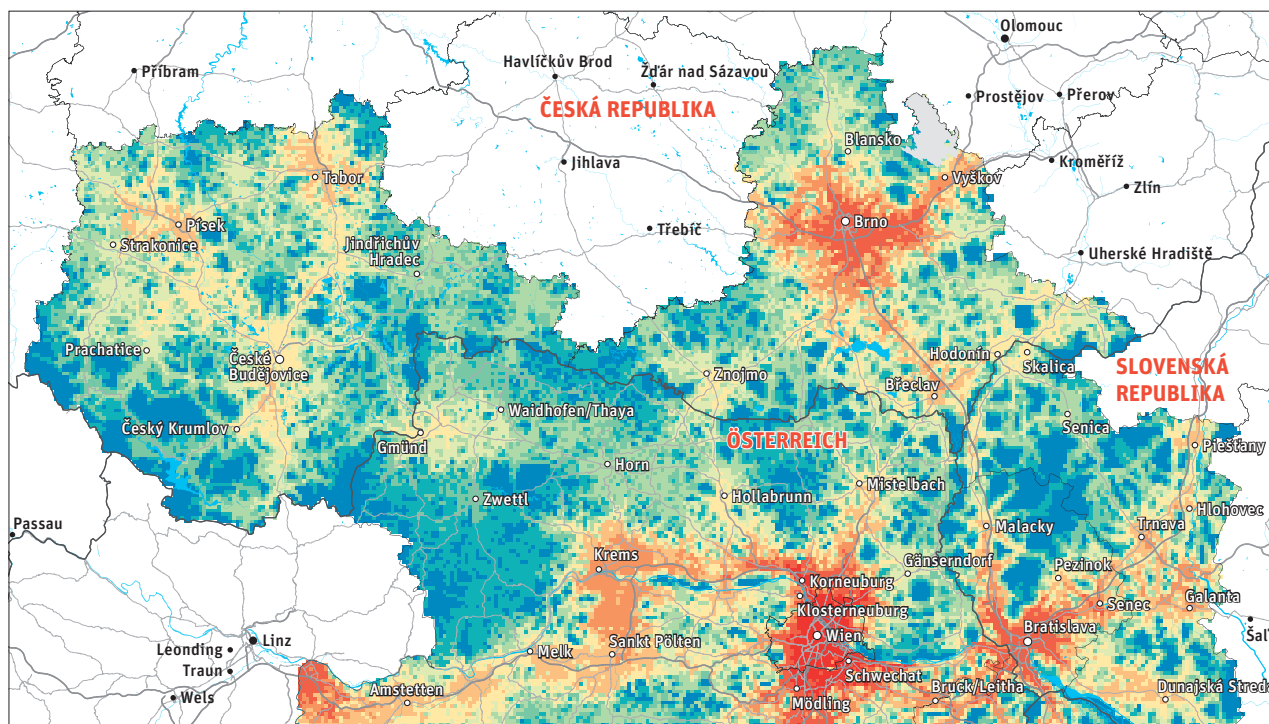
Použití v oblasti analýzy území a výběru vhodné lokality pro podniky ve výrobní sféře ukazuje scénář 3.

SZENARIEN

Szenarien stellen das Kernstück einer ERRAM-Berechnung dar. Durch eine gewichtete Zusammenführung ausgewählter Indikatoren können unterschiedlichste Fragestellungen beantwortet werden.

Um die Möglichkeiten von ERRAM zu veranschaulichen wurden im Projekt drei Szenarien definiert und in einem gemeinsamen Prozess mit den Projektpartnern Gewichtungen festgelegt. Diese Beispielszenarien basieren auf den im Projekt erarbeiteten Indikatoren und stellen somit nur eine exemplarische Annäherung an die Musterfragestellungen dar.

Eine Verwendung im Bereich der Standortanalyse und des Standortmarketings für Unternehmen wird in Szenario 3 beispielhaft an der Standortqualität für produzierende Unternehmen gezeigt.



Potenciál území pro výrobní podniky

Scénář 3

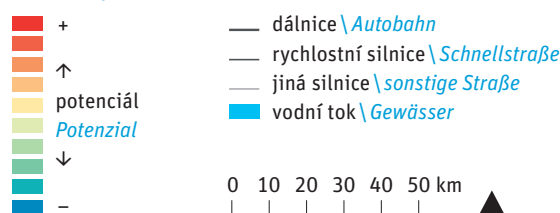
Matrice dojezdových časů: IAD 2013

Standortqualität für produzierende Betriebe

Beispielszenario 3

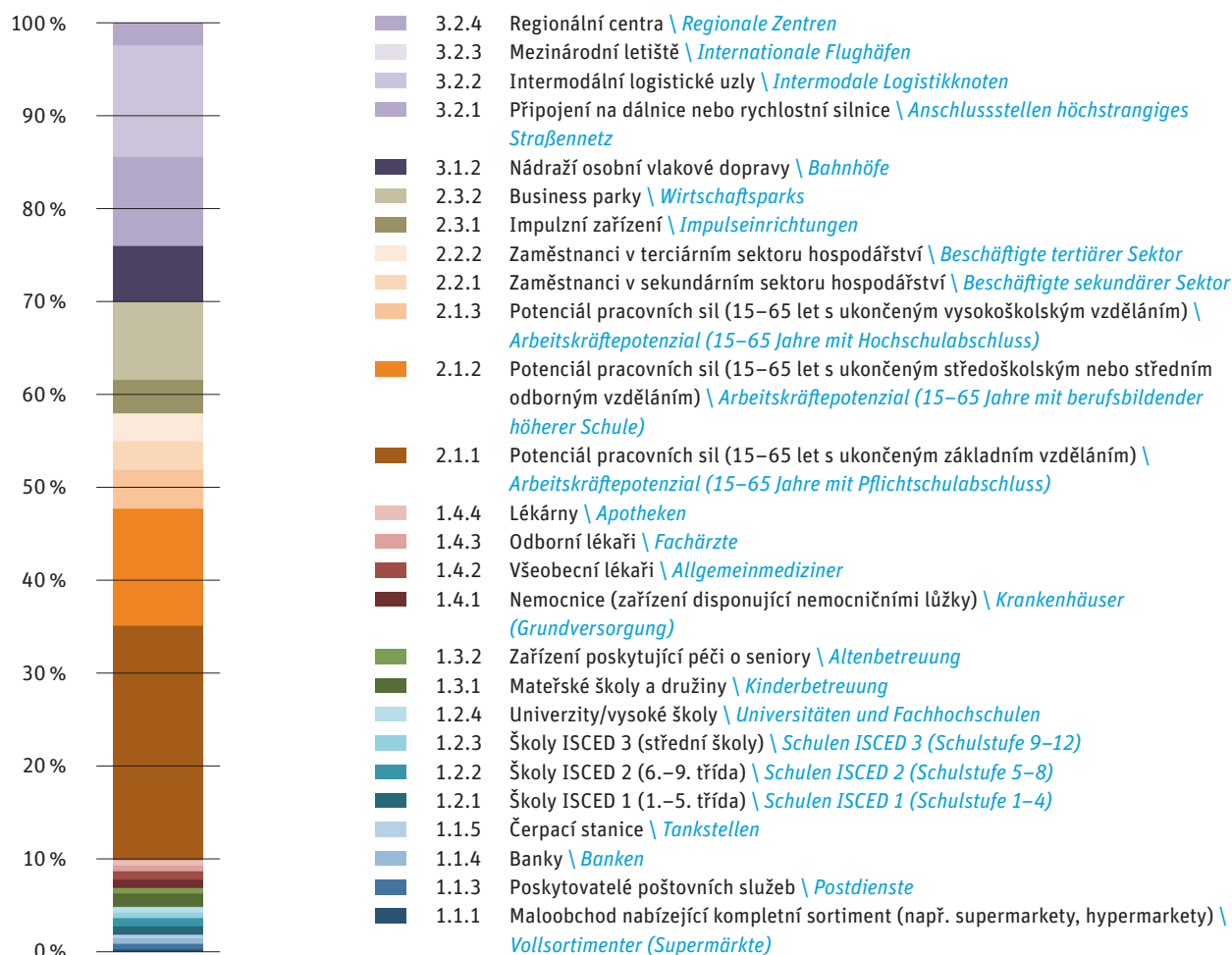
Fahrzeitmatrix: MIV 2013

LEGENDA / LEGENDE



Potenciál území pro výrobní podniky – Scénář 3

Standortqualität für produzierende Betriebe – Beispielszenario 3

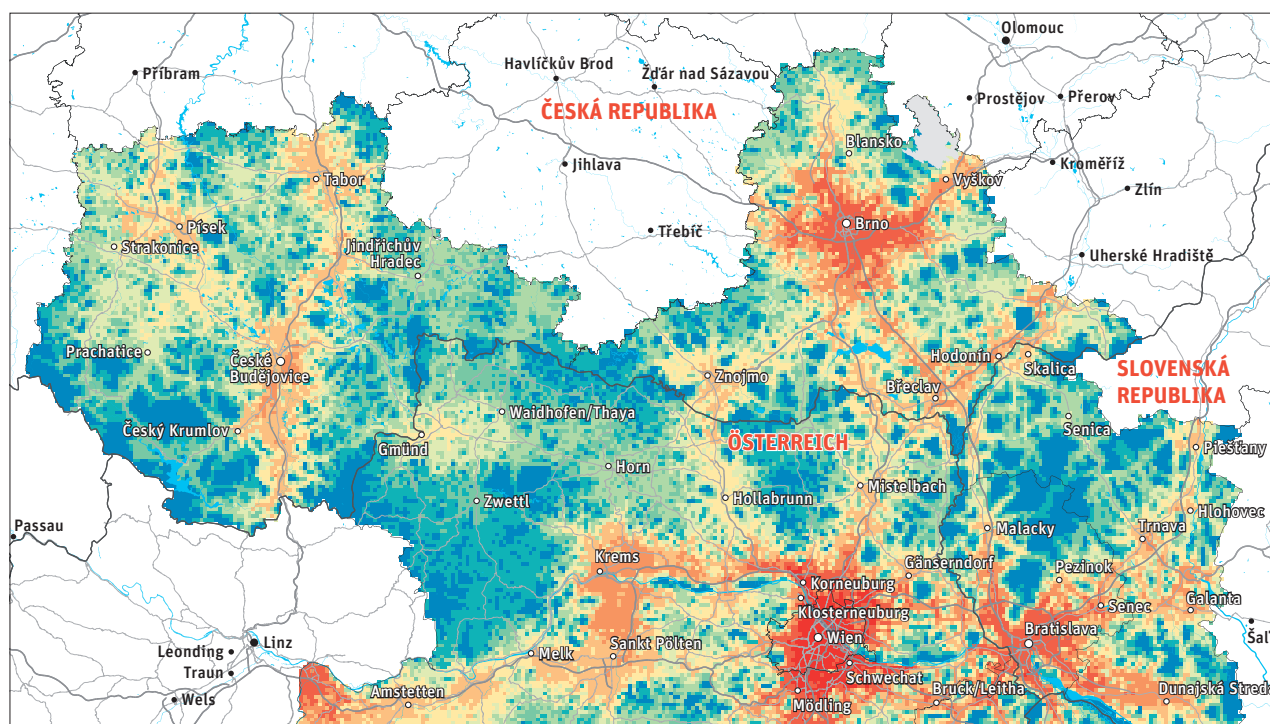


SCÉNÁŘ Č. 3 – POTENCIÁL ÚZEMÍ PRO VÝROBNÍ

PODNIKY Tento scénář má znázornit, jak může být ERRAM použit v oblasti hodnocení lokality a marketingu lokality pro podniky s personálně náročnou výrobou. Na rozdíl od scénářů 1 a 2, které jsou vypočítány v atlase lokalit, hraje centrální roli potenciál pracovní síly. Obzvláště populace v produktivním věku (15–65 let) s nejvyšším ukončeným základním vzděláním, dostupná během 30 minut, byla hodnocena vysokým vážením. Kromě toho má pro tento typ podniku význam také kvalitní dopravní napojení, například blízkost k místům napojení na síť dálnic a rychlostních silnic anebo k intermodálním logistickým uzlům.

Pro tento scénář byl proveden také výpočet pro plánovaný stav k roku 2030 s cílem identifikovat možná zlepšení zásluhou budování plánovaných opatření v silniční infrastruktuře. Znázornění rozdílu hodnocení scénáře mezi stávající silniční sítí a plánovaným případem 2030 tento způsob nahlížení doplňuje.

Vysokým vážením potenciálů pracovních sil, které byly v projektu všechny definovány časovým limitem 30 minut, ukazují na značný dopad realizace opatření v silniční infrastruktuře v mnoha částech zájmového území.



Potenciál území pro výrobní podniky

Scénář 3

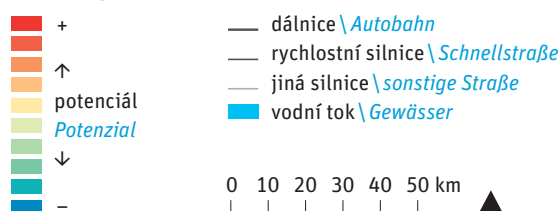
Matrice dojezdových časů: IAD 2030

Standortqualität für produzierende Betriebe

Beispielszenario 3

Fahrzeitmatrix: MIV 2030

LEGENDA \ LEGENDE



0 10 20 30 40 50 km



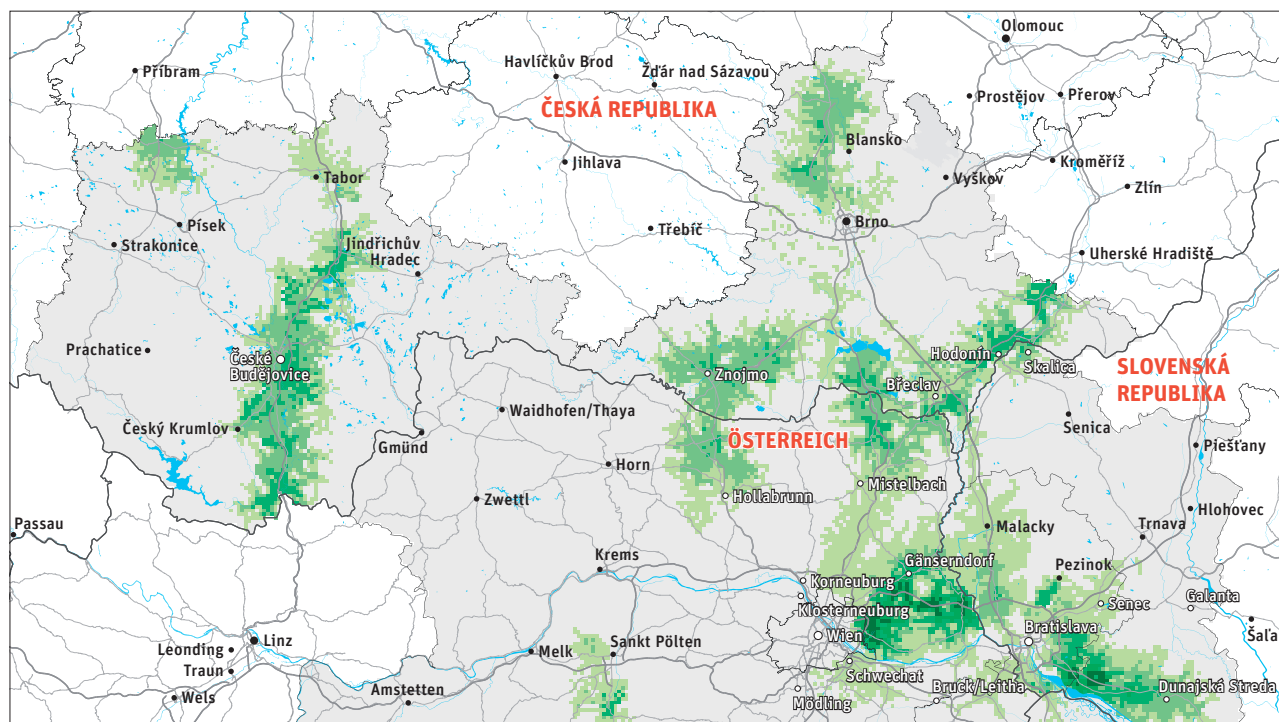
BEISPIELSZENARIO STANDORTPOTENZIALE FÜR PRODUZIERENDE BETRIEBE

Dieses Beispielszenario soll veranschaulichen, wie ERRAM im Bereich der Standortbewertung und des Standortmarketings eingesetzt werden kann. Hierzu wird exemplarisch die Standortqualität für Unternehmen mit personalintensiver Produktion ermittelt. Abweichend von den beiden anderen Beispielszenarien spielt hier das Arbeitskräftepotenzial eine zentrale Rolle. Insbesondere die innerhalb von 30 Minuten erreichbare Arbeitsbevölkerung (15–65 Jahre) mit Pflichtschulabschluss als höchster Schulbildung wurde hoch gewichtet. Darüber hinaus ist für diesen Unternehmenstyp auch die Verkehrsanbindung, etwa die Nähe zu Anschlussstellen des

höchststrangigen Straßennetzes oder zu intermodalen Logistikknoten, bedeutsam.

Wiederum wurde auch für dieses Szenario eine Berechnung im Planfall 2030 durchgeführt, um mögliche Verbesserungen durch den Straßeninfrastrukturausbau zu identifizieren. Eine Darstellung der Differenz zwischen dem Bestandsnetz und dem Planfall 2030 vervollständigt diese Betrachtung.

Durch die hohe Gewichtung der Arbeitskräftepotenziale, die im Projekt alle mit einer Zeitschranke von 30 Minuten definiert wurden, zeigen die Ausbaumaßnahmen in vielen Teilen des Projektraums eine nicht unerhebliche Auswirkung.



Potenciál území pro výrobní podniky

Scénář 3

Rozdíl Stávající síť 2013 – Plánovaný případ 2030

Matrice dojezdových časů: IAD 2013/IAD 2030

Standortqualität für produzierende Betriebe

Beispielszenario 3

Differenz Bestandsnetz – Planfall 2030

Fahrzeitmatrix: MIV 2013/MIV 2030

LEGENDA \ LEGENDE

- ++
- ↑
- změna potenciálu
- Veränderung Potenzial
- ↓
- +
- beze změny
- keine Änderung

- dálnice \ Autobahn
- rychlostní silnice \ Schnellstraße
- jiná silnice \ sonstige Straße
- vodní tok \ Gewässer

0 10 20 30 40 50 km



VÝCHOZÍ SITUACE Budováním dopravní infrastruktury v příhraniční oblasti Dolní Rakousko – Česká republika se výrazně mění kvality regionu jakožto centra ekonomiky a bydlení. Dostupnost a blízkost k sociálním a ekonomickým zařízením stejně jako potenciál pracovní síly jsou přitom významnými faktory při rozhodování o vhodných lokalitách. Identifikace, zajištění a rozvoj vhodných lokalit proto důležitým způsobem přispívají ke zvýšení regionální konkurenceschopnosti a kvality života.

Jako součást iniciativy »ERRAM cross border« je v projektu ERRAM CZAT vyvíjen model přeshraniční dostupnosti pro regiony Dolní Rakousko, Jihočeský kraj a Jihomoravský kraj. V přeshraniční databázi budou relevantní data připravena tak, aby byla vhodná pro účely analýzy a bylo je možno srovnávat bez ohledu na hranice jednotlivých zemí.

Cílem je zajistit dlouhodobé využití modelu, a proto bude rovněž v rámci projektu na míru vytvořen nástroj GIS (geografický informační systém) a výsledky projektu budou zveřejněny v atlase lokalit. Při vytváření modelu dostupnosti projektovým partnerům poskytuje odbornou podporu firma VERRACON.

Cílovými skupinami pro model dostupnosti jsou správy krajů, spolkových zemí a měst, popř. obcí v zájmovém území. Z výsledků hodnocení potenciálu lokalit by měly profitovat regionální organizace, experti na územní plánování a dopravní experti, agentury na podporu podnikání, ale stejně tak i podnikatelé, výzkumné ústavy, investoři, neziskový sektor a v konečném důsledku i obyvatelstvo.

AUSGANGSLAGE *Mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Grenzraum Niederösterreich-Tschechische Republik verändern sich die Qualitäten der Regionen als Wirtschafts- und Wohnstandort entscheidend. Die Erreichbarkeit und die Nähe zu sozialen und wirtschaftlichen Einrichtungen sowie das Arbeitskräftepotenzial sind wesentliche Faktoren für Standortentscheidungen. Daher trägt die Identifizierung, Sicherung und Entwicklung geeigneter Standorte wesentlich zur Steigerung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität bei.*

Als Teil der Initiative »ERRAM cross border« wird im Projekt ERRAM CZAT ein grenzüberschreitendes Erreichbarkeitsmodell für die Regionen Niederösterreich, Südböhmen und Südmähren entwickelt. Relevante Daten werden in einer grenzüberschreitenden Datenbank so aufbereitet, dass diese grenzüberschreitend vergleichbar und für Analysen geeignet sind.

Um eine langfristige Nutzung des Modells garantieren zu können, wird im Zuge des Projekts auch ein maßgeschneidertes GIS (Geoinformationssystem)-Tool erstellt und die Projektergebnisse in einem Standortatlas veröffentlicht. Bei der Erstellung des Erreichbarkeitsmodells werden die Projektpartner von den Experten der Firma VERRACON fachlich unterstützt.

Zielgruppen für das Erreichbarkeitsmodell sind die Verwaltungen der Kreise, Bundesländer und Städte bzw. Gemeinden im Projektgebiet. Von den Ergebnissen der Standortbewertung sollen regionale Organisationen, Wirtschaftsförderungsagenturen, Raumplanungs- und Verkehrsexperten ebenso profitieren wie Unternehmer, Forschungseinrichtungen, Investoren, der Nonprofit Sektor und somit letztlich auch die regionale Bevölkerung.

