

Newsletter 01

Doprava a mobilita v CENTROPE

## Editorial

**centrope.news** budou od nyní čtvrtletně informovat o vybraných tématech, která hýbou oblastí CENTROPE. Těžištěm prvního čísla je mobilita a doprava. Pohled na aktuální projekty na silnici a železnici, v letecké dopravě a podél Dunaje to ukazuje jasně: CENTROPE zvyšuje mobilitu!

Z vlastní zkušenosti cestujících v CENTROPE víme, že dobře vybudovaná dopravní infrastruktura zjednodušuje spolupráci a urychluje komunikaci mezi partnery. Další srůstání středoevropského regionu bude již brzy poznat velice konkrétním způsobem – totiž na zkracování cestovních dob.

Inspirativní čtení přeje

pracovní kolektiv CENTROPE

Nové spojení na silnici a železnici	2
Nová nádraží CENTROPE	4
Letiště na vzestupném kurzu	6
Na Dunaji je živo	8
Nový ekologický start	10
Nový start CENTROPE	11
Rubrika „Tipy a odkazy“	12

**Nové spojení na silnici a železnici**

„V roce 2015 je oblast CENTROPE bez problémů a rychle dosažitelná ze všech světových stran, i v rámci regionu zaručují kvalitní dopravní spoje rychlou dopravu k cíli.“ Tak zní dopravněpolitická vize pro středoevropský region ve „Vizi budoucnosti CENTROPE 2015“. Pohled na aktuální dopravní projekty v regionu ukazuje, že by se tato vize mohla stát brzy realitou.

**Evropská magistrála.** Modernizací železniční tratě mezi St. Pöltenem a Vídní se tato „Magistrála“ – železniční osa Paříž–Stuttgart–Vídeň–Győr–Budapest – stane dopravním koridorem evropského významu. Nová čtyřkolejová trať St. Pölten–Vídeň má být dokončena v letech 2012/13. Mimoto se plánuje stavba druhého vysokokapacitního železničního spojení mezi Vídní a Budapeští (resp. Szombathely) přes prostor Eisenstadtu a Šoproně. Na severojižní ose má územím CENTROPE koridorem Balt–Jadran probíhat další hlavní evropská dopravní cesta. Plánuje se modernizace jak na trati Brno–Vídeň–Semmering, tak mezi Trnavou, Bratislavou a Szombathely.

**Dálnice mezi Vídní a Brnem.** Také automobilisté budou moci v brzké budoucnosti cestovat přes CENTROPE rychleji. Rakouská Severní dálnice A5 mezi Vídní a českou státní hranicí u Drasenhofenu/Mikulova existuje zatím jen v plánech. První model „Public Private Partnership“ (PPP) v silničním stavitelství však již předem vzbuzuje pozornost. V současnosti se prověřuje, zda zadání zhruba miliardového projektu proběhlo správně, nebo zda se bude muset znovu zorganizovat výběrové řízení. Zahájení stavby na podzim 2006 se muselo v každém případě odložit. S odevzdáním do provozu počítá země Dolní Rakousko na rok 2010. Na jihomoravské straně se mezitím staví prodloužení rychlostní komunikace R52 z Brna směrem na jih, chybějící úsek po státní hranici by se měl podle informací Ředitelství silnic a dálnic ČR dokončit v letech 2010 až 2012.

**Za 35 minut z Vídně do Bratislavy – a zpět.** Tak lze stručně definovat cíl budoucí modernizace dopravních spojení mezi těmito městy. Uskutečnit by se mohl už v příštím roce, protože od roku 2007 se spojení mezi oběma hlavními městy silně vylepšuje – a to jak na železnici, tak na silnicích.

Kolem 40.000 lidí bude podle propočtů ÖBB v roce 2020 denně cestovat mezi vídeňskou a bratislavskou aglomerací, z toho 10.000 na jedno z obou letišť. Aby se zvládly očekávané přepravní proudy, musí se přestavovat, rozšiřovat, modernizovat a investovat.

**Dálniční spojení.** „Závlekem Kittsee“ přes Burgenland a Dolní Rakousko má nově stavěná rakouská Severovýchodní dálnice A6 propojit Východní dálnici A4 s hraničním přechodem Kittsee a s existující slovenskou dálnicí D2. Odlehčí se tak hraničním přechodům Berg (SK/A) a Hegyeshalom/Nickelsdorf (HU/A). Hlavní přínos bude nová

## Newsletter 01

### Doprava a mobilita v CENTROPE

dálnice znamenat hlavně pro odvětví dopravy a logistiky v oblasti Bratislavy, Trnavy, Győr-Moson-Sopron, Dolního Rakouska a Vídně, které bylo dosud odkázané na přetížené silnice 1. třídy. Ale i obce Parndorf, Neudorf, Gattendorf a Kittsee si oddechnou. Zatím bojují s velmi vysokým zatížením hlukem a škodlivinami. Na 22 km dlouhém úseku nové dálnice budou čtyři nájezdy. Celkové náklady projektu činí asi 154 milionů eur. Všechna potřebná úřední povolení jsou již udělena a podle vyjádření ASFİNAG, rakouské akciové společnosti pro financování dálnic a rychlostních silnic, lze počítat s předáním do provozu koncem roku 2007.

**Okruhy spojují Bratislavu a Vídeň.** Severně od Dunaje se má rychlostní komunikace S8 přes Moravské Pole zajistit nové rychlé spojení mezi Vídní a rakousko-slovenskou státní hranicí u Marchegg. Plánuje se rychlostní komunikace s parametry dálnice – se dvěma jízdními pruhy v každém směru a rychlostním limitem 130 km/hod. Zahájení stavby je ohlášeno na rok 2010. Na slovenské straně se plánuje vést S8 až na „nulový“ bratislavský okruh. Do roku 2012 se plánuje zřídit mezi oběma hlavními městy silniční i železniční okružní systémy.

Také železniční spojení mezi Vídní a Bratislavou se má brzy zlepšit. Na trati Gänserndorf – Marchegg – Devínska Nová Ves se v současnosti plánuje kapacitní spojení pro nákladní dopravu do slovenského automobilového clusteru severozápadně od Bratislavy, což je zvláště zajímavé pro subdodavatelské firmy. Také modernizace „Marcheggské větve“, přímé spojky mezi Vídní a Bratislavou přes Marchegg, je v současnosti ve stádiu projektů. Nenastanou-li problémy s prověřováním vlivů na životní prostředí, mohla by se tato trasa uvést do provozu v roce 2011.

**Vlakem City Airport Train na letišti Vídeň a Bratislava.** Přímým vlakovým spojením mezi letišti Vídeň a Bratislava by se cestující mohli výhledově svést v roce 2012. Do té doby má letiště Vídeň-Schwechat spojit s rakouskou Východní dráhou kapacitní trať („Götzendorfská smyčka“) a vytvořit tak přímé železniční napojení na letiště Bratislava. Mezi oběma letišti by pak mohl jezdit i rychlý a pohodlný City Airport Train (CAT).

#### Další odkazy

Reditelství silnic a dálnic CR: [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

Slovenská správa ciest: [www.ssc.sk](http://www.ssc.sk)

Hungarian Motorway Portal: [www.autopalya.hu](http://www.autopalya.hu)

Austrian Motorway Construction (ASFİNAG): [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)

České Dráhy – CD: [www.cd.cz](http://www.cd.cz)

Železnice Slovenské republiky – ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk)

Hungarian State Railways – MAV: [www.mav.hu](http://www.mav.hu)

Rakouské spolkové dráhy – ÖBB: [www.oebb-immobilien.at](http://www.oebb-immobilien.at)

City Airport Train CAT: [www.cityairporttrain.com](http://www.cityairporttrain.com)

### **Nová nádraží CENTROPE**

Mají být výkonnější a modernější, aby vyhovovala novým požadavkům kladeným na atraktivní dopravní uzly evropské železniční sítě. Že však při rekonstrukci nádraží nejde jen o tranzit, to nám ozřejmí pohled na aktuální nádražní projekty ve Vídni, Brně a Bratislavě.

**Hlavní nádraží pro Vídeň.** Přípravovaná výstavba hlavního vídeňského nádraží je v současnosti nejdůležitější a největší dopravněpolitický stavební projekt v rakouském hlavním městě pro příští léta. Základní myšlenkou při stavbě nového nádraží je opuštění současných jižního a východního hlavového nádraží (Südbahnhof a Ostbahnhof) a realizace takzvaného průjezdného nádraží, které vlakům umožní přijíždět ze všech čtyř světových stran a zase do nich vyjíždět. Z hlediska plánování dopravy je to absolutně nezbytné, konečně bude Vídeň moci optimálně využít svůj potenciál evropské dopravní křižovatky. Hlavní význam při plánování nového hlavního nádraží proto měl vytvoření kapacitního železničního spojení východ-západ a jeho propojení s železničními tahy na sever a jih. Hlavní nádraží Vídeň se kromě toho stane novým kvalitním uzlem městské dopravy, který cestujícím umožní v jediné nádražní budově přestupovat mezi vlaky, městskou dráhou, metrem, tramvajemi a autobusy. Územní plán předložený v roce 2004 kromě toho předpokládá rozvoj celé nové městské čtvrti na území dnešního nákladního nádraží Vídeň Jih. Byty, kanceláře, zelené plochy, obchody, gastronomie a služby mají zkvalitnit nádražní areál a urbanizovat celé toto území. Dominantami nové čtvrti bude park a několik výškových domů. Realizace bude zahájena již v roce 2007 přestavbou náměstí Südtiroler Platz, začátek stavby samotného nádraží se plánuje v roce 2009. Pak by již mohla patřit minulosti i stará nádražní hala. S částečným uvedením nového nádraží do provozu město Vídeň počítá v roce 2012.

Přestavbu doprovází řada informačních kampaní. Už dvě výstavy informovaly chodce přímo na místě plánovaných stavebních záměrů. „Žádné velké protesty se zatím nekonaly, ale velké projekty jako tenhle samozřejmě nemohou probíhat zcela nekonfliktně. V principu je však projekt přijímaný pozitivně,“ je přesvědčený Christoph Hrcir, který za projekt odpovídá v magistrátním odboru pro územní plánování. Práce s veřejností bude pokračovat i po začátku stavebních prací. „Aby občané neustále věděli, co se zrovna děje,“ říká Hrcir.

**Europoint Brno – víc než jen nádraží.** I v Brně bude brzy všechno jinak. Historické hlavní nádraží má být přeloženo a vlaky mají jezdit středem nově vybudované městské čtvrti. Nové nádraží bude moci zvládat podstatně větší počty cestujících a železniční trasa vedená kolem městského centra se pak stane součástí transevropské kapacitní trati Berlín-Praha-Vídeň-Budapešť. „Hlavním argumentem pro přesun brněnského nádraží je jeho zjednodušení,“ uvádí Marie Zezulková, vedoucí odboru strategie města na Magistrátě města Brna. Konkrétně to podle ní znamená hlavně

## Newsletter 01

### Doprava a mobilita v CENTROPE

zkapacitnění a modernizaci železničních tratí, což by při jejich vedení současným nádražím nebylo možné. Přestavba by měla začít v březnu 2007. Finančně by měl tento velký projekt přijít na 24,4 miliard českých korun (asi 800 mil. eur). Náklady na technickou infrastrukturu uhradí město Brno (3 miliardy Kč, to je asi 100 mil. eur). Vedle Jihomoravského kraje přidá peníze i stát a EU. Rozvoj nové městské čtvrti bude naopak pevně v rukou soukromých investorů.

V budoucnu chtějí Vídeň a Brno v oblasti železniční dopravy intenzivněji spolupracovat. Podepsáním „Železničního memoranda“ v červnu Juni 2006 k tomu vídeňský radní pro dopravu Rudi Schicker a náměstek primátora jihomoravské metropole Miroslav Hošek vydali zřetelný politický signál. Obě města se dohodla na vzájemné podpoře a koordinovaném postupu při přijímání důležitých rozhodnutí se vztahem další modernizace železniční infrastruktury.

**Bratislava Filiálka – nádraží pod zemí.** V Bratislavě se chystají vybudovat během stavby nového severojižního železničního tahu se stanicí Filiálka nové podzemní nádraží. Několik kilometrů železniční trati na území města povede pod zemí a pod Dunajem, což podstatně zkrátí dobu průjezdu Bratislavou. Nové nádraží má vzniknout v těsné blízkosti centra města a s optimálním napojením na síť veřejné městské dopravy. Bratislava Filiálka propojí řízení trať transevropského koridoru V – z Benátek na Ukrajinu – s dosavadní stanicí Bratislava Petržalka. Z nového vídeňského hlavního nádraží se tak cestující bez přesezení dostanou do centra Bratislavy. Projekt se má realizovat v letech 2010 až 2014. Slovenské ministerstvo dopravy doufá, že získá značnou finanční podporu z evropského Fondu soudržnosti.

### Další odkazy

#### Hlavní nádraží pro Vídeň:

Rakouské spolkové dráhy – ÖBB: [www.oebb-immobilien.at](http://www.oebb-immobilien.at)

Město Vídeň, rozvoj města: [www.stadtentwicklung.wien.at](http://www.stadtentwicklung.wien.at)

#### Europoint Brno

[www.europointbrno.cz](http://www.europointbrno.cz)

#### Bratislava Filiálka

Železnice Slovenské republiky – ŽSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk)

**Letiště na vzestupném kurzu**

Něco přes 17 milionů leteckých pasažérů za rok již dnes prochází dvěma největšími letišti v CENTROPE, a to se stoupající tendencí. Společně by letiště ve Vídni a Bratislavě mohla vyrůst v nejvýznamnější uzel letecké dopravy ve střední Evropě. Po ztroskotání vstupu do letištní společnosti v srpnu 2006 se však nyní místo kooperace ohlašuje konkurence.

Počátkem roku 2006 byla společnost Flughafen Wien (v konsorciu s Raiffeisen-Zentralbank a slovenskou investiční skupinou Penta) vybrána ke koupi většinového podílu ve slovenských letištích Bratislava a Košice. Cíl: koordinovaným rozvojem obou letišť se mělo dosáhnout konkurenčních výhod vůči jiným „letištím“ jako Mnichov, Praha nebo Curych. Po výměně vlády na Slovensku však toto převzetí zřejmě ztroskotalo: zatímco koupě Košic byla potvrzena, pro privatizaci letiště Bratislava nyní platí stop-stav.

**Rasantní růst.** Letiště Bratislava patří k nejrychleji rostoucím letištím Evropy: jestliže v roce 2001 cestovalo přes Bratislavu něco přes 290.000 pasažérů, v roce 2005 to již bylo 1,3 milionu. Se zastavením privatizace letiště Bratislava se nyní ocitly u ledu i plány na jeho rozšíření. Konsorcium spoluvlastníků tu přitom chtělo během prvních pěti let investovat asi 9,37 miliard slovenských korun (240 mil. EUR).

**Orientace na východ.** Naproti tomu vídeňské letiště ohlásilo ofenzivní investiční strategii, aby ještě více než dosud upevnilo svou pozici mezinárodního přestupního uzlu dálkové dopravy a východiska transferů především do východní Evropy. Již dnes má letiště Schwechat jako málokteré jiné evropské letiště těžiště v destinacích východně od Vídně: přímé linky létají do více než 40 měst. K současnému růstu vídeňského letiště mimoto přispívají levné linky, především společností Air Berlin, Niki a Germanwings, které v uplynulém roce přepravily z Vídně a do Vídně již skoro dva miliony lidí. Aby vyhovělo růstu předpokládanému i pro další roky, bude se letiště v příštích letech silně rozrůstat: hlavní součástí bude „Sky Link“, další terminál, prozatím s jedním mostem a 17 novými „rukávy“, který má být dokončen v roce 2008. Po nezdaru převzetí letiště Bratislava se má nyní ve Schwechatu urychlit také stavba třetí startovní a přistávací dráhy. Ještě v roce 2006 bude zahájeno prověřování vlivů na životní prostředí.

Výhodné pro CENTROPE: Ve zlepšování dostupnosti mezi letišti Vídeň a Bratislava se má pokračovat. Od roku 2009 má mezi letištěm Bratislava a centrem Vídně jezdit letištní express CAT v čase pod jednu hodinu. Než k tomu dojde, plánuje se, že bude snad už od konce roku 2006 možné odbavit se k letům z Vídně už v Bratislavě, přepravu pak zajistí kyvadlové autobusy.

## Newsletter 01

### Doprava a mobilita v CENTROPE

V Brně-Tuřanech má CENTROPE další mezinárodní letiště s rozvojovým potenciálem. Letiště umístěné 120 km severně od Vídně a 130 km severozápadně od Bratislavy nabízí služby pro celou spádovou oblast jižní Moravy i pro sousední regiony Rakouska a Slovenska: pravidelné linky odsud létají do Mnichova, Prahy a Londýna, navíc se odsud v letní a zimní sezóně obsluhuje asi 25 charterových destinací jako Palma de Mallorca, Korfu a Antalya. Za uplynulých deset let se počet cestujících více než ztrojnásobil z cca 100.000 na více než 315.000.

#### **Další odkazy**

Bratislava Airport: [www.letiskobratislava.sk](http://www.letiskobratislava.sk)

Vienna International Airport: [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com)

Brno Airport: [www.airport-brno.cz](http://www.airport-brno.cz)

## Newsletter 01

### Doprava a mobilita v CENTROPE

#### Na Dunaji je živo

Je to dopravní koridor symbolického charakteru: Dunaj, spojující pouto a výkonná vodní cesta. Pohled na říční úsek ležící v CENTROPE ukazuje živý provoz na Dunaji i podél něj: přístavy se modernizují na logistická centra, zřizují se nové linky mezi městy a iniciují se partnerství měst.

Virtuální plavba po Dunaji začíná u ústí řeky Enns do Dunaje na zemské hranici mezi Dolním a Horním Rakouskem. První zastávkou je přístav Ennshafen: moderní logistický uzel evropského významu. Jeho poloha na křížení vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj a železničního tahu ze Stockholmu přes Berlín, Prahu a Enns do Terstu a přístavu Koper je zvlášť atraktivní v mezinárodní konkurenci hospodářských lokalit. Podnikatelské parky Ennsdorf a Enns dělají z přístavního areálu největší souvislou průmyslovou zónu na horním Dunaji a jedno z nejdůležitějších nákladních překladišť v Rakousku. V poslední době se investovalo do nových nábrežních zařízení, která poskytují optimální podmínky pro překládku z vodní cesty na pozemní komunikace, která se má díky novému zařízení zdvojnásobit na více než 50.000 tun ročně. V budoucnu se má budovat především nové spojení směrem do jihovýchodní Evropy v oblasti kontejnerové přepravy.

**Od přístavu k logistickému centru.** O kus dál po vodě: Vídeňský přístav, největší rakouský veřejný přístav na Dunaji. Už brzy se má rekonstruovat na nejmodernější logistickou křižovatku ve střední Evropě. Stavební práce by měly začít ještě v roce 2006. Do projektu společně investují město Vídeň, ÖBB a Vídeňský přístav kolem 122 milionů eur. Zřízením nejmodernějšího kontejnerového terminálu se Vídeňský přístav stane do roku 2008 jedním z nejvýkonnějších a největších vnitrozemských kontejnerových terminálů v Evropě. Během stavebních prací bude rozšířena také železniční a silniční infrastruktura v přístavu a v jeho okolí. Nový most přes Dunajský kanál napojí přístavní areál na Východní dálnici A4 a tak dále zlepší jeho dostupnost.

**Od města k městu.** Pro další plavbu do blízkého slovenského hlavního města Bratislava se nabízí „Twin City Liner“. Od června 2006 tento rychlý katamarán zajišťuje přímé spojení mezi oběma městy po Dunaji. Za pouhých 75 minut se dostanete z centra Vídně přímo do centra Bratislavy a zpět. Pro krátké návštěvy jsou zvlášť atraktivní hlavní přístaviště –Schwedenplatz ve Vídni a Dunajské nábřeží navazující přímo na bratislavské Staré město. Projekt realizovala formou Public Private Partnership rozvojová společnost Central Danube, založená společně bankou Raiffeisen a městem Vídni.

Myšlenka plavby po Dunaji z centra jednoho města do druhého se setkala s ohlasem i u odborníků vodního úřadu z Györu. Uvažuje se o spojení podobnou osobní lodí jako Twin City Liner i mezi Vídni a Györem. Nejprve se však tato myšlenka musí podrobněji rozpracovat.

## Newsletter 01

### Doprava a mobilita v CENTROPE

**O kousek dál na východ:** Dunajský přístav v Bratislavě. Má klíčovou pozici pro ekonomiku celého Slovenska. Po vstupu do EU se počítá s intenzivnější nákladní přepravou po Dunaji. Aby udržela krok v zostřující se konkurenci v oblasti přístavních služeb, chce společnost Slovenská plavba a přístavy SpaP vybudovat mezinárodní logistické centrum, aby mohla nabízet komplexní služby od překládky zboží přes dopravu a skladování až po informace pro obchodníky.

**Uprostřed vodní cesty.** U ústí Mošoňského Dunaje, nedaleko zeměpisného středu vodní cesty Dunaj-Rýn-Mohan leží přístav Győr-Gönyű. Rotterdam je odtud vzdálený skoro stejně jako Sulina u Černého moře. Díky optimálnímu napojení na evropskou železniční a silniční síť je přístav v Gyóru významným dopravním uzlem a překladištěm pro celý region. Přístav založený v roce 1992 byl již několikrát rozšiřován, zčásti s finanční podporou EU. Současné stavební práce mají i z tohoto přístavu vytvořit významné logistické středisko, které bude nabízet komplexní balíčkové služby v oblasti dopravy, skladování a proclívání zboží.

**Síť měst v Podunají.** Aby města na Dunaji mohla v budoucnu lépe spolupracovat, k tomu byl uveden do života projekt INTERREG „Dunajská hanza“. Jako partneři se ho účastní asi 20 měst – od bavorského Ulmu přes Vídeň, Győr a Bratislavu až po ukrajinskou Oděsu. Síť měst chce upevnit hospodářskou prosperitu podunajských měst a lépe zapojovat řeku do jejich rozvoje. I dunajské přístavy mají její pomocí navázat lepší spolupráci. Mimoto chce optimalizovat turistickou nabídku na řece a kolem ní i rozvoj městských nábřežních zón. Na Dunaji tedy bude i nadále živo.

#### Další odkazy

Přístav Ennshafen: [www.ennshafen.at](http://www.ennshafen.at)

Vídeňský přístav: [www.wienerhafen.com](http://www.wienerhafen.com)

Twin City Liner: [www.twincityliner.com](http://www.twincityliner.com)

Přístav Bratislava: [www.spap.sk](http://www.spap.sk)

Přístav Győr: [www.portofgyor.hu](http://www.portofgyor.hu)

Projekt Dunajská hanza: [www.donauhanse.net](http://www.donauhanse.net)

## Newsletter 01

### Doprava a mobilita v CENTROPE

#### **Nový ekologický start**

Je dobře známo, že mobilita jde často na úkor životního prostředí. Jak lze ale dosáhnout dobré dosažitelnosti v souladu s přírodou, to ukazuje projekt „Trvale udržitelná ekologická doprava a turismus v citlivých oblastech“ v regionu Neusiedlersee/ Fertő-tó.

Na trojmezí Maďarska, Slovenska a Rakouska, kde se kříží národní a mezinárodní dopravní trasy, leží v bezprostřední blízkosti velké aglomerace a cenné chráněné přírodní oblasti. Ekologicky citlivý region světového dědictví Neusiedlersee/ Fertő-tó proto vyžaduje také citlivé zacházení s dopravou a infrastrukturou. V přeshraničním projektu nyní odborníci ze tří zemí vypracovávají regionu na míru střížená dopravní řešení. V plánu je jak výstavba centrály pro mobilitu, tak realizace inovačních řešení pro veřejnou dopravu nebo rozvoj ekoturistických nabídek.

**Mobilita zaměřená na potřeby.** Zvláště hrdí jsou v Burgenlandu na Centrálu pro mobilitu, otevřenou v říjnu 2006 v centru Eisenstadtu. Zde se mají v budoucnu sbíhat všechny nitky v otázkách mobility. Vedle individuálních informací o jízdních řádech chce manager mobility Roman Michalek poskytovat služby také obcím. Společně mají vypracovávat například alternativní koncepty dopravy na masové akce, které obvykle způsobují dopravní zácpy, jako například Jezerní festival v Mörbischi. Alternativy k autu už najdou zdejší obyvatelé i turisté v „jezerních“ obcích Breitenbrunn, Mörbisch a Purbach. „Obecní autobusy“ tu ve zkušebním provozu od dubna 2006 nabízejí služby orientované na potřeby cestujících. Asi za euro za jednu jízdu se třeba lidé dojíždějící do práce dostanou na nádraží, turisté k nejbližší pláži nebo důchodci k lékaři, a to od dveří ke dveřím a podle individuálních časových potřeb. Se živým zájmem se tento ekologický autobusový systém setkává nejen u obyvatelů Burgenlandu, v rámci exkurze se o výhodách obecních autobusů mohli přesvědčit i starostové partnerských obcí z Maďarska a Slovenska. Na realizaci si však partneři ještě musí počkat – v současnosti čeká ve frontě maďarský zrcadlový projekt.

Zvláště citlivé oblasti Nezdiderského jezera mohou školní třídy a zájemci z řad ekoturistů prozkoumávat zcela „ekologicky korektně“ díky solárnímu člunu. Tento katamaran je poháněn solární energií a po ukončení zkušebního provozu má zamířit do center národního parku v Illmitzu a Sarródu.

#### **Další odkazy**

Projekt „Trvale udržitelná ekologická doprava a turismus v citlivých oblastech“:  
[www.sensiblegebiete.at](http://www.sensiblegebiete.at)

Newsletter 01

Doprava a mobilita v CENTROPE

### **Nový start CENTROPE**

**Businessplán CENTROPE.** Spolupráce v CENTROPE vstoupila do nové fáze. Na politické konferenci CENTROPE v březnu 2006 představili starostové a hejtmani všech partnerských regionů poprvé společnou vizi pro vývoj středoevropského regionu – „Obraz budoucnosti CENTROPE 2015“. Počátkem července 2006 pak začalo konkretizování a realizace navržených strategií a opatření projektu „CENTROPE 2006 plus“ (opět s podporou z unijního programu INTERREG IIIA) s cílem, aby do konce 2007 vznikl detailní „businessplán“ pro realizaci dalších kooperačních kroků.

**Zrcadlové struktury.** Projekt iniciovaný rakouskými spolkovými zeměmi Vídeň, Dolní Rakousko a Burgenland bude úzce spolupracovat se slovenským zrcadlovým projektem „CENTROPE“, který zahájil práci v říjnu 2006 – také na dobu roku a půl. Projektový team se sídlem v Bratislavě bude v budoucnu koordinovat pozice a aktivity slovenských partnerských měst a regionů v CENTROPE – Bratislavy a Trnavy. Přípravy podobných kroků běží i v dalších partnerských regionech. Důležitou etapou na cestě směrem ke kooperační struktuře plánované pro středoevropský region: do roku 2008 mají ve všech čtyřech partnerských státech existovat kooperační pracoviště, která vytvoří základní kostru pro těsnou a plodnou spolupráci.

Newsletter 01

Doprava a mobilita v CENTROPE

## Rubrika „Tipy a odkazy“

### Servis bez hranic

Bez dlouhého čekání na hranicích mohou hranice přejíždět cestující ve vlacích EURegio. Parádním příkladem unijní železniční dopravy je vlakové spojení mezi Vídní a Bratislavou. Denně jezdí mezi oběma městy 89 vlaků. Jízdní doba v současnosti trvá necelou hodinu. Návštěvníci večerních představení a jiných akcí si chválí "Night-Liner" Vídeň – Bratislava, který odjíždí v sobotu a v neděli ze stanice Vídeň-Meidling do Bratislavy v 00:17 hodin a z Bratislavy vyjíždí do Vídně v 00:50.

**Ode dveří ke dveřím.** Vedle těchto nejlepších spojení mezi Bratislavou a Vídní umožňuje informační služba rakouského Dopravního sdružení Východní region (VOR) na adrese [www.regiotours.net](http://www.regiotours.net) také plánovat spojení městskou dopravou až na požadovanou adresu. Kromě toho tato webová stránka nabízí tipy na kulturu, nákupy a turistiku v obou městech. Služba se poskytuje ve všech čtyřech jazycích CENTROPE.

**Lístek z vlaku jako jízdenka na MHD.** Současná spolupráce mezi Rakouskými spolkovými drahami (ÖBB) a Dopravním podnikem Bratislava poskytuje návštěvníkům slovenského hlavního města od prosince 2006 výhodu, že mohou využívat tzv. „tarify Euregio“: jízdenka na vlak platí i na městskou dopravu v Bratislavě. Cestující si tak ušetří čekání u prodejny nebo studování návodů na automatech na jízdenky. Odpovídající nabídka pro Vídeň (vnitřní zóna 100) nabude účinnosti 1. května 2007, plánují se podobné dohody i pro Jižní Moravu a Západní Maďarsko.