

Newsletter 01

Közlekedés és mobilitás a CENTROPE-n belül

Szerkesztői levél

A **centrope.news** mostantól negyedévente a CENTROPE jellegzetes, kiválasztott témáiról tájékoztatja Önöket. Az első szám súlypontja a mobilitás és a közlekedés. A közúti, a vasúti és a légi, valamint a dunai és a Duna menti közlekedés aktuális projektjeire vetett pillantás azt mutatja, hogy a CENTROPE mobilissá tesz!

A CENTROPE utasaként saját tapasztalatból tudjuk, hogy a jól kiépített közlekedési infrastruktúra megkönnyíti az együttműködést és meggyorsítja a partnerek közti cse-reforgalmat. A Közép-Európa Régió fokozott összeolvadása hamarosan konkrétan is érzékelhető lesz, mégpedig a lerövidült menetidőknek köszönhetően.

Kellemes olvasgatást kíván Önnek

a CENTROPE munkaközössége

Új közúti és vasúti összeköttetések	2
A CENTROPE új pályaudvarai	5
Fellendülőben a repülőterek	7
Sok új elképzelés a Dunán	9
Környezetbarát módon	11
A CENTROPE gyümölcsözően dolgozik	12
„Tippek és linkek“ rovat	13

Új közúti és vasúti összeköttetések

„2015-ben a CENTROPE minden irányból gond nélkül és gyorsan elérhető, és a jól kiépített közlekedési összeköttetések a régió belül is biztosítják a gyors haladást.“ Ez a „CENTROPE 2015“ jövőképe közlekedéspolitikai víziója a Közép-Európa Régió számára. A régió aktuális közlekedési projektjei azt mutatják, hogy ez a vízió rövid időn belül valósággá válik.

Európai magisztrál. A St. Pölten és Bécs közti vasúti szakasz kiépítésével a „magisztrál“ – a Párizs–Stuttgart–Bécs–Győr–Budapest vasúti tengely – felértékelődik mint európai jelentőségű közlekedési folyosó. A St. Pölten–Bécs négyvágányú szakasz a tervek szerint 2012/13-ig készül el. Ezen kívül Eisenstadt és Sopron térségén keresztül terveznek még egy Bécs és Budapest (ill. Szombathely) közti nagy teljesítményű vasúti összeköttetést. Az észak-déli tengelyen a Keleti-tenger–Adria-folyosóval további központi európai közlekedési út vezet majd át a CENTROPE régió. Tervezik mind a Brno–Bécs–Semmering, mind pedig a Trnava–Pozsony–Szombathely-szakasz kiépítését.

Bécs és Brno közti autópálya. A közeljövőben az autósok is gyorsabban közlekedhetnek a CENTROPÁ térségben. Jelenleg a tervezés fázisában van a Bécs és a cseh határnál lévő Drasenhofen/Mikulov közti osztrák A5-ös északi autópálya. Az útépités első „public private partnership“-modellje (PPP – a magántőke bevonása az állami szolgáltatások ellátásába) azonban már az előkészületek során feltűnést kelt. Jelenleg épp azt ellenőrzik, hogy a kereken egy milliárd euró értékű projekt odaítélése jogos volt-e, vagy újból ki kell-e írni a pályázatot. A 2006 őszére tervezett kapavágást azonban mindenesetre el kell halasztani. Alsó-Ausztria arra számít, hogy 2010-ben beindulhat a forgalom az autópályán. A dél-morvaországi oldalon közben az R52-es gyorsút meghosszabbításán dolgoznak Brnótól déli irányban, az államhatárig vezető hiányzó szakasz megépítésére a Cseh Köztársaság Közúti és Autópályaigazgatóság (Ředitelství silnic a dálnic CR) információja szerint 2010 és 2012 között kerül sor.

35 perc alatt Bécsből Pozsonyba – és fordítva. Ezzel a célkitűzéssel fejezhető ki a két város közti közlekedési összeköttetés jövőbeni kiépítésének lényege. A cél már akár jövőre is valóra válhat, mivel 2007-től a két főváros között jelentősen javítják az összeköttetést – vasúton és közúton egyaránt.

Az Osztrák Államvasutak számításai szerint 2020-ban naponta kereken 40 000-en fognak Bécs és Pozsony nagytérség között közlekedni, ebből 10 000-en a két repülőtér valamelyikére fognak tartani. További építkezésekre, bővítésre, korszerűsítésre és új beruházásokra van szükség, hogy szabályozni tudjunk a várható közlekedési áramlatokat.

Autópálya-összeköttetések. Az újonnan épített osztrák A6-os észak-keleti autópálya a Burgenlandon és Alsó-Ausztrián át vezető „kittsee-i kapoccsal“ kötné össze az A4-

es keleti autópályát a kittsee-i határátkelőhellyel és a meglévő szlovák D2-es autópályával. Ez tehermentesítené a bergi (SK/A) és a hegyeshalmi/nickelsdorfi (HU/A) határátkelőhelyeket. Az új autópályából a pozsonyi, trnavai, győr-moson-soproni, alsó-ausztriai és bécsi régióban elsősorban a szállítási és logisztikai üzletág profitálna a legtöbbet, hiszen eddig kénytelenek voltak a túlterhelt országutat igénybe venni. De Parndorf, Neudorf, Gattendorf és Kittsee községek is fellélegezhetnek. E községek központjában eddig jelentős zaj- és károsanyag-terheléssel küzdöttek. A 22 km hosszú új autópálya-szakaszra négy bekötő út vezet majd fel. A projekt összköltsége kerekén 154 millió eurót tesz ki. Már valamennyi szükséges hatósági engedélyt beszerzték, és az ASFINAG, az osztrák Autópálya- és Gyorsútfinanszírozó Részvénytársaság szerint 2007 végén adják át az útszakaszt a forgalomnak.

Körgyűrűk kapcsolják össze Pozsonyt és Bécsset. A Dunától északra a marchfeldi gyorsút (S8) képezi majd a Bécs és az osztrák-szlovák államhatár menti Marchegg közti új, gyors összeköttetést. A gyorsutat autópályához hasonlóan tervezik: menetirányonként két sávval és 130 km/h maximális haladási sebességgel. Az építkezés kezdetét 2010-ben helyezték kilátásba. Szlovák oldalon Pozsonytól folytatnák az S8-at a nullás körgyűrűn. Azt tervezik, hogy 2012-ig a két főváros között mind a közúton, mind a vasúton egy-egy gyűrűrendszert hoznak létre.

Bécs és Pozsony között hamarosan a vonatösszeköttetés is jobb lesz. A Gänserndorf–Marchegg–Devinska Nová Ves-szakasszal jelenleg hatékony tehervonatösszeköttetést terveznek a Pozsonytól észak-nyugatra lévő szlovák automobilklaszterrel, amely elsősorban a beszállító cégek számára érdekes. A „marcheggi ág” korszerűsítése (a Bécs és Pozsony közti közvetlen összeköttetés Marchegggen keresztül) jelenleg szintén a tervezés fázisában van. Amennyiben a környezeti hatásvizsgálat során nem merülnek fel problémák, úgy 2011-ben üzembe vehetik ezt a szakaszt.

A reptéri expresszel (City Airport Train – CAT) a bécsi és a pozsonyi reptérre. A bécsi és a pozsonyi repülőtér közti közvetlen vonatösszeköttetés előreláthatólag 2012-től áll majd az utasok rendelkezésére. A tervek szerint addig is egy nagy teljesítményű szakasz (a „götzendorfi hurok”) köti össze a Bécs-Schwechat-i repülőtérrel az osztrák keleti vasúttal, és így módon biztosítja a közvetlen vasúti összeköttetést a pozsonyi repülőtérrel. Később a gyors és kényelmes City Airport Train (CAT) is közlekedhetne a két repülőtér között.

Newsletter 01

Közlekedés és mobilitás a CENTROPE-n belül

További linkek

Road and Motorway Directorate of the Czech Republic: www.rsd.cz

Slovak Road Administration: www.ssc.sk

Állami Autópálya Kezelő Zrt.: www.autopalya.hu

Austrian Motorway Construction (ASFINAG): www.asfinag.at

Czech State Railways – CD: www.cd.cz

A Szlovák Köztársaság vasútvonalai – ZSR: www.zsr.sk

Magyar Államvasutak – MÁV: www.mav.hu

Osztrák Államvasutak – ÖBB: www.oebb-immobilien.at

City Airport Train CAT: www.cityairporttrain.com

A CENTROPE új pályaudvarai

A pályaudvaroknak hatékonyabbakká és korszerűbbekké kell válniuk, hogy az európai vasúti hálózat vonzó közlekedési csomópontjaiként eleget tegyenek az új követelményeknek. Az aktuális bécsi, brnói és pozsonyi pályaudvar-projektek szemléltetik a legjobban, hogy a pályaudvarok kialakítása során nemcsak átmenő forgalomról van szó.

Főpályaudvar Bécsnek. A Bécsi főpályaudvar az elkövetkező évek legfontosabb és közlekedéspolitikai szempontból legnagyobb építkezését jelenti az osztrák fővárosban. A pályaudvar létrehozásának alapgondolata a jelenlegi Déli és a Keleti fejpályaudvar megszüntetése és egy úgynevezett átmenő pályaudvar létrehozása, amely lehetővé teszi, hogy a vonatok a szélrózsza minden irányából befuthassanak és tovább is mehessenek. Közlekedéstervezési szempontból ez elengedhetetlen, hiszen Bécsnek Európa hídfőjeként optimálisan ki kell használnia lehetőségeit. Az új főpályaudvar tervezésekor központi jelentőséget játszott egy nagy teljesítményű nyugat-keleti vasúti összeköttetés létrehozása, valamint az északi és déli irányú vasúti összeköttetésekre való rácsatlakozás lehetősége. A Bécsi főpályaudvar emellett a városi tömegközlekedés új, kiváló minőségű csomópontját is jelenti, amely lehetővé teszi az utazók számára, hogy egy épületen belül bonyolítsák le az átszállást (vonat, gyorsvasút, metró, villamos, autóbusz). Ezen túlmenően a 2004-ben benyújtott masterplan a jelenlegi Bécs-Déli teherpályaudvar területén új városrész kialakítását tervezi. Az elképzelések szerint lakások, irodák, zöld területek, üzletek, gasztronómiai és szolgáltatóegységek értékelnék fel a pályaudvar területét és segítenék a terület új urbanizációjának kialakulását. Az új városnegyed jellegét park és emeletes házak határoznák meg. Már 2007-ben megkezdődik a Südtiroler Platz átépítése, a pályaudvar építésének kezdetét 2009-re tervezik. Ekkora a régi pályaudvar-csarnok már több mint valószínű a múlté lesz. Bécs városa 2012-ben számol az új pályaudvar részleges üzembevetelével.

Az átépítést számos információs kampány kíséri. Közvetlenül a helyszínen már most két kiállítás tájékoztatja a járókelőket a tervezett építkezésről. „Nagyobb tiltakozásokra eddig nem került sor, de az ehhez hasonló nagy projektek általában nem bonyolódnak le teljesen konfliktusmentesen. Elvileg azonban kedvezően fogadják a projektet“ – mondja meggyőződéssel Christoph Hrcir a városrész tervezéséért és területhasznosításért felelős magisztrátusi ügyosztály illetékese. Az építkezési munkálatok megkezdésével folytatódik a közönségkapcsolati munka. „A lakosoknak mindenkor tudniuk kell, mi történik éppen“ – mondja Hrcir.

A brnói Europoint – több mint pályaudvar. Hamarosan Brnóban is minden megváltozik. A történelmi főpályaudvart áthelyezik és a szerelvények egy újonnan kialakított városrészbe futnak be. Az új pályaudvar lényegesen több vonat fogadására lesz képes, és a belváros mellett vezető vasúti nyomvonal a Berlin–Prága–Bécs–

Budapest nagy teljesítményű transzeurópai vonal részévé válik. „A brnói pályaudvar áthelyezése mellett szóló fő érv az egyszerűsítés kívánalma volt” – nyilatkozza Marie Zezulková, a brnói városháza városstratégiaért felelős osztály vezetője. A várostervező szerint ez konkrétan elsősorban a vasúti nyomvonal bővítését és korszerűsítését jelenti, amire a jelenlegi pályaudvaron át haladó nyomvonalvezetéssel nem nyílna lehetőség. Az átépítés kezdetének tervezett időpontja 2007 márciusa. A projekt várhatóan 24,4 milliárd cseh koronába (kerekén 800 millió euróba) kerül. A műszaki infrastruktúra költségeit Brno városa vállalja (3 milliárd cseh korona, azaz kerekén 100 millió euró). Anyagilag a dél-morvaországi régió mellett az állam és az EU is hozzájárul a projekthez. Az új városrész fejlesztése azonban kimondottan magánberuházók kezében van.

A vasúti közlekedés terén Bécs és Brno szorosabban együtt akar működni a jövőben. A „vasút-memorandum” aláírásával 2006 júniusában Rudi Sticker, Bécs közlekedését felelős városi tanácsosa és Miroslav Hošek, a dél-morva főváros alpolgármestere ezt politikai szinten is megpecsételte. A két város megállapodott abban, hogy a vasúti infrastruktúra további kiépítését érintő fontos döntésekben kölcsönösen támogatják egymást és egyeztetik az eljárást.

Pozsony-Filiálka – pályaudvar a mélyben. Pozsonyban az új észak-déli vasúti összeköttetés létrehozásával a Filiálka állomás helyén új pályaudvart terveznek a mélyben. A vasútvonal a város területén és a Duna alatt több kilométeren a föld alatt vezetne, ennek köszönhetően lerövidülne a vonatok Pozsony átszeléséhez szükséges menetideje. Az új pályaudvar a tervek szerint a központ közvetlen közelében jönne létre, és biztosított lenne a város tömegközlekedési hálózatával való optimális összeköttetése. Pozsony Filiálka pályaudvara az V. transzeurópai korridor vasúti vonalát (Velencétől Ukrajnáig) összekapcsolja az eddigi Pozsony-Petralkai pályaudvarral. Az új Bécsi főpályaudvarról az utasok kerülőút nélkül juthatnak el Pozsony központjába. A projekt megvalósítását 2010 és 2014 között tervezik. A szlovák közlekedési minisztérium az Európai Kohéziós Alap jelentős támogatására számít.

További linkek

Főpályaudvar Bécsnek

Osztrák Államvasutak – ÖBB: www.oebb-immobilien.at

Bécs városa, városfejlesztés: www.stadtentwicklung.wien.at

A brnói Europoint

A brnói Europoint: www.europointbrno.cz

Pozsony-Filiálka

A Szlovák Köztársaság vasútvonalai – ZSR: www.zsr.sk

Fellendülőben a repülőterek

Évente valamivel több mint 17 millió légi utas fordul meg a CENTROPE két legnagyobb repülőterén, és ez a szám egyre nő. A bécsi és a pozsonyi repülőtér együtt Közép-Európa legjelentősebb légi közlekedési csomópontjává válhatna. De miután 2006 augusztusában megghiúsult a repülőtérrel kapcsolatos üzlet, a kooperáció helyett egyelőre a konkurencia gondolata a meghatározó.

2006 elején a bécsi repülőtér (konzorciumpartnerével, a Raiffeisen Zentralbankkal és a szlovák Penta befektetőcsoporttal közösen) megnyerte a kiírást a pozsonyi és kassai szlovák repterek többségi hányadának a megvásárlását illetően. A két repülőtér koordinált fejlesztésével az volt a cél, hogy versenyelőnyökre tegyenek szert más csomópontokkal (hubokkal) – mint pl. München, Prága vagy Zürich – szemben. A szlovák kormányváltás után azonban az átvétel egyelőre megghiúsult: míg Kassa esetében megerősítették a vásárlást, addig a pozsonyi repülőtér privatizációját egyelőre leállították.

Gyors növekedés. A pozsonyi repülőtér Európa leggyorsabban fejlődő repülőterei közé tartozik: Míg 2001-ben valamivel több mint 290.000 utas utazott Pozsonyon keresztül, addig 2005-ben már 1,3 millió. A pozsonyi repülőtér privatizációjának leállításával egyelőre a bővítési terveket is félretették. A társtulajdonos konzorcium kerében 9,37 milliárd szlovák koronát (240 millió euró) akart az első öt év folyamán investálni.

Keletre való összpontosítás. A bécsi repülőtér ezzel szemben offenzív beruházási stratégiát jelentett be, hogy a távolsági légi közlekedés hídfőjeként, valamint különösen a Kelet-Európába irányuló forgalom transzfercsomópontjaként az eddiginél fokozottabb mértékben pozicionálja magát. A Schwechati repülőtér a többi európai repülőtérrel túlszárnyalva a Béctől keletre lévő célállomásokra összpontosít: több mint 40 várossal van közvetlen légi összeköttetése. A bécsi repülőtér jelenlegi növekedéséhez emellett elsősorban a fapados légitársaságok járulnak hozzá, mindenekelőtt az Air Berlin, a Niki és a Germanwings, amelyek tavaly majdnem két millió utast szállítottak Bécsből, illetve Bécsbe. Az elkövetkező években jelentős bővítésekre kerül a sor, hogy a repülőtér az előrejelzések szerinti növekedések esetén is állja a versenyt. A bővítések központi eleme a „Sky Link” — egy további terminál, egyelőre egy kikötőhíddal és 17 további dokkoló állomással –, amely a tervek szerint 2008-ban készül el. A pozsonyi repülőtér megghiúsult átvétele miatt a Bécs-Schwechati repülőtér harmadik felszálló- és leszállópályájának megépítésére is előbb kerül sor. Még 2006 folyamán megkezdik a környezeti hatásvizsgálatot.

A CENTROPE szempontjából kedvező, hogy az illetékesek ragaszkodnak a bécsi és pozsonyi repülőtér közti kapcsolat kiépítéséhez. A tervek szerint 2009-től a pozsonyi repülőtér és a bécsi városközpont között már közlekedne a CAT, az alig egy órás me-

Newsletter 01

Közlekedés és mobilitás a CENTROPE-n belül

netidejű reptéri expressz. Addig pedig áthidaló megoldásként azt tervezik, hogy Pozsonyban talán már 2006 végétől be lehet majd jelentkezni a Bécsből induló járatokra, a transzfert pedig ingajáratokkal oldják meg.

A Brno-Turanyi repülőtérrel a CENTROPE további, fejlődési potenciállal kecsegtető nemzetközi repülőtérrel rendelkezik. A Bécsből 120 km-re északra, Pozsonytól pedig 130 km-re észak-keletre levő repülőtér Dél-Morvaország vonzáskörzete, valamint az Ausztria és Szlovákia határmenti régiója számára a következő szolgáltatást nyújtja: rendszeres járatok repülnek Münchenbe, Prágába és Londonba, a nyári, ill. a téli szezonban pedig kerekén 25 charter-célállomás (pl. Palma de Mallorca, Korfu és Antalya) egészíti ki a kínálatot. Az elmúlt tíz évben az utasok száma több mint megháromszorozódott, kb. 100 000-ről több mint 315 000-re nőtt.

További linkek

Pozsonyi repülőtér: www.letiskobratislava.sk

Bécsi Nemzetközi Repülőtér: www.viennaairport.com

Brnói repülőtér: www.airport-brno.cz

Sok új elképzelés a Dunán

A Duna jelkép értékű közlekedési folyosó, összekötő kapocs és nagy teljesítményű vízi út. A folyó CENTROPE-n belüli szakaszán élénk élet folyik: kikötőket logisztikai központokká építenek ki, új járatokat létesítenek az egyes városok között és testvérvárosi kapcsolatokat kezdeményeznek.

A virtuális dunai utazás Alsó- és Felső-Ausztria határán veszi kezdetét, ahol az Enns a Dunába torkollik. Az első állomás az ennsi kikötő, amely európai jelentőségű, modern logisztikai központ. A Rajna-Majna-Duna vízi út melletti fekvése, Stockholmtól Berlinen, Prágán, Ennsen keresztül egészen Triesztig és Koperig kiépített vasúti összeköttetése különösen vonzóvá teszi a gazdasági telephelyek nemzetközi versenyében. A kikötő területe az ennsdorfi és ennsi gazdasági parkkal együtt a legnagyobb összefüggő ipari terület a Duna felső szakaszán és Ausztria egyik legfontosabb áruátrakó helye. Nemrégiben új rakparti létesítményt hoztak létre és ezzel optimális feltételeket teremtenek a vízi-szárazföldi átrakodáshoz, mely volumene az új létesítménynek köszönhetően a tervek szerint megduplázódik és évente több mint 50 000 tonnára nő. A konténeres szállításhoz a jövőben elsősorban Délkelet-Európa irányába tervezik új összeköttetések létrehozását.

A kikötőtől a logisztikai központig. A folyón valamivel lejjebb található a bécsi kikötő, Ausztria legnagyobb közszolgálati kikötője. A közeljövőben a tervek szerint Közép-Európa legkorszerűbb logisztikai hídfőjévé építik ki. Még 2006-ban el akarják kezdeni az építkezést. Bécs városa, az Osztrák Államvasutak (ÖBB) és a bécsi kikötő összesen 122 millió eurót investál a bővítésbe. A korszerű konténerterminál létrehozásával a bécsi kikötő 2008-ig Európa egyik leghatékonyabb és legnagyobb belvízi konténerterminálja lesz. A bővítési offenzíva során kiépítik a kikötőn belüli és akörüli vasúti és közúti infrastruktúrát is. A Duna-csatornán átívelő új híddal a kikötő területét csatlakoztatni akarják az A4-es keleti autópályához, aminek köszönhetően jobb lenne az elérhetősége.

Várostól városig. Ha további állomásként a közeli szlovák fővárosba akarunk ellátogatni, akkor a „Twin City“-járatot vehetjük igénybe. 2006 júniusától a gyors kataránál lehetővé vált a városok közvetlen dunai összeköttetése. Bécs városközpontjából mindössze 75 perc alatt juthatunk el Pozsony központjába és vissza. Az egy napra átlátogatók számára különösen előnyösek a központi kikötőhelyek - Bécsben a Schwedenplatz, Pozsonyban pedig közvetlenül az óvárosban található Duna-rakpart. A projektet a Raiffeisen és Bécs város közös fejlesztőtársasága, a Central Danube valósította meg „public private partnership” formájában.

A győri vízügyi hatóság szakértőinek is megtetszett az ötlet, hogy a Dunán egyik városközpontból el lehet jutni a másikba. A „Twin City“-járatához hasonlóan Bécs és

Győr között is személyhajó-összeköttetésen gondolkodnak. A részleteket még majd ki kell dolgozni.

Egy kicsit keletebbre: a pozsonyi Duna-kikötő, amely egész Szlovákia gazdaságában kulcsszerepet játszik. Arra számítanak, hogy az EU-csatlakozás következtében nőni fog a Dunán a teherszállítás volumene. A szlovák SpaP hajózási társaság nemzetközi logisztikai központot akar létrehozni, hogy fel tudják venni a versenyt a kikötői szolgáltatások területén egyre inkább fokozódó konkurenciával, és széles körű szolgáltatást nyújthassanak az áruk átrakodásától a szállításon és raktározáson keresztül egészen az üzletembereknek szóló információig.

A vízi út középpontjában. A Mosoni-Duna deltájánál, nem messze a Duna-Rajna-Majna vízi út földrajzi középpontjától található a Győr-Gönyői kikötő. Győr-Gönyőtől körülbelül azonos távolságra van Rotterdam és a Fekete-tenger melletti Sulina. A győri kikötő az európai vasúti és közúti hálózattal való optimális összeköttetésnek köszönhetően az egész régió jelentős közlekedési csomópontja és áruátrakó helye. Az 1992-ben létrehozott kikötőt – részben az EU anyagi támogatásával – már többször kibővítették. A jelenlegi bővítési munkálatokkal ezt a kikötőt is jelentős logisztikai központtá akarják kiépíteni, és az áruszállítás, -raktározás és vámolás terén átfogó szolgáltatási csomagot kívánnak nyújtani.

Városok kapcsolatrendszere a Duna-térségben A Duna menti városok együttműködésének ösztönzésére létrehozták a „Dunahanza“ („Donauhanse“) c. INTERREG-projektet, amelyben kerekén 20 város működik együtt projektpartnerként – a bajorországi Ulmtól, Bécsen, Győrön, Pozsonyon keresztül egészen az ukrán Odesszáig. A városok kapcsolatrendszere a Duna menti városok gazdasági virágzását hivatott erősíteni és a folyót a városfejlesztésbe fokozottabban bevonni. Az elképzelések szerint a dunai kikötők együttműködése is javulna a kapcsolatrendszernek köszönhetően. Emellett a folyam idegenforgalmi kínálatát, valamint a város folyópart menti területeinek fejlesztését is optimalizálni kívánják. Tehát továbbra is sok minden történik a Dunán.

További linkek

Ennsi kikötő: www.ennshafen.at

Bécsi kikötő: www.wienerhafen.com

“Twin City“-járat: www.twincityliner.com

Pozsonyi kikötő: www.spap.sk

Győri kikötő: www.portofgyor.hu

Dunahanza-projekt: www.donauhanse.net

Környezetbarát módon

Mindenki számára ismeretes, hogy a mobilitás gyakran a környezet rovására megy. A „Fenntartható környezetbarát közlekedés és turizmus az érzékeny területeken a Neusiedlersee / Fertő tó régiójában“ c. projekt viszont azt mutatja, miként lehet a jó elérhetőséget a természettel összhangban megvalósítani.

A magyar, szlovák és osztrák hármashatáron, ahol nemzeti és nemzetközi közlekedési útvonalak keresztezik egymást, nagy ipari vonzaskörzetek és értékes természetvédelmi területek találhatók egymás közvetlen közelében. Ezért a Neusiedlersee / Fertő tó ökológiai szempontból értékes, a Kulturális Világörökség részét képező régiója megkívánja, hogy körültekintően kezeljék a közlekedés és az infrastruktúra témakörét. Egy határokon átnyúló projektben a három ország szakértői az igényeknek megfelelő közlekedési megoldásokat dolgoztak ki a régió számára. Ennek során egy mobilitási központ létrehozása ugyanúgy szerepel a tervek között, mint a tömegközlekedés innovatív megoldásainak megvalósítása vagy az ökoturisztikai kínálatok kidolgozása.

Igény szerinti mobilitás. Burgenlandban különösen büszkék az Eisenstadt központjában 2006. október közepén megnyílt mobilitási központra. A jövőben itt futnak össze a mobilitási kérdésekkel kapcsolatos szálak. Az individuális menetrend-felvilágosítás mellett Roman Michalek mobilitásmenedzser a községeknek arra is lehetőséget nyújt, hogy a lakosok elmondják ötleteiket, gondjaikat. Közös alternatív megközelítési koncepciókat dolgoznak ki a rendszeresen torlódást okozó nagy rendezvényekre, mint pl. a Mörbischi Ünnepi Játékokra. A helybélieknek és a turistáknak Breitenbrunn, Mörbischi és Purbach tó menti községekben alternatív megoldások állnak rendelkezésükre. Itt a 2006. áprilisa óta próbaüzemben lévő, úgynevezett „gmoa-buszok“ nyújtanak igény szerinti szolgáltatást. Utanként kereken egy euróért viszik az ingázókat a pályaudvarra, a turistákat a következő strandra vagy a nyugdíjasokat az orvoshoz – természetesen háztól házig és egyéni időbeosztás szerint. A környezetbarát buszrendszer nemcsak a burgenlandiak körében lel élénk érdeklődésre, hanem egy kirándulás keretében a projekt magyar és szlovák partnerközségeinek polgármestereit is sikerült meggyőzni a községi buszok hasznosságáról. A partnereknek azonban még várniuk kell a megvalósításra – jelenleg a magyar tükörprojekt várakozó listán van.

Iskolai osztályok és az érdeklődő ökoturisták a szolárhajóval „ökológiai szempontból fenntartás nélkül“ fedezhetik fel a Neusiedlersee különösen érzékeny területeit. A katarán napenergiával működik, és a próbaüzem után a nemzeti park illmitzi és sarródi központjaiba fog közlekedni.

További linkek

Fenntartható környezetbarát közlekedés és turizmus az érzékeny területeken a Neusiedlersee / Fertő tó régiójában: www.sensiblegebiete.at

A CENTROPE gyümölcsözően dolgozik

A CENTROPE üzleti terv. A CENTROPE-n belül az együttműködés új időszaka kezdődött. A 2006. márciusi politikai CENTROPE-konferencián valamennyi partnerrégió polgármesterei és tartományfőnökei első ízben ismertették a Közép-Európa Régió fejlesztésére kidolgozott közös mintaképet – a „CENTROPE 2015 jövőkép“-et. Az ebben javasolt stratégiák és intézkedések konkretizálására és megvalósítására 2006. július elején megkezdődött a munka „CENTROPE 2006 plus“ c. projekt keretein belül, amelyet ismét az INTERREG IIIA EU-program forrásaiból támogatnak. Célként azt tűzték ki, hogy 2007 végéig részletes „üzleti terv“ készül az együttműködés következő lépéseinek megvalósítására.

Tükörszerkezetek. A Bécs, Alsó-Ausztria és Burgenland osztrák tartományok kezdeményezésére létrejött projekt szorosan együttműködik majd a szlovák „CENTROPE“- tükörprojekttel, amely 2006 októberében kezdte meg szintén másfél évre tervezett munkáját. A pozsonyi székhelyű projektcsapat a jövőben Pozsony és Trnava szlovák CENTROPE-partnervárosok és régiók pozícióit és tevékenységeit fogja koordinálni. Hasonló lépések előkészületei egyéb partnerrégiókban is folyamatban vannak. Ez egy további fontos mérföldkő a Közép-Európa Régió számára tervezett együttműködési struktúra felé vezető úton. A tervek szerint 2008-ig mind a négy partnerszámban lesznek koordinációs irodák, amelyek majd a szoros és gyümölcsöző együttműködés vázát képezik.

„Tippek és linkek“ rovat**Határok nélküli szolgáltatás**

Az EU-régió vonatok utasainak nem kell hosszan várakozniuk a határátkelésnél. Az EU-n belüli vasúti közlekedés mintapéldája a Bécs–Pozsony-vonatösszeköttetés. Naponta 89 szerelvény közlekedik a két város között. Az utazás jelenleg alig egy órát vesz igénybe. Az éjszaka rajongóinak rendszeresítették a Bécs–Pozsony éjszakai járatot („Night-Liner“). A vonat szombatonként és vasárnaponként 00:17 órakor indul Bécsből (Meidlingből) Pozsonyba és 00:50 órakor Pozsonyból Bécsbe.

Háztól házig. A Pozsony-Bécs közti kiváló összeköttetés mellett lehetőség van arra is, hogy az osztrák Közlekedési Szövetség Keleti Régiójának (VOR) internetes menetrendtájékoztató szolgáltatásával (www.regiotours.net) a városon belüli útjainkat is megtervezzük egészen a kívánt címig. Ezenkívül a honlap tippeket ad a két város kultúrájára, vásárlási lehetőségeire és idegenforgalmára vonatkozóan. A szolgáltatás mind a négy CENTROPE-nyelven rendelkezésre áll.

A vonatjegy a városi közlekedés menetjegyeként. Az Osztrák Államvasutak (ÖBB) és a Pozsonyi Közlekedési Szövetség aktuális együttműködése a szlovák főváros látogatóinak 2006 decemberétől azt az előnyt nyújtja, hogy igénybe vehetik az Eurégió-tarifákat: vonatjegyük egyúttal menetjegyként érvényes a pozsonyi tömegközlekedési eszközökön. Ennek köszönhetően időt takaríthatunk meg, hiszen nem kell sorba állni a menetjegyet árusító ablaknál, ill. automatánál. Megfelelő szabályozás lép majd életbe Bécsben is (100-as központi övezet) 2007. május 1-jével, hasonló kínálat tervén dolgoznak jelenleg Dél-Morvaország és Nyugat-Magyarország esetében is.