

## Úvodník

**centrope.news** Vás odteraz bude vždy štvrťročne informovať o vybraných témach, ktoré sú aktuálne pre CENTROPE. Ťažiskovou témou prvého čísla sú mobilita a doprava. Stačí pohľad na aktuálne projekty cestnej a železničnej výstavby, projekty v oblasti leteckej dopravy, na rieke Dunaj i v jej povodí, a hneď vidno, do akej veľkej miery vedie CENTROPE k podpore mobility.

Ako tí, ktorí sa pohybujeme a cestujeme v rámci územia CENTROPE, na základe vlastnej skúsenosti veľmi dobre vieme, že dobre vybudovaná dopravná infraštruktúra medzi partnermi vedie k uľahčeniu ich vzájomnej kooperácie a urýchleniu vo vzájomnej partnerskej výmene. Ďalšie zrastanie stredoeurópskeho regiónu bude onedlho možné pocítiť už veľmi konkrétnym spôsobom – totiž v skrátených cestovných dobách pri pohybe v rámci tohto regiónu.

Príjemné čítanie Vám praje

Pracovný tím CENTROPE

Nové cestné i koľajové spojenia	2
Nové železničné stanice CENTROPE	5
Vietor do krídel letiskám	8
Novoty na Dunaji	10
„Zelený“ začiatok	13
CENTROPE začína	15
Rubrika „Tipy a linky“	16

## Nové cestné i koľajové spojenia

„V roku 2015 bude CENTROPE bezproblémovo a rýchlo dostupná zo všetkých svetových strán, vďaka vhodne vybudovaným dopravným spojeniam bude tiež zaručená rýchla možnosť dopravy v celom regióne.“ Takto znie verzia dopravnej politiky pre stredoeurópsky región v rámci perspektívy „CENTROPE 2015“. Pohľad na aktuálne projekty dopravy v regióne nám ukazuje, že táto vízia by sa už zanedlho mohla stať realitou.

**Európska magistrála.** Výstavbou železničnej trate medzi St. Pölten a Viedňou dôjde k zhodnoteniu „magistrály“ – koľajovej osi Paríž – Stuttgart – Viedeň – Ráb – Budapešť, ktorá sa stane dopravným koridorom európskeho významu. Nový 4-koľajový traťový úsek St. Pölten - Viedeň by mal byť hotový do roku 2012 / 13. Okrem toho sa plánuje zriadenie druhého výkonného koľajového spojenia medzi Viedňou a Budapešťou (resp. Szombáthely), ktoré má prechádzať cez oblasť miest Eisenstadt a Sopron. V smere sever – juh má cez priestor CENTROPE prechádzať ďalšia hlavná európska dopravná cesta – koridor medzi Baltikom a Jadranom. Plánuje sa aj výstavba na trase Brno – Viedeň – Semmering a ďalej na trase medzi Trnavou, Bratislavou a maďarským mestom Szombáthely.

**Diaľnica medzi Viedňou a Brnom.** Aj šoférom bude v blízkej budúcnosti umožnené, aby mohli rýchlejšie prechádzať cez územie CENTROPE. Toho času sa plánuje v Rakúsku výstavba severného ťahu diaľnice A5 medzi Viedňou a českou hranicou smerom na hraničný prechod Drasenhofen / Mikulov. Model prvého tzv. „public private partnership“ (PPP) v oblasti cestnej výstavby však medzičasom už stihol spôsobiť dosť rozruchu. V súčasnosti sa skúma, či zadanie nákladného projektu s predpokladanými investíciami vo výške približne jednej miliardy euro prebehlo oprávneným spôsobom, resp. či nie je potrebné nanovo vypísať verejnú súťaž. Každopádne sa termín začatia výkopu plánovaný pôvodne na jeseň 2006 posunie na neskoršie obdobie. Dolné Rakúsko počíta so spozajzdením novej komunikácie v roku 2010. Na juhomoravskej strane sa medzičasom pracuje na predĺžení rýchlostnej komunikácie R52 vedúcej z Brna smerom na juh, záver prieluky smerom k štátnej hranici sa podľa Riaditeľstva ciest a diaľnic ČR má zrealizovať v období rokov 2010 a 2012.

**Za 35 minút z Viedne do Bratislavy – a späť.** Stručne povedané, práve toto je cieľ, ktorý sa má v budúcnosti dosiahnuť vďaka výstavbe dopravných spojení medzi oboma mestami. Skutočnosťou by sa mohol stať už v budúcom roku. Totiž od roku 2007 dôjde k masívnemu zlepšeniu spojení medzi oboma hlavnými mestami – a to tak v železničnej ako aj v cestnej doprave.

Podľa výpočtov ÖBB (Rakúskych spolkových železníc) v roku 2020 sa bude v širšej oblasti medzi mestami Viedeň a Bratislava pohybovať denne okolo 40.000 ľudí. Z toho 10.000 ľudí bude smerovať na niektoré z dvoch letísk.. Nato, aby obe mestá dokázali

zvládať tieto predpokladané prúdy dopravy, je potrebná výstavba, rozšírenie, modernizácia a investovanie do dopravných spojení.

**Diaľničné spojenia.** Novozriadená rakúska diaľnica na severovýchodnom ťahu A6 s „rozlukou v lokalite Kittsee“ smerom na Burgenland a na Dolné Rakúsko má v budúcnosti spojiť diaľnicu na východnom ťahu A4 s hraničným prechodom Kittsee a prepojiť ju na už existujúcu slovenskú diaľnicu D2. Tým pádom dôjde k odťaženiu oboch hraničných prechodov Berg (Slovensko / Rakúsko) a Hegyeshalom / Nickelsdorf (Maďarsko / Rakúsko). Z novej diaľnice bude významne profitovať najmä prepravná a logistická branža v regiónoch Bratislava, Trnava, Győr – Moson - Sopron, Dolné Rakúsko a Viedeň, ktorá bola doposiaľ odkázaná na použitie preťaženej spolkovej cesty. Ľahšie sa bude dýchať aj obciam ako Parndorf, Neudorf, Gattendorf a Kittsee. Centrá týchto obcí boli doposiaľ nútené bojovať proti ich enormnému zaťaženiu hlukom a škodlivinami. Na 22 kilometrov dlhý nový diaľničný úsek bude možné napojiť sa v štyroch nájazdových miestach. Celkové náklady projektu dosiahnu výšku približne 154 miliónov euro. Všetky potrebné úradné povolenia pre nový diaľničný úsek už existujú a podľa rakúskej akciovej spoločnosti pre financovanie autodráh a ciest rýchlej dopravy ASFINAG možno so spozajznením úseku počítať už koncom roka 2007.

**Okruhy spájajú Bratislavu s Viedňou.** Severne od Dunaja sa novou spojnicou rýchlej dopravy medzi Viedňou a rakúsko-slovenskou štátnou hranicou v oblasti obce Marchegg má stať marchfeldská cesta rýchlej dopravy (S8). Táto je naprojektovaná ako diaľnica s dvoma jazdnými pruhmi v každom smere, s najvyššou povolenou rýchlosťou 130 km/ h. Začiatok stavebných prác sa predpokladá na rok 2010. Na slovenskej strane má na základe plánu viesť S8 ďalej až na „nulový okruh“ do Bratislavy. Podľa plánu by sa až do roku 2012 mal medzi oboma hlavnými mestami každý rok zriadiť vždy jeden cestný a jeden koľajový okruhový systém.

Medzi Viedňou a Bratislavou by sa zanedlho tiež malo zlepšiť koľajové spojenie. Pre traťový úsek Gänserndorf – Marchegg – Devínska Nová Ves sa v súčasnosti plánuje výkonné spojenie nákladnej dopravy, ktoré by smerovalo na Slovensko, konkrétne na sever od Bratislavy do miesta, v ktorom sa sústreďuje automobilový priemysel: toto spojenie bude mimoriadne zaujímavým predovšetkým pre subdodávateľov. V štádiu plánovania je tiež modernizácia „marcheggskej vetvy“, priamej spojnice medzi Viedňou a Bratislavou, ktorá vedie cez obec Marchegg. Pokiaľ nenastanú problémy v súvislosti so skúškou nezávadnosti z ekologického hľadiska, tento úsek by mal byť sprevádzkovaný v roku 2011..

**City Airport Train – smer: letiská Viedeň a Bratislava.** Cestujúci sa môžu tešiť na priame vlakové spojenie medzi letiskami Viedeň a Bratislava: toto by sa predbežne malo stať skutočnosťou od roku 2012. Dovtedy by malo byť letisko Viedeň – Schwechat spojené s rakúskou železnicou smerujúcou na východ pomocou

Newsletter 01

Doprava a mobilita v rámci CENTROPE

vysokovýkonnej dráhy („Götzenborfer Schleife“): tým bude zabezpečený priame koľajové prepojenie na letisko v Bratislave. Potom by mohol medzi oboma letiskami premávať aj rýchly a komfortný City Airport Train (CAT).

## Linky

Reditelství silnic a dálnic ČR: [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 (ASFINAG): [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)

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

Železnice Slovenskej republiky – ZSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk)

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

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

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

## Nové železničné stanice CENTROPE

Majú byť výkonnejšie a modernejšie, tak aby dokázali ako atraktívne dopravné uzly zvládať nové požiadavky v rámci európskej železničnej siete. Pohľad na aktuálne projekty železničných staníc vo Viedni, Brne a Bratislave však zjavne ukazuje, že pri reorganizácii železničných staníc nejde čisto len o otázky dopravy.

**Železničná stanica vo Viedni.** Hlavná železničná stanica vo Viedni predstavuje pravdepodobne najvýznamnejší a tiež najrozsiahlejší stavebný projekt dopravnej politiky, na akom sa vôbec pracuje a bude pracovať v hlavnom meste Rakúska v najbližších rokoch. Základnou myšlienkou výstavby novej železničnej stanice je poňatie súčasných úvratných železničných staníc juhu (Südbahnhof) a na východe (Ostbahnhof) Viedne a realizácia takzvanej prejazdnej železničnej stanice, v ktorej bude vlakom umožnený vbeh a výbeh zo všetkých svetových strán i v opačnom smere. Z hľadiska dopravného plánovania sa jedná o absolútnu nutnosť, keďže Viedeň ako dopravná križovatka Európy má byť schopná optimálne využívať svoj potenciál. Ústredný význam pri plánovaní novej železničnej stanice malo preto zriadenie vysokovýkonného železničného spojenia západ – východ ako aj prepojenie so železničnými spojeniami v smeroch sever a juh. Hlavná železničná stanica vo Viedni sa navyše stane novým mimoriadne dôležitým uzlom verejnej mestskej dopravy; cestujúci tu budú môcť v rámci spoločného komplexu železničnej stanice prestúpiť na iný vlak, mestskú rýchlodráhu, metro, električku alebo autobus. Okrem toho smerný plán z roku 2004 predpokladá rozvoj novej mestskej časti, ktorá by sa mala rozprestierať na území dnešnej nákladnej železničnej stanice Viedeň – Juh. Byty, kancelárie, zelené plochy, obchody, gastronomické zariadenia a podniky poskytujúce služby by mali viesť k tomu, že hodnota areálu železničnej stanice vzrastie; mali by napomôcť tomu, aby oblasť získala nový mestský charakter. Nová mestská štvrť nadobudne svoj výraz vďaka parku s výškovými budovami. S prácami sa začne už v roku 2007; najskôr sa pristúpi k prestavbe námestia Südtiroler Platz, začiatok stavebných prác na železničnej stanici je avizovaný na rok 2009. Potom by sa stará železničná stanica už mala stať minulosťou. Mesto Viedeň počíta s tým, že nová železničná stanica bude čiastočne spozajzdnená už na jar 2012.

Prestavbu sprevádza celý rad informačných kampaní. Medzičasom už prebehli dve výstavy, ktoré priamo v mieste diania informovali chodcov o plánovanom stavebnom zámere. „Doposiaľ neboli zaznamenané žiadne väčšie protesty, je však prirodzené, že projekty takého rozsahu, ako je tento, nikdy neprebehnú bez toho, že by pri tom nedošlo k nejakým konfliktom. Celkovo sa však verejnosť stavia k tomuto projektu pozitívne,“ hovorí s presvedčením Christoph Hrcir, ktorý na oddelení magistrátu pre plánovanie mestských častí zodpovedá za projekt. Aj po začatí stavebných prác chceme pokračovať v práci s verejnosťou. „Občianky a občania by mali v každom čase vedieť, čo sa práve deje“, hovorí Hrcir.

**Europoint Brno – viac než len železničná stanica..** Situácia sa zanedlho zmení aj v Brne. Historická železničná stanica bude premiestnená a vlaky budú vbiehať do stanice nachádzajúcej sa uprostred mestskej časti, ktorá dostane novú tvár. Nová železničná stanica dokáže zvládať podstatne vyšší počet vlakov, pričom železničná trasa vedená po obvode vnútorného mesta bude súčasťou transeurópskej vysokovýkonnej dráhy na trati Berlín – Praha – Viedeň – Budapešť. „Hlavným argumentom pre premiestnenie brnianskej železničnej stanice je to, že stanica sa má zjednodušiť“, hovorí Marie Zezulková, vedúca oddelenia pre mestské stratégie na brnianskom magistráte. Konkrétne by išlo predovšetkým o zväčšenie a modernizáciu železničnej dráhy, čo by však nebolo možné v terajších podmienkach, keď trasa dráhy vedie cez súčasnú železničnú stanicu, tvrdí urbanistka.. Zámerom je začať s prestavbou v marci 2007. Po finančnej stránke sa má v tomto veľkom projekte preinvestovať až 24,4 miliárd českých korún (približne 800 mil. euro). Náklady na technickú infraštruktúru prevezme na seba mesto Brno (3 miliardy CZK, čo je približne 100 mil. euro). Okrem regiónu južná Morava sa na spolufinancovaní projektu budú podieľať tiež štát a EU. Vývoj novej mestskej časti je naopak v plnej miere zverený do rúk súkromných investorov.

Do budúca chcú mestá Viedeň a Brno vyvíjať užšiu spoluprácu v oblasti železničnej dopravy. Keď viedenský mestský radca Rudi Schicker, ktorý zodpovedá za oblasť dopravy, a zástupca starostu hlavného mesta južnej Moravy Miroslav Hošek v júni 2006 podpísali „Memorandum o železniciach“, vyslali tým jasný politický signál v prospech takejto vzájomnej spolupráce. Obe strany sa dohodli na vzájomnej podpore a koordinovanom postupe pri významných rozhodnutiach v spojitosti s ďalšou výstavbou železničnej infraštruktúry.

**Bratislava – Filiálka: železnica v hĺbkovej polohe.** V Bratislave sa v rámci zriadenia novej severo-južnej koľajovej spojnice so stanicou Filiálka plánuje vybudovanie novej železničnej stanice v hĺbkovej polohe. Koľajová trať bude vo viackilometrovej dĺžke prechádzať pod tokom Dunaja, pričom doba prejazdu cez Bratislavu sa výrazne skráti. Nová železničná stanica má vzniknúť v bezprostrednej blízkosti centra a má byť optimálne prepojená na sieť verejnej mestskej dopravy. Bratislava – Filiálka prepojí železničnú trať transeurópskeho koridoru V – smerujúceho z Benátok na Ukrajinu - s doterajšou stanicou v Bratislave – Petržalke. Cestujúci z novej viedenskej hlavnej stanice sa potom bez obchádzky dostanú priamo do centra Bratislavy. Projekt sa má zrealizovať v horizonte rokov 2010 až 2014. Slovenské ministerstvo dopravy dúfa, že pre tento projekt sa podarí získať významnú časť podpory zo zdrojov európskeho kohézneho fondu.

Newsletter 01

Doprava a mobilita v rámci CENTROPE

## Linky

### **Železničná stanica vo Viedni**

Rakúske spolkové železnice (Österreichische Bundesbahnen) – ÖBB:

[www.oebb-immobilien.at](http://www.oebb-immobilien.at)

Mesto Viedeň, rozvoj mesta (Stadt Wien, Stadtentwicklung):

[www.stadtentwicklung.wien.at](http://www.stadtentwicklung.wien.at)

### **Europoint Brno**

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

### **Bratislava – Filiálka**

Železnice Slovenskej republiky – ZSR: [www.zsr.sk](http://www.zsr.sk)

### **Vietor do krídel letiskám**

V súčasnosti obe veľké letiská nachádzajúce sa na území CENTROPE využívajú každoročne viac než 17 miliónov cestujúcich, pričom sa dá očakávať ďalší nárast ich počtu. Letiská Viedeň a Bratislava by sa spoločne v budúcnosti mohli stať jedným z najvýznamnejších uzlov leteckej dopravy pre strednú Európu. Po neúspechu v realizácii predaja letiska v auguste 2006 sa však predbežne nehovorí o kooperácii, lež skôr o konkurencii.

Začiatkom roku 2006 letisko Viedeň (spoločne so svojimi konzorčnými partnermi - Raiffeisen-Zentralbank a slovenskou investičnou skupinou Penta) získalo príklep na kúpu väčšinového podielu na slovenských letiskách v Bratislave a Košiciach. Cieľom bolo zabezpečiť pre obe letiská pomocou ich koordinovaného rozvoja konkurenčné výhody voči iným porovnateľným letiskám, akými sú Mníchov, Praha alebo Zürich. Po výmene vlády na Slovensku by sa však ľahko mohlo stať, že k prevzatiu oboch letísk predsaden nedôjde: kým kúpa košického letiska už bola potvrdená, privatizácia letiska Bratislava je prezatiaľ pozastavená.

**Razantný nárast.** Letisko Bratislava patrí medzi najdynamickejšie sa rozvíjajúce letiská Európy: kým v roku 2001 počet cestujúcich, ktorí využili bratislavské letisko, bol necelých 290 000, v roku 2005 to už bolo 1,3 milióna. S pozastavením privatizácie letiska Bratislava došlo predbežne tiež k pozastaveniu plánov na jeho výstavbu. Pritom konzorcium spolujiteľov tu plánovalo počas prvých 5 rokov preinvestovať okolo 9,37 miliardy slovenských korún (240 miliónov euro).

**Orientácia na východ.** Viedenské letisko naopak oznámilo svoju ofenzívnu investičnú stratégiu, pomocou ktorej by si – viac ako kedykoľvek predtým – dokázalo zabezpečiť pozíciu ako medzinárodné letisko pre lety na dlhé vzdialenosti, ale tiež ako transferový uzol hlavne pre destinácie do východnej Európy. Letisko Viedeň – Schwechat už dnes - viac než ktorékoľvek iné európske letisko – má svoje ťažiskové destinácie smerom na východ od Viedne: priame lety odtiaľto denne smerujú do viac než 40 miest. K aktuálnemu rozmachu viedenského letiska okrem toho prispievajú aj nízkonákladové letecké spoločnosti, a to hlavne Air Berlin, Niki a Germanwings, ktoré v minulom roku dopravili takmer dva milióny cestujúcich do Viedne i v opačnom smere. Aby bolo možné zvládať predpokladaný budúci nárast, pristúpi sa v najbližších rokoch k masívnej výstavbe. Jej jadrom bude „Sky Link“, ďalší terminál predbežne s jedným východom a dodatočnými 17 priechodovými stanoviskami, ktorý by mal byť hotový v roku 2008. Vzhľadom na neuskutočnené prevzatie letiska v Bratislave prebehne výstavba tretieho štartovacieho a pristávacieho pásu na letisku Viedeň – Schwechat skôr, než sa pôvodne predpokladalo. Skúška nezávadnosti z ekologického hľadiska bude zahájená už roku 2006.

Pre CENTROPE je pozitívne, že aj naďalej je tu vôľa vybudovať kapacity pre zlepšenie dostupnosti medzi oboma letiskami, Viedňou a Bratislavou. Od roku 2009 má na trase Bratislava – letisko a Viedeň – centrum premávať špeciálny expresný vlak CAT; doba jazdy by nemala presiahnuť jednu hodinu. Dovtedy sa uvažuje o prechodnom riešení, v rámci ktorého by pre cestujúcich chystajúcich sa na odlet z Viedne bol check-in možný už v Bratislave, pričom by následne boli dopravení na viedenské letisko kyvadlovou autobusovou dopravou. Táto možnosť by mohla fungovať už od roku 2006.

Ďalšie medzinárodné letisko s potenciálom pre rozvoj sa v rámci CENTROPE nachádza v Česku – jedná sa o letisko Brno-Turany, ležiace 120 km severne od Viedne a 130 km severozápadne od Bratislavy. Toto letisko ponúka svoje služby pre spádovú oblasť južnej Moravy rovnako ako aj pre susedné regióny v pohraničí Rakúska a Slovenska: pravidelné linky v destináciách Mníchov, Praha a Londýn, okrem toho počas letnej resp. zimnej sezóny vždy pribudne ďalších 25 charterových destinácií, akými sú Palma de Mallorca, Korfu a Antalya. Počas posledných desať rokov sa počet cestujúcich viac než strojnásobil, z pôvodných približne 100.000 na viac než 315.000.

### Linky

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

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

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

## Novoty na Dunaji

Je dopravným koridorom a má aj symbolický charakter: rieka Dunaj, tok spájajúci krajiny a frekventovaná vodná cesta. Pri pohľade na úsek toku na území označovanom ako CENTROPE možno vidieť, ako rušne sa rozvíja podnikateľská činnosť na Dunaji i v jeho povodí: prístavy sa rozširujú a stávajú sa z nich logistické centrá, pribúdajú nové linkové spojenia medzi podunajskými mestami a stále viac miest medzi sebou uzatvára vzájomné partnerstvá.

Naša virtuálna plavba po Dunaji začína v mieste, kde rieka Enns ústí do Dunaja: toto miesto sa nachádza na pomedzí Horného a Dolného Rakúska. Prvou stanicou počas plavby je Ennshafen: táto moderná logistická križovatka má celoeurópsky význam. Na poli medzinárodnej konkurencie medzi rôznymi hospodárskymi lokalitami je toto miesto mimoriadne atraktívne práve vďaka svojej polohe: leží v bode, kde sa vodná cesta spájajúca Rýn s Mohanom a Dunajom pretína so železničným spojením na trati Štokholm – Berlín – Praha – Enns – Triest – Koper. Spolu so svojimi dvoma priemyselnými parkami Ennsdorf a Enns predstavuje prístavný areál najväčšiu súvislú priemyselnú oblasť na hornom toku Dunaja a jedno z najväčších prekladísk Rakúska. Poslednou novinkou je investovanie do výstavby nového nábrežia, čím sa vytvoria optimálne podmienky pre prekládku tovarov prepravovaných po vode na súš: ročný objem tejto prekládky sa vďaka používaniu nových zariadení viac než zdvojnásobí až na celkový objem 50.000 ton. Zámerom do budúcnosti je predovšetkým, aby sa tu v oblasti kontajnerovej dopravy vybuodovali nové spojenia smerujúce do južnej Európy.

**Predtým prístav, potom logistické centrum.** Ďalej sa v smere toku rieky nachádza viedenský prístav, najväčší verejný prístav na rakúskom úseku Dunaja. Tento prístav má byť v krátkej dobe rozšírený, čím sa stane najmodernejšou logistickou križovatkou v strednej Európe. So stavebnými prácami sa má začať už v roku 2006. Mesto Viedeň, ÖBB a viedenský prístav tu preinvestujú do celkovej výstavby až okolo 122 miliónov euro. Tým, že sa zriadi hypermoderný terminál pre kontajnery, viedenský prístav sa do roku 2008 stane jedným z najvýkonnejších a najväčších vnútrozemských terminálov pre kontajnery v Európe. Vďaka ofenzívnej výstavbe tiež dôjde k rozšíreniu železničnej a cestnej infraštruktúry v prístave. Pomocou nového mosta vedúceho cez Dunajský kanál dôjde k prepojeniu prístavného areálu s východným úsekom diaľnice A4, a tým pádom k zlepšeniu dostupnosti.

**Od mesta k mestu.** Pre tých, ktorí chcú vo svojej ceste pokračovať ďalej do blízkej Bratislavy, hlavného mesta Slovenska, sa ponúka možnosť využiť "Twin City Liner". Od júna 2006 existuje priame lodné spojenie medzi oboma mestami na Dunaji, zabezpečované rýchlym katamaranom. Za necelých 75 minút sa z centra Viedne dostanete priamo do jadra Bratislavy a späť. Pre turistov, ktorí chcú svoj deň stráviť v jednom zo spomínaných dvoch miest, je zvlášť atraktívne to, že plavidlo tak na rakúskej ako aj na slovenskej strane kotví v mieste s centrálnou polohou: vo Viedni je

to prístav na Schwedenplatz, v Bratislave zasa dunajský prístav v bezprostrednej blízkosti Starého mesta. Realizátorom tohto dopravného projektu sa stala spoločnosť Central Danube: jednalo sa o spoločný rozvojový podnik rakúskej banky Raiffeisen a mesta Viedeň, vo forme public private partnership.

Myšlienka plaviť sa po Dunaji z centra jedného do centra druhého mesta zarezonovala aj u expertov na Správe vodného toku v maďarskom Rábe (Győr). V súvislosti s Twin City Liner sa tu uvažuje sa o zavedení podobného spojenia osobnej lodnej dopravy medzi Viedňou a Rábom.

**O kúsok ďalej smerom na východ** sa nachádza dunajský prístav v Bratislave, ktorý má kľúčový význam pre hospodárstvo celého Slovenska. Počíta sa s tým, že po rozšírení únie o nových členov dôjde k nárastu nákladnej dopravy na Dunaji. S cieľom čeliť vzrastajúcej konkurencii v oblasti prístavných služieb chcú Slovenská plavba a prístavy (SpaP) vybudovať medzinárodné logistické centrum, v rámci ktorého by poskytovali svoje rozsiahle služby, počnúc od prekládky tovarov cez dopravu a skladovanie až po poskytovanie informácií pre obchodníkov.

**V strede vodnej cesty.** Pri ústí Dunaja v mošonskej oblasti, neďaleko geografického stredu vodnej cesty Dunaj – Rýn – Mohan, sa nachádza prístav Győr-Gönyű. Rotterdam delí od Győr-Gönyű približne tá istá vzdialenosť v kilometroch, aká je smerom na východ medzi týmto maďarským mestom a prístavom Sulina na pobreží Čierneho mora. Rábsky prístav, ktorý má optimálne prepojenie na európsku železničnú a cestnú sieť, je významným dopravným bodom a prekladiskom pre celý región. Prístav bol založený v roku 1992 a následne bol viackrát rozšírený, čiastočne aj s finančnou podporou EU. Cieľom súčasných výstavbových prác je vytvoriť z tohto prístavu významnú logistickú centrálu, ktorá by v budúcnosti ponúkala rozsiahly balík služieb v oblasti prepravy, skladovania a preclenia tovarov.

**Sieť miest v Podunajsku.** Cieľom projektu „Dunajskej hanzy“, ktorý bol zahájený v rámci programu INTERREG, je zlepšiť do budúcnosti spoluprácu medzi mestami v povodí Dunaja. Na projekte sa v pozícii partnera zúčastňuje približne 20 miest – počnúc od bavorského Ulmu cez Viedeň, Ráb a Bratislavu až po ukrajinskú Odessu. Táto sieť miest chce, aby sa posilnila hospodárska prosperita miest v povodí Dunaja a aby sa pri ich rozvoji dostalo viac pozornosti aj samotnej rieke. V rámci siete miest by sa tiež mala zlepšiť spolupráca medzi dunajskými prístavmi. Ďalším zámerom je optimalizovať ponuky v oblasti cestovného ruchu na Dunaji ako aj v jeho povodí a rozvinúť mestské oblasti nachádzajúce sa na brehoch tejto rieky. Takže na Dunaji sa aj do budúcnosti bude diať veľa nového.

Newsletter 01  
Doprava a mobilita v rámci CENTROPE

**Linky:**

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

Viedenský prístav (Wiener Hafen): [www.wienerhafen.com](http://www.wienerhafen.com)

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

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

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

Projekt Dunajskej hanzy (Donauhanse): [www.donauhanse.net](http://www.donauhanse.net)

## „Zelený“ začiatok

Fakt, že mobilita sa rozvíja na úkor životného prostredia, je dobre známy. Akým spôsobom sa však dá zabezpečiť dobrú dostupnosť tak, aby to bolo v súlade s prírodou? Práve na tento aspekt poukazuje projekt „udržateľná ekologicky šetrná doprava a cestovný ruch v citlivých oblastiach“, ktorý prebieha v regióne Neusiedlersee / Fertő-tó.

Na pomedzí troch krajín, v priestore trojuholníka medzi Maďarskom, Slovenskom a Rakúskom, kde sa pretínajú štátne i medzinárodné dopravné trasy, sa v bezprostrednej blízkosti vedľa seba nachádzajú oblasti so sústredeným priemyslom i vzácné chránené prírodné lokality. Z toho dôvodu región Neusiedlersee / Fertő-tó, ktorý po ekologickej stránke predstavuje veľmi citlivú oblasť a tiež je súčasťou svetového kultúrneho dedičstva, vyžaduje, aby sa tu s dopravou a infraštruktúrou narábalo opatreným spôsobom. V súčasnosti tím expertov z troch krajín v rámci cezhraničného projektu pracuje na príprave takých dopravných riešení pre región, ktoré by zohľadňovali miestne špecifiká. Plánuje sa pritom zriadenie centrály pre mobilitu rovnako ako aj realizácia inovatívnych riešení pre verejnú dopravu či rozvoj ponuky ekoturizmu.

**Mobilita s orientáciou na potreby.** Spolkový kraj Burgenland je zvlášť hrdý na svoju centrálu pre mobilitu, ktorá bola v polovici októbra 2006 otvorená v centre Eisenstadtu. Táto centrála má byť miestom, do ktorého sa v budúcnosti budú sústreďovať všetky otázky vo veciach mobility. Manažér pre mobilitu Roman Michalek chce, aby centrála v budúcnosti nielen poskytovala jednotlivcom informáciách o cestovných poriadkoch, ale tiež aby pôsobila ako kontaktné miesto pre obce. Spoločne by sa malo pracovať napríklad na vývoji alternatívnych koncepcií pre príjazd tých účastníkov dopravy, ktorí pravidelne spôsobujú dopravné zápchy, ako tomu býva napríklad pri veľkých podujatiach typu Slávnosti na jazere v obci Mörbisch. Alternatívu k automobilovej doprave už teraz môžu využívať obyvatelia resp. návštevníci obcí See-Gemeinden Breitenbrunn, Mörbisch a Purbach, kde od apríla 2006 beží skúšobná prevádzka takzvaných „obecných autobusov“ ponúkajúcich služby v závislosti od potrieb cestujúcich. Cestujúci, ktorí dennodenne cestujú za prácou či vzdelaním, sa tu za cestovný poplatok vo výške približne jedného eura môžu nechať dopraviť na železničnú stanicu, návštevníci zasa na najbližšiu pláž, dôchodcovia k lekárovi - samozrejme, že sa jedná o dopravu od dverí k dverám, pri ktorej sú zohľadnené tiež časové potreby jednotlivých cestujúcich. Systém ekologicky šetrnej autobusovej dopravy už vzbudil živý záujem nielen u samotných obyvateľov burgenlandského regiónu; o užitočnosti obecných autobusov mali v rámci exkurzie možnosť presvedčiť sa tiež starostovia partnerských obcí projektu z Maďarska a Slovenska. S realizáciou však musia partneri ešte trochu počkať – toho času síce už existuje zrkadlový projekt na maďarskej strane, zatiaľ sa však ešte stále čaká na to, kedy sa tento dostane na rad.

Newsletter 01  
Doprava a mobilita v rámci CENTROPE

Školské triedy ako aj návštevníci so záujmom o životné prostredie majú možnosť preskúmať citlivé oblasti Neziderského jazera spôsobom, ktorý je vcelku „ekologicky korektný“ - plavbou na solárnom plavidle. Tento katamaran je poháňaný solárnou energiou a po ukončení skúšobnej prevádzky má premávať medzi centrami národných parkov Illmitz a Sarród.

### **Linky**

Projekt „udržateľná ekologicky šetrná doprava a cestovný ruch v citlivých oblastiach“:  
[www.sensiblegebiete.at](http://www.sensiblegebiete.at)

**CENTROPE začína**

**plánom činnosti CENTROPE.** Spolupráca v rámci CENTROPE postúpila do novej fázy. Na politickej konferencii CENTROPE v máji 2006 starostovia a prednostovia krajských zastupiteľstiev všetkých partnerských regiónov prvý raz predstavili spoločnú víziu pre rozvoj stredoeurópskeho regiónu – „Obraz budúcnosti CENTROPE 2015“. Pre konkretizáciu a realizáciu stratégií a opatrení, ktoré navrhuje vízia, bol začiatkom júla 2006 zahájený projekt „CENTROPE 2006 plus“ (opäť s podporou z programu EU INTERREG IIIA). Cieľom je vypracovať do konca roku 2007 podrobný „plán činnosti“ pre realizáciu najbližších kooperačných krokov.

**Zrkadlová štruktúra.** Projekt, ktorý iniciovali rakúske spolkové kraje Viedeň, Dolné Rakúsko a Burgenland, predpokladá úzku spoluprácu so zrkadlovým projektom „CENTROPE“ na slovenskej strane, ktorý začal fungovať v októbri 2006, taktiež na dobu jeden a pol roka. Projektový tím so sídlom v Bratislave bude v budúcnosti koordinovať stanoviská a aktivity slovenských partnerských miest CENTROPE ako aj regiónov Bratislava a Trnava. Príprava podobných krokov prebieha aj v iných partnerských regiónoch. Dôležitou etapou na ceste ku kooperačnej štruktúre pre stredoeurópsky región je to, že do konca roka 2008 majú vo všetkých štyroch partnerských krajinách existovať koordinačné miesta, ktoré budú základnou kostrou užšej a plodnej vzájomnej spoluprácu.

## Rubrika „Tipy a linky“

### Služby bez hraníc

Cestujúci po železnici môžu pomocou vlakov EURegio prechádzať cez štátne hranice rýchlo a bez dlhých čakacích dôb. Najlepším príkladom takéhoto železničného spojenia v rámci EU je vlakové spojenie medzi Viedňou a Bratislavou. Medzi oboma mestami denne premáva 89 vlakov. Jedna takáto cesta trvá necelú hodinu. Pre milovníkov nočného života je na trase Viedeň – Bratislava k dispozícii spoj "Night-Liner", ktorý premáva vždy v sobotu a v nedeľu: tento nočný spoj smerom do Bratislavy odchádza o 00:17 zo stanice Viedeň – Meidling, z Bratislavy zasa smeruje do Viedne spoj s odchodom o 00:50.

**Od dverí k dverám.** Rakúsky Zväz dopravy pre východný región (Verkehrsverbund Ostregion - VOR) má zriadenú vlastnú webovú stránku: [www.regiotours.net](http://www.regiotours.net), prostredníctvom ktorej nielenže poskytuje informácie o cestovných poriadkoch a umožňuje vyhľadať si najvhodnejšie spojenia medzi Bratislavou a Viedňou, ale tiež je tu možnosť naplánovať si trasu jazdy cez mesto, ktorá povedie až na konkrétnu želanú adresu. Okrem toho stránka uvádza aj tipy v oblasti kultúry, nakupovania a cestovného ruchu v oboch mestách. Táto služba je dostupná vo všetkých štyroch jazykoch, ktoré sa používajú na území CENTROPE.

**Váš cestovný lístok pre vlak i pre verejnú mestskú dopravu.** Vďaka súčasnej spolupráci medzi Rakúskymi spolkovými železnicami (Österreichischen Bundesbahnen -ÖBB) a Zväzom dopravy Bratislava budú návštevníci hlavného mesta Slovenska môcť od decembra 2006 využívať tzv. zvýhodnené „Euroregio-tarif“: cestovný lístok na vlak bude platiť súčasne aj pre použitie mestskej hromadnej dopravy v Bratislave. Tým pádom cestujúci už nebude odkázaný na to, aby musel kvôli kúpe cestných lístkov stáť v rade pred predajovou prepážkou resp. aby musel použiť automat na výdaj lístkov. Obdobná úprava bude platiť pre Viedeň (stredová zóna 100) počnúc od mája 2007. Priebežne sa tiež plánuje zaviesť podobná ponuka aj pre južnú Moravu a západné Maďarsko.