



**VÝROČNÁ SPRÁVA O ČINNOSTI
2008 – 2009**

PÉTER BALÁZS
európsky koordinátor

PRIORITNÝ PROJEKT č. 17
Železnica
Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava

Brusel
júl 2009

Táto správa nie je oficiálnym stanoviskom Európskej komisie, ale len názorom európskych koordinátorov.

OBSAH

I. PRE BUDÚCNOSŤ DÔLEŽITÝ POKROK PRIORITNÉHO PROJEKTU TEN-V Č. 17 V OBDOBÍ 2005 – 2009: PREHĽAD ČINNOSTI EURÓPSKEJ KOORDINÁCIE POČAS ŠTVORROČNÉHO OBDOBIA	3
I.1 Základný pilier spolupráce medzi členskými štátmi a Európskou komisiou – vyhlásenie o úmysle a vyhlásenie o podpore	3
I.2 Niektoré významné výsledky za ostatné štyri roky	3
Hlavná stanica Štrasburg – Most Kehl – Appenweier.....	4
Mníchov – Mühldorf – Freilassing – Salzburg.....	4
Viedeň – Bratislava	4
Paríž – Baudrecourt – Vendenheim.....	5
Štuttgart – Ulm	5
Augsburg – Mníchov	5
Salzburg – Viedeň	5
Ďalšie trasy	5
II. ČINNOSŤ V ROKU 2008/2009.....	6
II.1 Pokroky v oblasti výstavby koridoru	6
Hlavná stanica Štrasburg – Most Kehl – Appenweier.....	6
Mníchov – Mühldorf – Freilassing – Salzburg.....	6
Viedeň – Bratislava	7
Baudrecourt – Vendenheim.....	8
Appenweier – Karlsruhe.....	8
Štuttgart – Ulm	8
Ulm – Augsburg	8
Augsburg – Mníchov	9
Salzburg – Linz.....	9
Linz – St. Pölten	9
St. Pölten – Viedeň.....	9
II.2 Ďalšia činnosť	9
II.3 Štúdia o výstavbe a prevádzke európskych železničných koridorov	10
II.4 Interoperabilita	10
ANNEXE I	13
ANNEXE II.....	15
ANNEXE III.....	18

**I. PRE BUDÚCNOSŤ DÔLEŽITÝ POKROK PRIORITNÉHO PROJEKTU TEN-V Č. 17 v
OBDOBÍ 2005 – 2009: PREHEAD ČINNOSTI EURÓPSKEJ KOORDINÁCIE POČAS
ŠTVORROČNÉHO OBDOBIA**

**I.1 Základný pilier spolupráce medzi členskými štátmi a Európskou komisiou –
vyhlásenie o úmysle a vyhlásenie o podpore**

Uskutočňovaniu transeurópskej dopravnej politiky prekáža nielen nedostatok finančných prostriedkov, ale aj problémy týkajúce sa koordinácie medzi členskými štátmi v otázkach časového rozvrhu, rozdelenia prostriedkov alebo všeobecného plánovania. Na zlepšenie koordinácie môže Komisia podľa článku 17a zmenených a doplnených usmernení Spoločenstva¹ menovať európskych koordinátorov pre jednotlivé prioritné projekty: „Európsky koordinátor v spolupráci s príslušnými členskými štátmi podporuje spoločné metódy posudzovania projektov a prípadne radí organizátorom projektu z hľadiska systému financovania projektov; spolu s príslušnými členskými štátmi konzultuje s regionálnymi orgánmi, prevádzkovateľmi, užívateľmi a zástupcami občianskej spoločnosti, aby získal úplné informácie o dopyte po dopravných službách, možnostiach financovania investícií a druhu služieb, ktoré musia byť poskytnuté na uľahčenie prístupu k takýmto zdrojom.“

Na požiadanie vtedajšieho podpredsedu pána Jacqua Barrota prijal prof. Péter Balázs túto funkciu v roku 2005 a už štyri roky pracuje ako európsky koordinátor prioritného projektu TEN č. 17.

V rokoch 2005 – 2009 sa železničná os Paríž – Bratislava mimoriadne rozvinula. Najdôležitejšie základy úspešnej koordinácie, a tým aj aktuálnej realizácie železnice boli založené už v prvom roku činnosti. Dňa 9. júna 2006 ministri dopravy Francúzska, Nemecka, Rakúska a Slovenska podpísali v Luxemburgu vyhlásenie o úmysle, čo znamenalo, že členské štáty sa dohodli na čo najrýchlejšom dokončení železničnej osi Paríž – Bratislava. Táto realizácia si vyžaduje úzku spoluprácu medzi uvedenými štyrmi krajinami, ktorá je takisto ustanovená v tomto vyhlásení. O niekoľko dní neskôr, 14. júna 2006, podpísali orgány, inštitúcie a organizácie vyhlásenie o podpore a oficiálne sa zaviazali podporovať výstavbu železničnej osi 17. Medzi subjektmi, ktoré podpísali uvedené vyhlásenie, je dnes viac ako 100 regionálnych orgánov a iných zúčastnených strán, ako napríklad priemyselné a obchodné komory, železničné spoločnosti, priemyselné podniky, univerzity a iné subjekty.

Ďalším dôležitým bodom koordinačnej činnosti bolo podpísanie troch bilaterálnych dohôd medzi príslušnými členskými štátmi, a to 14. marca 2006 medzi Francúzskom a Nemeckom o výstavbe mosta medzi Štrasburgom a Kehlom, 10. júla 2007 medzi Nemeckom a Rakúskom o medzinárodnom úseku Freilassing – Salzburg, ako aj 11. júla 2007 medzi Slovenskom a Rakúskom v súvislosti s medzinárodným úsekom Viedeň – Bratislava. Uvedené bilaterálne dohody zaručujú úspešné a čo najrýchlejšie vybudovanie medzinárodných tratí v rámci železničnej trasy Paríž – Bratislava.

I.2 Niektoré významné výsledky za ostatné štyri roky

Počas svojho štvorročného mandátu mohol koordinátor získať prehľad v oblasti rozvoja celej železničnej trasy Paríž – Bratislava. Tieto rozsiahle poznatky mu umožnili aktívne sa zúčastňovať na ďalšom rozvoji tejto železničnej osi. Pritom aktivizoval nielen vnútroštátnu a regionálnu politiku, ale úzko spolupracoval so železničnými

¹ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 884/2004/ES z 29. apríla 2004, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 1692/96/ES o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete.

spoločnosťami, zástupcami priemyslu, vedy a vzdelávania. Táto angažovaná spolupráca priniesla tvorivé výsledky, a to v súvislosti s medzinárodnými úsekmi, ako aj s odstránením problémových miest.

Koordinátor počas svojej činnosti vždy zdôrazňoval, že medzinárodné úseky sú hlavné body železničnej trasy Paríž – Bratislava. Spojenie národných železničných sietí je nevyhnutným predpokladom pre transeurópsky železničný systém. O vhodnom technickom riešení spojenia rozhoduje príslušný členský štát, uvedené rozhodnutia však musia byť v súlade s európskymi právnymi predpismi.

Popri realizácii plynulej medzinárodnej železničnej dopravy koordinátor rozhodne podporil pripojenie letísk a na základe toho sa optimalizuje intermodalita transeurópskej dopravnej siete.

Okrem toho dôležitou prioritou je odstránenie problematických miest.

Hlavná stanica Štrasburg – Most Kehl – Appenweier

Dňa 14. marca 2006 Francúzsko a Nemecko podpísali bilaterálnu dohodu týkajúcu sa medzinárodného úseku Štrasburg – Kehl – Appenweier. Potom obidva členské štáty uvedenú dohodu ratifikovali, prípravy pokročili a v marci 2008 začali práce na moste Kehl. Dňa 8. júla 2008 sa slávnostne oficiálne začala výstavba. Cez most sa bude jazdiť rýchlosťou 160 km/h a most vzhľadom na nové medzinárodné a regionálne dopravné služby ponúkne dodatočné kapacity. Lodná doprava na Rýne bude takisto jednoduchšia vzhľadom na vybudovanie tohto mosta. Práce plynule pokračujú a predpokladá sa, že most na Rýne bude dokončený do decembra 2010.

Mníchov – Mühldorf – Freilassing – Salzburg

K bilaterálnej dohode, ktorú 10. júla 2007 podpísali nemecký minister dopravy pán Tiefensee a rakúsky minister dopravy pán Faymann, je potrebné uviesť konkrétne následné opatrenia. Na rakúskej strane sa vybuduje trojkoľajový úsek; výstavba mosta na rieke Salzach by sa mohla skončiť už koncom roka 2008. Do konca roka 2009 bude v prevádzke podstatná časť tejto trate. Rakúska časť úseku sa má otvoriť v roku 2013. V súvislosti s výstavbou nemeckej časti bola vypracovaná podrobná analýza, podľa ktorej je nevyhnutné brať do úvahy nemeckú časť trate ako celok. Tento celkový prístup sa uplatnil v žiadosti nemeckých orgánov o spolufinancovanie v rámci programu na rok 2009: Nemecko získalo príspevok EÚ vo výške 8,04 mil. EUR na vypracovanie prípravnej štúdie týkajúcej sa elektrifikácie úseku Mníchov – Freilassing. Táto štúdia obsahuje okrem iného prípravu všeobecného časového rozvrhu výstavby tohto úseku.

Viedeň – Bratislava

Táto medzinárodná trať vyžaduje osobitnú pozornosť. Križujú sa tu štyri druhy dopravy a päť prioritných projektov: železnica z Paríža do Bratislavy, železničná os z Norimbergu/Drážďan do Atén/Sofie a z Viedne/Bratislavy do Gdanska, ďalej diaľnica z Viedne/Bratislavy do Gdanska, ako aj vnútrozemská vodná cesta Rýn/Maas – Mohan – Dunaj; okrem toho aj letiská vo Viedni a Bratislave, pričom sa plánuje aj ich prepojenie so železničnou osou 17. Tento intermodálny dopravný uzol má jedinečnú geografickú polohu a veľký potenciál, a realizácia projektu podstatne prispeje k stabilizácii osobnej a nákladnej dopravy štyrmi druhmi dopravy a k udržateľnému hospodárskemu rozvoju celej Európy. Na medzinárodný úsek Viedeň – Bratislava bolo schválených 129,85 mil. EUR z rozpočtu TEN a ďalšie finančné prostriedky z regionálnych fondov; uvedené údaje jasne dokazujú, aký mimoriadny význam má výstavba tejto východo-západnej osi pre Európu.

Bilaterálna dohoda medzi Rakúskom a Slovenskom sa zameriava na realizáciu spojenia Viedeň – Bratislava, ktoré bude vychádzať z novej hlavnej stanice vo Viedni a bude prechádzať cez viedenské letisko Schwechat, Petržalku, ako aj stanice Filiálka a Predmestie. Takisto sa predpokladá prepojenie s letiskom v Bratislave.

Paríž – Baudrecourt – Vendenheim

V rámci oficiálneho uvedenia úseku Paríž – Baudrecourt do prevádzky v júni 2007 premával prvý vlak medzi Parížom a Štutgartom. Táto udalosť bola výsledkom 5 rokov stavebných prác, na ktoré EÚ vyčlenila celkom 241 mil. EUR. Prvá časť výstavby, *LGV-EST* vo Francúzsku, meria 300 kilometrov, ktoré pokrývajú 350 km.

Posledných 100 km medzi Baudrecourtom a Vendenheimom pri Štrasburgu tvorí druhý úsek výstavby vysokorýchlostnej trate Ost, pričom dokončením tejto trate sa umožní polhodinová úspora času. Okrem toho prostredníctvom tohto nového úseku vzniknú ďalšie kapacity, ktoré v súčasnosti chýbajú.

Onedlho sa začnú práce na tejto druhej fáze *LGV-Est*. Ak táto trasa získa nevyhnutnú politickú a finančnú podporu, mohla by byť vybudovaná do roku 2015. Tým by sa úplne dokončil francúzsky úsek medzinárodnej trasy Baudrecourt – Štrasburg – Štutgart.

Štutgart – Ulm

Keď sa v júli 2007 Deutsche Bahn AG, spolková krajina Badensko-Würtenbersko, mesto Štutgart a región dohodli v *memorande o porozumení* na realizácii projektu „Stuttgart 21“, všetkým zúčastneným bolo jasné, že tento projekt sa bude čoskoro realizovať. Dňa 2. apríla 2009 uvedené zúčastnené strany podpísali dohodu o financovaní. Tento historický moment bol rozhodujúcim podnetom na vybudovanie trasy; prvé práce medzi Štutgartom a Ulmom sa už vykonali. Výška príspevkov na projekt TEN jasne dokazuje, za aké dôležité Európa považuje odstránenie tohto problematického miesta: za ostatných 10 rokov sa na tento úsek poskytlo z rozpočtu TEN-V 230 mil. EUR.

Augsburg – Mníchov

Táto trasa bude v prevádzke v roku 2010 a jej projektovaná rýchlosť je 230 km/h. Na osobitný význam tohto úseku poukazuje aj spolufinancovanie zo strany Európskej komisie, ktoré sa uskutoční v období 1994 – 1999 a 2000 – 2006.

Salzburg – Viedeň

Na rakúskom úseku železničnej trasy Paríž – Bratislava sa v minulých rokoch dosiahol podstatný pokrok. Dve bilaterálne dohody (medzi Rakúskom a Nemeckom, ako aj Rakúskom a Slovenskom) poskytli postupu prác mimoriadny politický a finančný stimul. Najnákladnejšie stavebné práce sa uskutočnili medzi mestami Linz a St. Pölten. Štvorkoľajová výstavba trate Ybbs – Amstetten, na ktorej bude možná najvyššia rýchlosť 250 km/h (namiesto súčasnej rýchlosti 160 km/h), odstráni nedostatky v podstatnej časti krajiny. Viditeľným výsledkom sú dva tunely vo Viedni a rýchlo napredujúce práce na tuneloch medzi mestami St. Pölten a Viedeň, čo znamená, že tempo prác je tu veľmi rýchle.

Ďalšie trasy

Na ďalších úsekoch trasy sa takisto dosiahol pokrok, predovšetkým sa uskutočnili prípravné štúdie.

Stručne je možné konštatovať, že železničné spojenie Paríž – Štrasburg – Štutgart – Viedeň – Bratislava je rýchlo napredujúcim reálnym projektom, ktorého rýchle dokončenie je na základe aktívnej spolupráce a investícií členských štátov veľmi blízko. Je potrebné zdôrazniť, že v rámci viacročného programu TEN-V na obdobie 2007 – 2013 sa na tento prioritný projekt poskytlo 438,35 mil. EUR.

II. ČINNOSŤ V ROKU 2008/2009

II.1 Pokroky v oblasti výstavby koridoru

V roku 2008 – 2009 zúčastnené štyri členské štáty – Francúzsko, Nemecko, Rakúsko a Slovensko – opäť vynaložili veľké úsilie na uskutočnenie tohto projektu. Uskutočnenie prípravných prác medzi Baudrecourtom a Vendenheimom, oficiálne začatie výstavby mosta Kehl v júli 2008, podpísanie dohody o financovaní projektu „Stuttgart 21“ a vyhlásenie „Twin City“, ako aj prerazenie tunelov v oblasti Lainz a Wienerwald sú príkladom toho, aké úsilie sa vynaložilo prostredníctvom vyšších investícií. Uvedené výsledky týkajúce sa železničnej osi sú obrazom konkrétneho projektu, ktorý, odhliadnuc od jednotlivých úsekov, môže byť dokončený do roku 2015.

Preto je možné konštatovať, že členské štáty podniknú konkrétne kroky na základe vyhlásenia o úmysle, ktoré 9. júna 2006 podpísali v Luxemburgu ministri dopravy Francúzska, Nemecka, Rakúska a Slovenska (príloha I). Z analýzy v tejto oblasti činnosti okrem iného vyplýva, že dosiahnuté úspechy sa zakladajú najmä na priamej účasti orgánov a iných aktérov (priemyselná a obchodná komora, železničné podniky, zástupcovia podnikateľskej oblasti, univerzity a združenia, ktoré sa zúčastnili na realizácii tohto spojenia), ktorých sa týka spojenie Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava a ktorí podpísali vyhlásenie o podpore. Široký rozsah subjektov, ktoré ho podpísali, jasne dokazuje skutočnosť, že čo najrýchlejšie a úplné vybudovanie trasy Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava závisí na miestnej aj regionálnej úrovni od silnej politickej a hospodárskej vôle.

V rámci činností v tomto roku (2008 – 2009) sa koordinátor zúčastnil na kontrole trasy v dôležitých fázach prác, ako aj na konferenciách a mnohých stretnutiach. Takisto si pravidelne vymieňal listy so všetkými účastníkmi tohto prioritného projektu, aby dôkladne sledoval vývoj a mohol predložiť svoje stanovisko.

V polovici uvedeného obdobia, vo februári 2009, mal koordinátor príležitosť diskutovať s ministrami dopravy všetkých štyroch príslušných členských štátov. Získal pritom prehľad o aktuálnom stave projektu, ako aj o plánovaných činnostiach v jednotlivých členských štátoch. Všetci štyria ministri vyjadrili kladné stanovisko, pokiaľ ide o prebiehajúce práce na železničnej osi. Na základe uvedených rozhovorov koordinátor vypracoval priebežnú správu o výsledkoch činnosti na železničnej osi, ktorú osobne odovzdal pánovi podpredsedovi Tajanimu pri osobnom stretnutí.

Hlavná stanica Štrasburg – Most Kehl – Appenweier

Od oficiálneho začiatku výstavby 8. júla 2008 pokračujú práce na moste cez Rýn rýchlo a očakáva sa, že bude dokončený do decembra 2010. Vo výstavbe je takisto prípojná trať k mostu cez Rýn na francúzskej strane. Znakom toho, že tento most sa stal symbolom zmierenia a medzinárodnej spolupráce, je okrem iného aj skutočnosť, že toto miesto bolo vybrané za dejisko tohoročného stretnutia NATO na najvyššej úrovni.

Pokiaľ ide o trasu za mostom cez Rýn až po stanicu Kehl na západnej strane, už sa realizuje plánovanie, pokiaľ ide o zvyšnú časť až po Appenweier, plánovanie sa ešte nezačalo. Na základe uvedenej skutočnosti ešte nie je možné poskytnúť žiadne údaje o technickej realizácii zákruty pri Karlsruhe.

Mníchov – Mühldorf – Freilassing – Salzburg

Spolková republika Nemecko podala v rámci programu TEN-V na rok 2008 žiadosť o spolufinancovanie nemeckého úseku medzinárodnej trasy. Európska komisia posúdila

uvedenú žiadosť kladne a Nemecko získalo príspevok vo výške 8,04 mil. EUR na vytvorenie predbežného plánovania elektrifikácie. Táto skutočnosť je potešujúca nielen preto, že nemecký úsek tejto medzinárodnej trasy bude celý zahrnutý v žiadosti o spolufinancovanie, ale okrem toho na konci tejto štúdie bude poskytnutý aj predbežný časový rozvrh realizácie výstavby tohto úseku. Úsek od stanice Freilassing s hraničným mostom Saalach je už vo fáze plánovania. Na rakúskom území s mostom na rieke Salzach už prebiehajú stavebné práce a celý úsek sa má odovzdať do prevádzky v roku 2013.

Spolkový minister pán Tiefensee počas návštevy na spolkovom Ministerstve pre dopravu, výstavbu a rozvoj miest, ktorá sa uskutočnila vo februári 2009, poukázal na skutočnosť, že v súčasnosti prebieha prepracovanie plánu potrieb na celoštátnu modernizáciu nemeckej železničnej siete. Konkrétne výsledky týkajúce sa trasy Mníchov – Mühldorf – Freilassing budú k dispozícii až budúci rok.

Okrem toho koordinátor navštívil bavorského ministra hospodárstva a dopravy pána Martina Ziela. Pán Ziel jasne oznámil, že vynaloží všetko úsilie, aby dosiahol čo najrýchlejšie dokončenie nemeckého úseku tejto medzinárodnej trasy. Nezdá sa však reálne, že úsek Mníchov – Tüßling bude dokončený skôr ako v roku 2015. Pokiaľ ide o vybudovanie úseku z Tüßlingu po rakúsku hranicu, v súčasnosti nie je možné stanoviť termín, pretože zatiaľ chýba uvedená prípravná štúdia.

Viedeň – Bratislava

Počas viacročného programového obdobia 2007 – 2013 sa na tento úsek vyčlenilo 129,85 mil. EUR. Z tejto sumy sa budú spolufinancovať práce na infraštruktúre novej hlavnej stanice vo Viedni a úsek trasy až po slovenskú hranicu. Práce na rakúskej strane sa začali už v roku 2007 a pokračujú podľa plánu. Predpokladá sa, že nová hlavná stanica bude uvedená do prevádzky v roku 2013, rakúsky úsek tejto medzinárodnej trasy bude uvedený do prevádzky najneskôr v roku 2015.

Vďaka uvedeným opatreniam sa bude ďalej rozvíjať nielen prepojenie medzi mestami Viedeň a Bratislava. Okrem toho sa na základe projektu zlepší spojenie medzi starými a novými členskými štátmi, ktoré budú mať prospech z tejto trasy a z nej vyplývajúcej podstatnej úspory času. Stačí uviesť len úsporu času 40 minút, ktorá bude možná po vybudovaní tunela v Lainzi a novej hlavnej stanice vo Viedni. Dňa 25. mája 2009 sa uskutočnilo slávnostné prerazenie tunela v Lainzi.

Celý projekt „Spange Götzendorf“ zahŕňa železničné spojenie medzi letiskom Viedeň a železnicou Ostbahn v oblasti Götzendorf. V decembri 2008 bola podaná žiadosť o posúdenie vplyvu. Začiatok výstavby sa predpokladá v roku 2011/2012 a dokončenie by bolo reálne v roku 2014/2015.

Koordinátor počas dvojdňového valného zhromaždenia iniciatívy „Magistrála pre Európu“ opakovane vyjadril svoj názor, že je nevyhnutné venovať mimoriadnu pozornosť medzinárodnej trase Viedeň – Bratislava. Tento intermodálny dopravný uzol, kde sa križuje päť prioritných projektov TEN, má z hľadiska svojej jedinečnej zemepisnej polohy obrovský hospodársky potenciál. Slávnostný charakter valného zhromaždenia podporila skutočnosť, že vysokí predstavitelia oboch miest a predseda iniciatívy podpísali vyhlásenie „Twin-City“, v ktorom vyjadrili svoj zámer podporiť úzku koordináciu medzi všetkými rozhodujúcimi orgánmi s cieľom podporiť čo najrýchlejšiu realizáciu tohto projektu, posúdiť stanice a ich okolie, zabezpečiť spojenie medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy s miestnou alebo regionálnou dopravou a optimalizovať prístup k železničnej osi Paríž – Bratislava/Budapešť. Počas dvojdňového

podujatia mal koordinátor príležitosť pozrieť si trasu medzi viedenským letiskom a stanicou Südbahnhof.

Baudrecourt – Vendenheim

Plánovanie tejto trasy už prebieha a práce by sa mohli začať v roku 2010.

Appenweier – Karlsruhe

Výstavba rastattského železničného tunela sa zdá byť reálna vďaka finančnej podpore v rámci druhého balíka stimulačných opatrení spolkovvej vlády. Najprv je však nevyhnutné prepracovať desať rokov staré plánovanie tunela na základe bezpečnostných predpisov pre tunely, ktoré len nedávno vstúpili do platnosti. Začiatok výstavby sa plánuje na rok 2011. Na trase Rastatt – Karlsruhe sa v roku 2009 modernizuje infraštruktúra (obnova koľajníc, výhybiek, podvalov, štrku a trolejového vedenia, odstránenie viacerých železničných priechodov, ako aj postavenie protihlukových stien).

Štuttgart – Ulm

Tento rok sa začali práce na veľmi problémovom mieste železničnej osi medzi Štuttgartom a Ulmom; začiatok výstavby veľkých tunelov sa plánuje na rok 2010. Podmienkou bolo okrem iného podpísanie dohody o financovaní „Stuttgart 21“. Dňa 2. apríla 2009, po viac ako 15 rokoch príprav, spolková vláda, krajina a Deutsche Bahn AG podpísali túto dohodu. Európsky koordinátor sledoval cestu k tejto mimoriadnej udalosti od začiatku svojej činnosti a podporoval konsenzus všetkých zúčastnených strán.

V novembri 2008 sa koordinátor zúčastnil na pracovnom zasadnutí iniciatívy „Magistrála pre Európu“ v Ulme, na ktorom sa hovorilo o aktuálnom stave *štúdie SMA* (viac o štúdiu v nasledujúcej kapitole). Potom na radnici v Ulme uskutočnil prezentáciu s cieľom informovať obyvateľov dotknutej oblasti o prioritnom projekte 17. Toto večerné podujatie sa uskutočnilo v rámci propagačnej činnosti mesta Ulm na tému „Fórum mestského centra City-Bahnhof“ (Innenstadtforum City-Bahnhof).

Vo februári koordinátor navštívil členov predstavenstva spoločnosti Deutsche Bahn a spolkového ministra pána Tiefenseeho s cieľom objasniť aktuálne otázky železničnej trasy Paríž – Bratislava. Hlavnými témami bola vtedy ešte nepodpísaná dohoda o financovaní „Stuttgart 21“ a trasa Mníchov – Mühlendorf – Freilassing. Rokovania boli úspešné a veľmi poučné. Spoločnosť Deutsche Bahn a takisto minister dopravy prejavili ochotu čo najrýchlejšie vyriešiť uvedené záležitosti.

V apríli dostal koordinátor pozvanie na zasadnutie odborníkov iniciatívy „Magistrála pre Európu“ a hlavného mesta spolkovvej krajiny Štuttgartu, na ktorom prítomným poskytol prehľad o aktuálnom stave železničnej trate

Ulm – Augsburg

Je nevyhnutné uskutočniť podrobnú diskusiu o úseku Neu-Ulm – Augsburg, keďže uvedená diskusia sa ešte neuskutočnila. Doteraz to nebolo nevyhnutné, pretože ešte nebolo k dispozícii rozhodnutie týkajúce sa úseku Štuttgart – Ulm. V súčasnosti je možné začať analýzu, ale je potrebné brať do úvahy, že existujúca infraštruktúra sa môže ešte dlho používať ako vyhovujúca. Bavorská vláda vynaložila tento rok pozoruhodné úsilie v súvislosti s výstavbou trasy Neu-Ulm – Augsburg vrátane tretej koľaje západne od Augsburgu. Financovanie je však naďalej nevyriešené.

Na prestavbu stanice Augsburg je potrebné už tento rok vypracovať dokumentáciu na plánovanie, a potom začať a realizovať postup. Stavebné práce by sa mohli začať o dva až tri roky.

Augsburg – Mníchov

Výstavba štvorkoľajového úseku Augsburg – Mníchov rýchlo napreduje a úsek po Mering bude dokončený v roku 2008, úsek po Olching bude dokončený v roku 2010. Potom budú môcť vlaky prechádzať týmto úsekom rýchlosťou 230 km/h, a to na vďaka oddeleniu nákladnej a regionálnej dopravy od (medzi)národnej rýchlej dopravy.

V novembri 2008 koordinátor navštívil všetky stavebné práce na tejto trase medzi Olchingom a Augsburgom, ako aj stanicu v Mehringu. S radosťou konštatoval, že práce rýchlo napredujú a trasa bude môcť byť odovzdaná do prevádzky do konca roka 2010.

Takisto na jeseň v roku 2008 koordinátor navštívil predsedu spoločnosti Flughafen München GmbH, pričom využil príležitosť a zdôraznil osobitný význam pripojenia mníchovského letiska k železničnej osi Paríž – Bratislava a nevyhnutnosť usporiadať v roku 2010 konferenciu dotknutých letísk pozdĺž tejto železničnej trasy.

Salzburg – Linz

Trasu Salzburg – Linz tvoria viaceré úseky, ktoré sa nachádzajú v rôznych fázach vývoja. Pokiaľ ide o spojenie Salzburg – Attang – Puchheim, ešte tento rok budú predstavené výsledky týkajúce sa alternatív vysokovýkonnej trate. Po uskutočnení všetkých stavebných opatrení na takzvanej západnej železnici v roku 2013 sa cestovanie skrátí zo súčasných 3 hodín 20 minút na 2 hodiny 20 minút. Okrem toho 7. novembra 2008 sa slávnostne začala výstavba novej hlavnej stanice v Salzburgu.

Linz – St. Pölten

Najdôležitejšie práce za uplynulé roky sa vykonali medzi mestami Linz a St. Pölten. Tento úsek bude onedlho dokončený; štvorkoľajová výstavba celého úseku znamená podstatné zvýšenie kapacít, ako aj zvýšenie rýchlosti na 200 km/h. Výstavba úseku Ybbs – Amstetten rýchlo napreduje; predpokladá sa, že tento úsek bude dokončený v roku 2012. Okrem toho je veľmi dôležité pokračovať vo výstavbe obchvatu pri St. Pölten pre nákladné vlaky, ktorá sa po zastavení prác v roku 2002 môže tento rok opäť začať. Na tento úsek železničnej osi je z vnútroštátneho balíka stimulačných opatrení Rakúska vyčlenená veľká suma.

St. Pölten – Viedeň

Za uplynulé roky neoslávil žiadny iný úsek taký počet prekopaných tunelov ako úsek medzi mestami Sankt Pölten a Viedeň. Po prekopení tunela pri Wienerwalde v septembri 2007, tunela pri Stierschweiffelde v apríli 2007 a tunela pri Reiserbergu vo februári 2008 sa 25. mája 2009 slávnostne začali práce na tuneli pri Lainzi.

II.2 Ďalšia činnosť

Predovšetkým je potrebné poukázať na činnosť združenia v rámci iniciatívy „Magistrála pre Európu“, ktoré združuje všetky regióny a mestá, ako aj priemyselnú a obchodnú komoru na trase Paríž – Bratislava. Toto záujmové združenie, ktorému predsedá primátor mesta Karlsruhe pán Fenrich, už v minulosti uskutočnilo štúdie, ktoré prispeli k podpore hospodárskeho návrhu týkajúceho sa príslušného projektu. Združenie má stálu pracovnú skupinu, ktorá zasadá štyri- až päťkrát do roka a umožňuje pravidelnú výmenu najnovších výsledkov týkajúcich sa projektu. Uvedené zasadnutia sa konali v Mníchove, Ulme, Viedni/Bratislave, Štutgarte a nakoniec v Štrasburgu.

Iniciatíva „Magistrála pre Európu“ spolu s úradom plánovania KLOK, ako aj priemyselnou a obchodnou komorou prehĺbila takisto štúdie o využívaní tohto železničného spojenia pre nákladnú dopravu. Po týchto prácach nasledovala analýza logistickej organizácie, najmä terminálov. Prínosom štúdií a prác iniciatívy budú konkrétne výsledky, ktoré bude potrebné zdôrazniť.

Koordinátor víta činnosti iniciatívy „Magistrála pre Európu“ a vyjadruje jej poďakovanie za neúnavnú snahu o čo najrýchlejšie vybudovanie železničnej trasy Paríž – Bratislava.

Združenie *Association TGV Est européen* je ďalšie združenie, ktoré sa veľmi aktívne zúčastňuje na prioritnom projekte č. 17. Za uplynulé tri roky funkčného obdobia koordinátora viedla združenie *Association TGV Est européen* bývalá primátorka mesta Štrasburg pani Fabienne Kellerová. Začala organizáciu, ktorá vykonáva mnoho činností a ktorá v rámci projektu združila aktérov z oblastí hospodárstva, vedy, kultúry a cestovného ruchu. Koordinátor víta činnosť združenia *Association TGV Est européen* a vyjadruje poďakovanie za snahu o čo najrýchlejšie vybudovanie železničnej trasy Paríž – Bratislava.

II.3 Štúdia o výstavbe a prevádzke európskych železničných koridorov

Iniciatíva „Magistrála pre Európu“ uverejnila v roku 2006 podrobný atlas, ktorý je zameraný najmä na prepojenie medzi novou trasou Paríž – Bratislava a regionálnym a miestnym zásobovaním. Aj v tomto roku pokračovala v uvedených činnostiach prostredníctvom uverejnenia inej štúdie v spolupráci so spoločnosťou SMA und Partner AG v Zürichu.

Predmetom tejto štúdie je železničná trasa Paríž – Bratislava a štúdia okrem iného skúma, akým spôsobom je možné vopred zosúladiť cestovný poriadok na medzinárodnej úrovni, dokonca aj zároveň s plánovaním výstavby tak, aby koncový užívateľ mal čo najväčší úžitok z investícií: ideálny čas cesty, dobré prípoje a časté spojenia. Toto integrované plánovanie cestovného poriadku a infraštruktúry je podmienkou dobrého fungovania železničnej siete.

Základom uvedeného prieskumu sú tri výsledky: po prvé, vytvorenie európskej zóny zaručujúcej voľnú osobnú dopravu; po druhé, integrácia vysokorýchlostných tratí v Európe a po tretie, liberalizácia medzinárodnej železničnej osobnej dopravy. Preto je nevyhnutné preskúmať organizačné podmienky, najmä časový predstih, aby sa medzinárodná vysokorýchlostná doprava mohla aj skutočne rozvíjať. Prioritný projekt č. 17 je vhodný príklad, na základe ktorého je možné poukázať na tieto súvislosti.

Táto štúdia bude uverejnená v auguste 2009.

II.4 Interoperabilita

V európskej železničnej sieti sú rozdielne technické normy prekážkou v medzinárodnej železničnej doprave. Preto je nevyhnutné vynaložiť spoločné úsilie na harmonizáciu týchto systémov na európskej úrovni. To znamená zabrániť, aby sa v každom členskom štáte investovalo veľa finančných prostriedkov do rozvoja, testovania a overovania systémov, ktoré sú nezlučiteľné, ale majú podobné požiadavky. Na základe uvedenej skutočnosti Európska komisia podporila zjednotenie rôznych vnútroštátnych výskumných projektov a vytvorila veľký európsky hospodársky projekt ERTMS (European Rail Traffic Management System). Zjednotenie mnohých, v súčasnosti paralelne existujúcich signalizačných zariadení prinesie viaceré výhody, konkrétne zvýšenie konkurencieschopnosti a dynamiky železničného odvetvia, podporu integrácie trhov s nákladnou a osobnou železničnou dopravou, dodanie dynamiky európskemu trhu s vybavením železničných tratí, zníženie nákladov a zlepšenie kvality železničnej dopravy. ERTMS je preto úplne v súlade s lisabonskou stratégiou.

Zariadenie ERTMS v súčasnosti prevádzkovej trasy medzi Parížom a Baudrecourtom sa dokončí ešte v tomto roku. Zvyšných 100 km na francúzskom území bude až do ich odovzdania do prevádzky, teda najneskôr do roku 2015, vybavených zariadením ERTMS.

Na nemeckom území bude trasa z Appenweier do Karlsruhe, ktorá je spoločným úsekom s prioritným projektom č. 24, podľa vyhlásenia o úmysle týkajúceho sa koridoru ERTMS „A“ vybavená do roku 2015. Úsek medzi mestami Štuttgart a Ulm sa plánuje vybaviť do dokončenia výstavby trasy (najneskôr do roku 2020). Pokiaľ ide o zvyšný úsek, takisto sa vynaloží veľké úsilie na celkové vybavenie úseku v Nemecku zariadením ERTMS.

V Rakúsku bude zariadenie ERTMS na železničnej osi Paríž – Bratislava dokončené do roku 2012, na Slovensku najneskôr do odovzdania trasy do prevádzky medzi slovensko-rakúskou hranicou až do Bratislavy, teda predpokladá sa, že do roku 2020.

III. ZÁVERY A ODPORÚČANIA

V súvislosti s prioritným projektom č. 17, Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava, sa dosiahli podstatné výsledky. Do prevádzky sa odovzdali dôležité úseky: Paríž – Baudrecourt, Appenweier – Karlsruhe – Štuttgart (s výnimkou Rastattu), Linz – St. Pölten (s výnimkou niektorých úsekov pri mestách Asten a Ybbs). Do roku 2013, teda do konca súčasného finančného výhľadu, budú dokončené dôležité úseky: Štrasburg – Kehl – Appenweier, Augsburg – Mníchov, Linz – St. Pölten – Viedeň; ďalšie projekty podstatne pokročia do konca roka 2013, najmä Baudrecourt – Vendenheim a Viedeň – Bratislava. Pokiaľ ide o úsek Štuttgart – Ulm, najproblematickejšie miesto celej trasy, podpísaním dohody o financovaní sa zaznamenal podstatný pokrok; dokončenie sa plánuje na rok 2020.

Na základe uvedenej skutočnosti je možné realizovať prioritný projekt v relatívne krátkom čase. Zahŕňa regióny s výrazným hospodárskym významom, spája mnohé veľké mestá a tým zaručuje bezprostredný prístup pre takmer 32 miliónov obyvateľov.

Napriek tomu je však nevyhnutné zdôrazniť, že aj teraz ešte existujú problémy, ktoré bude potrebné riešiť v nasledujúcich rokoch. Koordinátor preto odporúča uskutočniť prípravu na čo najrýchlejšie dokončenie niektorých úsekov, ako aj zohľadniť ďalšie aspekty dopravnej politiky:

- zabezpečenie kontinuity príprav a nadväzujúcich prác na druhom úseku *TGV Est européen* (TGV Ost); jeho dokončenie umožní na tejto trase polhodinovú úsporu času;
- objasnenie postupu týkajúceho sa úseku Mníchov – Salzburg, na základe ktorého sa spoja všetky zúčastnené strany s cieľom objasniť financovanie a fázy realizácie tejto trasy;
- intermodalita: so zreteľom na veľký počet letísk pozdĺž tejto železničnej trasy koordinátor odporúča pripojenie všetkých letiskových terminálov; na koordinované splnenie tohto cieľa koordinátor odporúča usporiadať v nasledujúcom roku konferenciu letísk;
- táto intermodalita má aj pre nákladnú dopravu podstatný význam: je možné prehĺbiť aspekty logistiky, terminálov atď.; v tejto súvislosti je potrebné uviesť, že prioritný projekt č. 17 zahŕňa mnoho terminálov pozdĺž blízkych vodných ciest; koordinátor preto odporúča ďalej využiť výsledky *štúdie KLOK*;

- koordinátor odporúča ďalej využiť výsledky *štúdie SMA* v prospech prioritného projektu TEN č. 17; na základe týchto výsledkov bude možné vyriešiť otázku zostavenia cestovného poriadku harmonizovaného na európskej úrovni;
- koordinátor odporúča celkovo vybaviť železničnú trasu zariadením ERTMS s cieľom zaistiť interoperabilitu na osi Paríž – Bratislava.

ANNEXE I

DÉCLARATION D'INTENTION
des ministres des transports de
L'Autriche, la France, l'Allemagne et la Slovaquie
sur le projet prioritaire de RTE-T No. 17
"Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava"
9 juin 2006
Luxembourg

Les Ministres,

- se référant à la décision N° 884/2004/EC du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport qui fixe une liste de projets prioritaires parmi lesquels figure l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*",
- se référant au règlement 2236/95 du Conseil, déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, modifié en dernier lieu par le règlement 807/2004 et faisant l'objet d'une nouvelle modification en ce moment,
- constatant que le règlement 2236/95 précité permet d'octroyer des concours financiers communautaires dont le taux maximum est de 50% pour les études, de 20% pour les sections transfrontalières, ainsi que pour les goulets d'étranglement constituant des barrières naturelles et de 10% pour les autres sections,
- se réjouissant de la nomination d'un coordonnateur européen, M. Péter Balázs, pour cet axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*",
- conscient du potentiel considérable que représente la réalisation de l'axe à grande vitesse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" en matière de croissance économique, d'emplois et d'amélioration de la compétitivité, notamment en facilitant le mouvement des personnes et des marchandises dans l'union européenne entière,
- reconnaissant l'importance de l'axe ferroviaire est-ouest à grande vitesse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" pour le développement économique des Etats membres de l'UE et leur intégration dans le marché unique,
- apportant leur soutien à la promotion de l'utilisation du transport ferroviaire comme mode de déplacement durable et reconnaissant les bénéfices retirés par les pays en matière de sécurité des déplacements et de réduction de leur nuisance environnementale,
- prenant en compte l'importance de coordonner les efforts des différents pays associés au projet afin de garantir l'intérêt européen commun de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*",
- conscient du fait que la maximisation des bénéfices microéconomiques et macroéconomiques passe par la réalisation de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" et que les investissements dans les maillons manquants contribueront également à augmenter la rentabilité des sections déjà existantes,

- constatant les grands progrès déjà réalisés tout au long de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" et se réjouissant de la mise en service de nouvelles sections de la ligne à partir de 2007,
- soulignant l'importance d'optimiser l'interopérabilité de cet axe en poursuivant une réalisation coordonnée de la ligne entière de sorte que toutes les sections individuelles constituent une seule ligne interopérable,
- poursuivant l'objectif de réaliser le projet "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" dans les meilleurs délais possible dans le cadre des possibilités de financement offertes.

Demandent à cette fin:

1. un cofinancement communautaire, dans le cadre des possibilités offertes par le règlement financier concerné, notamment pour les sections transfrontalières et pour les goulets d'étranglement importants
2. un appui du coordonnateur européen pour assurer la réalisation complète de cet axe ferroviaire dans les meilleurs délais possibles.

Affirment par la présente:

3. poursuivre de façon coordonnée la réalisation de toutes les sections de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" dans les meilleurs délais possibles dans le cadre des possibilités de financement offertes afin d'en maximiser les bénéfices, de façon à réduire substantiellement les temps de déplacements, en accroissant les capacités du trafic passager et fret, ainsi qu'en assurant un lien optimal intra- et intermodal avec d'autres projets prioritaires (RTE),
4. établir une coopération étroite entre tous les acteurs poursuivant la mise en œuvre coordonnée de l'axe "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*", et en particulier les sections transfrontalières et les goulets d'étranglement,

Hubert GORBACH, Vizekanzler und Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich

Dominique PERBEN, Ministres des transports, République Française

Wolfgang TIEFENSEE, Ministre des transports, République Fédérale d'Allemagne

Pavol PROKOPOVIČ, Ministre des transports, République Slovaque

ANNEXE II

Strasbourg, le 14 juin 2006 DÉCLARATION DE SOUTIEN

à la réalisation du projet prioritaire n° 17 du Réseau transeuropéen de transport concernant l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*"

Les signataires,

- se réjouissant de la signature, le 9 juin 2006 à Luxembourg, par les Ministres des Transports de la République Française, de la République Fédérale d'Allemagne, de la République Fédérale d'Autriche et de la République de Slovaquie, d'une déclaration d'intention associant pour la première fois les quatre Etats membres concernés par la modernisation de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*";
- se félicitant de la nomination, pour ce projet, d'un coordonnateur européen, M. Péter Balázs, et de la dynamique positive qui a résulté de cette nomination;
- se réjouissant de la signature d'un traité franco-allemand relatif à la construction d'un nouveau pont sur le Rhin, entre Strasbourg et Kehl, pour 2010, qui, après la réalisation de la section Kehl-Appenweier, créera un lien ferroviaire de qualité entre la France et l'Allemagne;
- saluant l'avancée significative des négociations entre l'Allemagne et l'Autriche relatives à la réalisation de la section transfrontalière Salzburg-Freilassing;
- se félicitant des contacts étroits établis entre les autorités slovaques et autrichiennes, permettant d'envisager, entre les deux pays, une coordination efficace pour la réalisation de la section transfrontalière Vienne-Bratislava;
- exprimant leur entier soutien au processus de coordination multilatérale engagé par le coordonnateur européen;
- réitérant leur demande d'un soutien fort de la part de l'Union européenne;
- lançant aux Etats membres un appel pressant afin que l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" soit modernisé dans les meilleurs délais possibles, avec l'objectif d'une réalisation intégrale à l'horizon 2015;
- conscients du potentiel considérable que représente la réalisation de l'axe à grande vitesse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*", et ses interconnexions, en matière de croissance économique, d'emplois et d'amélioration de la compétitivité, notamment en facilitant la circulation des personnes et des marchandises dans l'ensemble de l'Union Européenne;
- se félicitant de l'importance des investissements réalisés ou prévus par les collectivités locales et régionales dans le but, d'une part, de valoriser les gares et leur environnement, et, d'autre part, d'assurer l'articulation des transports nationaux et internationaux avec les transports locaux et régionaux en vue d'optimiser l'accès des territoires à l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*";

- soulignant l'importance d'intégrer les différents centres d'intermodalité (aéroports, et, pour le fret, les plates formes multimodales);
- constatant les travaux déjà réalisés tout au long de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" et se réjouissant de la mise en service progressive de nouvelles sections entre 2007 et 2015,

Affirment par la présente:

1. apporter leur appui aux Etats membres et au coordonnateur européen pour poursuivre la modernisation de cet axe ferroviaire d'ici 2015;
2. vouloir créer les conditions d'une coordination étroite entre toutes les autorités compétentes afin de faciliter la mise en œuvre de ce projet et sa réalisation dans les meilleurs délais possibles;

Demandent à cette fin:

3. l'inscription dans les programmations budgétaires nationales des ressources nécessaires à la réalisation des sections manquantes, en vue d'une réalisation complète dans les meilleurs délais et au plus tard pour 2015;
4. un cofinancement communautaire effectif, selon les possibilités offertes par le règlement financier concerné, aussi bien pour les sections transfrontalières que pour les goulets d'étranglement importants, dans le but de garantir l'interopérabilité de la ligne entière,
5. la mise en place d'un schéma de desserte à l'échelle de l'intégralité de l'axe, de façon à réduire substantiellement les temps de déplacements, en accroissant les capacités du trafic passager et fret, ainsi qu'en assurant un lien optimal avec des hubs intermodaux de niveau régional et local, notamment avec les nombreux aéroports situés sur cet axe, et avec d'autres projets prioritaires (RTE).



ANEXE III

