



**VÝROČNÁ SPRÁVA O ČINNOSTI  
EURÓPSKEHO KOORDINÁTORA**

**PÉTER BALÁZS**

**PRIORITNÝ PROJEKT č. 17**

**„Železničná os  
Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava“**

**Brusel**

**Júl 2006**

## OBSAH

### Zhrnutie

1.	ÚVOD .....	5
2.	SÚHRNNÁ ANALÝZA PROJEKTU .....	5
2.1.	Francúzsko.....	5
2.2.	Francúzsko-Nemecko: cezhraničný úsek .....	6
2.3.	Nemecko.....	6
2.4.	Nemecko-Rakúsko: cezhraničný úsek.....	7
2.5.	Rakúsko .....	7
2.6.	Rakúsko-Slovensko .....	7
2.7.	Slovensko .....	8
3.	ZÚŽENÉ PRECHODY A INÉ OSOBITNÉ PROBLÉMY .....	8
3.1.	Zúžené prechody .....	8
3.2.	Slepé železničné stanice .....	8
3.3.	Letiská .....	8
3.4.	Prepojenie s ostatnými prioritnými projektmi.....	9
3.5.	Nesúhlas .....	9
4.	CESTOVNÁ DOBA .....	9
5.	ČASOVÝ HARMONOGRAM A FINANCOVANIE: PREDPOKLADY.....	10
5.1.	Časový harmonogram.....	10
5.2.	Financovanie.....	10
5.2.1.	Celkové náklady .....	10
5.2.2.	Náklady na cezhraničné úseky .....	10
5.2.3.	Investície počas obdobia 2007-2013 .....	10
6.	ČINNOSTI 2006 – 2007 .....	11
7.	ZÁVERY A PREDBEŽNÉ ODPORÚČANIA.....	12
Príloha I:	Mapa Paríž-Bratislava	
Príloha II:	Vyhlásenie o úmysle	
Príloha III:	Vyhlásenie o podpore	
Príloha IV:	Tabuľka	

Názory vyjadrené v tejto správe sú názormi európskeho koordinátora a nepredstavujú oficiálne stanovisko Európskej komisie.

## Zhrnutie

Komisia 20. júla 2005 menovala šiestich európskych koordinátorov niektorých prioritných projektov transeurópskej siete a pánovi Péter Balázsovi zverila koordináciu prioritného projektu č. 17 (železničná os Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava).

Predkladané informácie, ako aj predbežné odporúčania uvedené na konci tejto správy sú výsledkom série stretnutí a návštev uskutočnených medzi júlom 2005 a júlom 2006. Po prvých rokovaníach s predstaviteľmi ministerstiev príslušných členských štátov nasledovala séria stretnutí s regionálnymi predstaviteľmi. Rokovania sa viedli aj s Európskou investičnou bankou a niektorými predstaviteľmi železničných spoločností a so zástupcami obchodných komôr alebo zástupcami politického a kultúrneho života.

Činnosti európskeho koordinátora v rámci tohto prvého roka jeho práce umožnili zhromaždiť podrobné údaje o jednotlivých úsekoch tohto prioritného projektu tak z hľadiska časového harmonogramu, ako aj z hľadiska nákladov, a umožnili začať dvojstrannú a mnohostrannú koordináciu medzi štyrmi zainteresovanými členskými štátmi.

Výsledky môžeme zhrnúť takto:

- Myšlienka železničnej trate Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava, ktorá je podstatou prioritného projektu 17 stanoveného rozhodnutím 2004/884, existuje už veľmi dlho. Donedávna bol však tento projekt skôr sústavou izolovaných vnútroštátnych úsekov; po prioritnom zapísaní v rámci rozhodnutia 2004/884 a po vymenovaní európskeho koordinátora o rok neskôr sa posilnila celková koordinácia prác vo vzťahu k celej trati;
- Táto celková koordinácia vyústila 9. júna 2006 v Luxemburgu do podpisu vyhlásenia o úmysle ministrami dopravy Francúzskej republiky, Spolkovej republiky Nemecko, Rakúskej republiky a Slovenskej republiky (pozri prílohu II);
- Okrem toho regionálne orgány zainteresované na trati Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava a ostatné zainteresované strany pozdĺž tejto trate ako obchodné komory, železničné spoločnosti, priemyselné podniky, univerzity a združenia presadzujúce výstavbu tejto trasy, podpísali vyhlásenie o podpore (pozri prílohu III);
- Vytvorená koordinácia teda zahŕňa všetky príslušné orgány pozdĺž trate a na tomto základe umožňuje pokračovať v prácach aj v nadchádzajúcich rokoch;
- Podpísanie vyhlásenia štyrmi ministrami je príkladom záväzku štyroch zainteresovaných členských štátov, ktoré do jednotlivých úsekov tejto trate do dnešného dňa investovali viac ako 10 miliárd eur;
- Okrem toho, pokiaľ ide o dvojstrannú a mnohostrannú koordináciu, v tomto prvom roku činnosti európskeho koordinátora sa dosiahol **značný pokrok** v oblasti koordinácie troch cezhraničných úsekov: **dvojstrannú zmluvu** podpísali Francúzsko a Nemecko (týkajúcu sa mosta v Kehl) a ďalšiu parafovali Nemecko a Rakúsko (úsek Freilassing-Salzburg); medzi rakúskymi a slovenskými orgánmi sa začali podrobné rokovania o prepojení Viedne a Bratislavy;

- Práce na všetkých troch cezhraničných úsekoch teda napredujú dosť dobre, ale treba ich dôsledne monitorovať, pretože nie sú stanovené časové harmonogramy a do dnešného dňa sa dosiahol pokrok iba v prípade častí troch úsekov;
- Práce napredujú nielen na cezhraničných úsekoch, ale aj na úsekoch, ktoré nie sú cezhraničné:
- Napríklad **Francúzsko** sprevádzkuje v júni 2007 prvú fázu TGV-východ-Európa a druhú fázu **TGV-východ** by mohlo dokončiť v roku 2015, alebo aj skôr; zatiaľ však nie je zabezpečené financovanie tejto druhej fázy;
- **Rakúsko** by v roku 2013 mohlo dokončiť úsek Linz-Viedeň, vrátane úseku **St.Pölten-Viedeň**, na ktorom sa nachádzajú významné tunely, čo spôsobuje vysoké náklady;
- **Nemecko** by v roku 2015 mohlo dokončiť úseky Štuttgart-Ulm, Ulm-Augsburg-Mníchov a Mníchov-Mühlendorf-Freilassing, ale zatiaľ nie je zabezpečené financovanie týchto úsekov (okrem úseku Augsburg-Mníchov);
- **Slovensko** by malo realizovať príslušnú časť prioritného projektu 17 v určenom termíne; jednotlivé úseky však treba ešte analyzovať a zabezpečiť financovanie prostredníctvom kohézneho fondu;
- Zúžené prechody tvoria tri úseky: Baudrecourt-Vendenheim (Vogézy), Štuttgart-Ulm (Schwäbische Alb) a St.Pölten-Viedeň (Wienerwald);
- Odstránenie týchto zúžených prechodov umožní prepojiť dlhé úseky vybudované po oboch stranách zúženého prechodu, čo umožní vytvoriť skutočnú sieť s mnohými križovatkami s ďalšími prioritnými projektmi; odporúča sa spolufinancovanie zo strany Spoločenstva;
- Celkové náklady na spojnicu dlhú **1 382 km** predstavujú **23 miliárd eur**. Náklady na jeden kilometer sú teda takmer 17 miliónov eur; doteraz sa investovalo asi 10 miliárd eur, ešte je potrebné financovanie vo výške 13,4 miliardy eur;
- Na základe oznámení príslušných orgánov je v súčasnosti možné náklady na **cezhraničné úseky** odhadnúť na **1 988 miliónov eur**: 1 526 miliónov eur by sa malo spolufinancovať z rozpočtu na transeurópske dopravné siete (TES); 462 miliónov eur by mohlo byť financovaných z kohézneho fondu; vplyv na rozpočet TES na obdobie 2007-2013 sa v súčasnosti odhaduje na približne 270 miliónov eur v prípade financovania troch cezhraničných úsekov do 20 %;
- Na základe oznámení príslušných orgánov sa vplyv **troch zúžených prechodov** na rozpočet TES na obdobie 2007-2013 v súčasnosti odhaduje na približne 600 miliónov eur v prípade financovania troch zúžených prechodov do 10 %;
- Z hľadiska pokroku dosiahnutého členskými štátmi a na základe analýzy jednotlivých úsekov možno predpokladať, že tento projekt sa v celom rozsahu dá uskutočniť do roku 2015 (pozri prílohu IV);
- Možnosť vybudovať celú trať v uvedenom termíne však závisí od vnútroštátnych investícií a od podpory Spoločenstva určenej pre túto železničnú os, ako aj od dodržiavania v súčasnosti predpokladaného časového harmonogramu; sústredenie

spolufinancovania Spoločenstva na spomenuté úseky prispeje k dosiahnutiu tohto cieľa.

## 1. ÚVOD

Prvé návrhy vysokorýchlostnej železničnej spojnice na tejto osi pochádzajú z osemdesiatych rokov. Po roku 1990 bolo založené združenie všetkých **miest, regiónov a obchodných komôr** na osi Paríž-Budapešť<sup>1</sup> s názvom „Iniciatíva magistrála pre Európu“. Táto „Iniciatíva magistrála“ často spolupracuje s ďalším veľmi aktívnym združením – „Združenie TGV-východ-Európa“. Tento prioritný projekt vždy výrazne podporovali regióny ako Bádensko-Württembursko alebo Alsasko a mestá ako Štrasburg alebo Karlsruhe. Osobitnou črtou tejto trate je skutočnosť, že nezabezpečuje iba spojenie medzi mestami na oboch koncoch, Parížom a Bratislavou, ale predstavuje rad úsekov medzi veľmi významnými mestami, ktorým ponúka nespočetné perspektívy budúcich vzájomných prepojení.

Členské štáty reagovali na túto požiadavku a na regionálnu a miestnu mobilizáciu. Zo sumy potrebnej na vybudovanie celej železničnej osi, ktorá predstavuje 23 miliárd eur, sa doteraz investovalo už 10 miliárd eur. Od roku 2007 sa budú postupne uvádzať do prevádzky významné úseky. Na základe súčasnej analýzy možno predpokladať, že k úplnému sprevádzkovaniu dôjde v roku 2015. Pre niektoré chýbajúce úseky však treba ešte zabezpečiť financovanie a práve spolufinancovanie Spoločenstva je kľúčovým prvkom pre splnenie cieľa úplného sprevádzkovania v roku 2015.

V spolupráci so 4 dotknutými členskými štátmi bol zostavený **pracovný plán**. V rámci toho pracovného plánu sa uskutočnilo dvadsaťšesť služobných ciest.

## 2. SÚHRNNÁ ANALÝZA PRIORITNÉHO PROJEKTU PARÍŽ-BRATISLAVA

### 2.1. Francúzsko

- **Paríž-Baudrecourt**: vo fáze dokončovania výstavby; tento úsek je zároveň súčasťou prioritného projektu 4 Paríž-Mannheim. Predpokladá sa, že tento úsek bude prevádzkyschopný v júni 2007.
- **Baudrecourt-Vendenheim** (na sever od Štrasburgu): francúzska vláda oznámila 18. decembra 2003 na zasadnutí Vládneho výboru pre územné plánovanie a rozvoj (Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire - CIADT), že práce v rámci realizácie druhej fázy „Vysokorýchlostnej trate východ - Európa“ sa začnú v roku 2010 (vedúce k sprevádzkovaniu v roku 2015). Vláda zároveň vytýčila úlohu zabezpečiť financovanie tohto projektu a požiadala Réseau Ferré de France (RFF - spoločnosť spravujúcu francúzsku železničnú infraštruktúru), aby zostavila harmonogram realizácie so zreteľom na variant najrýchlejšej

---

<sup>1</sup> Štúdia, ktorú uskutočnila „Iniciatíva magistrála pre Európu“ v júni 2001, poskytuje veľmi užitočnú analýzu vplyvu uplatniteľnú na veľkú časť tejto železničnej trate. Okrem iného bol v roku 2006 vydaný podrobný atlas. Koordinátor nástojil na tom, že poverenie, ktoré mu bolo udelené na trať Paríž-Bratislava, sa neodlišuje od cieľov, ktoré sleduje toto združenie.

realizácie, samozrejme pod podmienkou zabezpečenia financií. V prípade tohto druhého variantu „najrýchlejšej realizácie“ by sa s prácami mohlo začať začiatkom roku 2009, čo by umožnilo sprevádzkovanie trate v roku 2014.

- **Vendenheim-Štrasburg-most v Kehl:** železničná stanica v Štrasburgu sa práve prebudováva tak, aby od roku 2007 mohla prijímať vlaky TGV. Úsek od železničnej stanice Štrasburg po most v Kehl bude do roku 2010 upravený tak, aby umožňoval maximálnu rýchlosť 160 km/h.

## 2.2. Francúzsko-Nemecko: cezhraničný úsek

- **Hlavná železničná stanica v Štrasburgu – most v Kehl - Appenweier:** 14. marca 2006 bola podpísaná dvojstranná dohoda o výstavbe nového mosta cez Rín. Plánuje sa výstavba nového dvojkoľajového mosta. Ostatné časti tohto úseku sú opísané v predchádzajúcom texte (železničná stanica v Štrasburgu) a ďalej (Appenweier).

## 2.3. Nemecko

- **Most v Kehl-Appenweier:** tento úsek sa plánuje upraviť na prevádzkovú rýchlosť do 200 km/h. Treba však ešte doriešiť problém zákruty v Appenweier, kde sa tento úsek napája na trať Bazilej-Karlsruhe. Súčasná zákruta by kvôli obmedzenej rýchlosti znížila časovú úsporu na tomto úseku na nulu a zmenšila by jeho kapacitu, pretože sa tu koľaje úrovňovo krížia (treba postaviť nadjazd).
- **Appenweier-Karlsruhe-Bruchsal:** úsek Karlsruhe-Rastatt musí byť ešte upravený, ostatné úseky už boli dokončené, na **prejazd cez Rastatt** sa plánuje vybudovať tunel (konanie o územnom plánovaní bolo ukončené v roku 1996); pokračujú však diskusie o prijateľnosti povrchového riešenia.
- **Bruchsal-Štuttgart:** vysokorýchlostný úsek už bol sprevádzkovaný.
- **Štuttgart-Ulm:** úsek Štuttgart-Ulm ešte treba upraviť. Umiestnenie súčasnej slepej železničnej stanice spôsobuje meškania a blíži sa k dosiahnutiu maximálnej kapacity; projekt „Štuttgart 21“, ktorý je súčasťou tohto nového úseku, predpokladá vybudovanie novej tranzitnej podzemnej železničnej stanice a vytvorí nové priame prepojenie s letiskom. Plánuje sa vyhlásenie tunela medzi novou hlavnou železničnou stanicou a letiskom Štuttgart. Pri letisku sa vybuduje nová železničná stanica, čím sa zároveň umožní aj lepšie prepojenie s ostatnými železničnými traťami. Stúpanie z doliny obkolesenej strmými svahmi, v ktorej sa nachádza Štuttgart, na plošinu nazývanú „Filderebene“ a ďalej až po „Schwäbische Alb“ predstavuje dve prírodné prekážky so značným výškovým rozdielom, ktoré treba prekonať. Úsek Štuttgart-Ulm by mohol byť realizovaný do roku 2015, ale zatiaľ nie je zabezpečené jeho financovanie.
- **Ulm-NeuUlm-Augsburg-Mníchov:** práve prebieha výstavba železničnej stanice v Neu-Ulm, ktorá bude dokončená v roku 2008. Medzi Neu-Ulmom a Augsburgom sa plánuje výstavba tretej koľaje. Úsek Augsburg-

Mníchov sa taktiež buduje a mal by byť dokončený v rokoch 2008 až 2010. Tento úsek bude štvorkoľajový.

- **Mníchov-Mühldorf-Freilassing:** úsek definovaný v rozhodnutí 884/2004/ES ako cezhraničný. Pre niektoré práce na tomto úseku (rozšírenie úseku Ampfing-Mühldorf na dve koľaje) boli práve uvoľnené dodatočné prostriedky. Tento úsek pomôže odľahčiť preťažené cesty („Chemie Dreieck“ a možnosti používať Tauern k prístavom Jadranského mora).

#### 2.4. Nemecko-Rakúsko: cezhraničný úsek

- **Freilassing-Salzburg:** cezhraničný úsek, ktorý si vyžaduje úzku spoluprácu medzi Nemeckom a Rakúskom; práve bola dojednaná a parafovaná zmluva a úsek by sa mohol dokončiť do roku 2009.

#### 2.5. Rakúsko

- **Salzburg-Attnang:** tento úsek je charakterizovaný zložitými geografickými podmienkami a vyžadoval by si preto zložité inžinierske práce. Niektoré úpravy sa práve analyzujú, najmä medzi Salzburgom a Seekirchenom/Ederbauerom. Časový harmonogram a financovanie treba ešte overiť.
- **Attnang-Linz:** tento úsek je už upravený a v prevádzke, až na maličký kúsok v Breitenschützingu.
- **Linz-St.Pölten:** úsek je už čiastočne upravený a čiastočne sa na ňom ešte pracuje. Zabezpečené financovanie a predpokladaný termín ukončenia prác v roku 2010.
- **St.Pölten-Viedeň:** na tomto úseku sa pracuje; zabezpečené financovanie a predpokladaný termín ukončenia prác v roku 2013. Prebiehajú významné stavby vrátane prác na novej regionálnej železničnej stanici, ktorá má zabezpečiť prepojenie regiónov na sever od Dunaja a tunela popod Wienerwald v celkovej dĺžke viac ako 13 km.
- **Viedeň:** výstavba tunela v Lainzeri (dlhého 11 km) a novej hlavnej železničnej stanice: naplánované sú rozsiahle práce, aby sa odstránili súčasné slepé železničné stanice a mohlo sa prechádzať priamo zo západu na východ mesta.

#### 2.6. Rakúsko-Slovensko

- **Viedeň-Bratislava:** cezhraničný úsek, ktorý si vyžaduje úzku spoluprácu medzi Rakúskom a Slovenskom; časový harmonogram a financovanie nie sú ešte stanovené. Orgány oboch krajín sa dohodli na vybudovaní troch spojnic: dvoch severne od Dunaja prostredníctvom vylepšenia existujúcich spojnic cez Marchegg a jednej južne od Dunaja prechádzajúcej cez letisko Schwechat.

## 2.7. Slovensko

- Slovenské orgány rovnako ako rakúske orgány majú záujem na troch rôznych spojniciach s Viedňou: dvoch umožňujúcich vstup do mesta zo severu a jednej z juhu. Sústava spojnic je predmetom 5 projektov, predovšetkým projektu železničného tunela z Petržalky na stanicu Filiálka, vďaka ktorému vznikne nová podzemná železničná stanica a nová spojnica s bratislavským letiskom.

## 3. ZÚŽENÉ PRECHODY A INÉ OSOBITNÉ PROBLÉMY SÚVISIACE S TÝMTO PRIORITNÝM PROJEKTOM

### 3.1. Zúžené prechody

Výstavba tejto železničnej osi závisí nielen od výstavby troch cezhraničných úsekov, ale aj od odstránenia troch zúžených prechodov, ktoré sa nachádzajú na tejto trati. Ide o prechod cez tri prírodné prekážky, ktorými sú Severné Vogézy, Schwäbische Alb a Wienerwald.

Tieto prekážky sú relatívne krátke úseky, ktoré by však po dostavbe umožnili prepojenie dlhých úsekov tvoriacich skutočnú železničnú sieť.

### 3.2. Slepé železničné stanice

V súčasnosti spôsobuje existencia **slepých železničných staníc**, najmä 3 veľkých staníc v Štutgarte, Mníchove a vo Viedni značnú stratu času. Existujú projekty na výstavbu nových železničných staníc v Štutgarte a vo Viedni. V Mníchove boli projekty novej železničnej stanice zamietnuté z dôvodu negatívnej analýzy nákladov v pomere k výhodám.

### 3.3. Letiská

Rozhodnutie 884/2004/ES viackrát uvádza prepojenie s letiskami. Spojnica Paríž-Bratislava umožňuje prepojiť niekoľko regionálnych a národných letísk.

Vo Francúzsku bude prepojenie v Ile de France zabezpečovať priame spojenie z **letiska Charles de Gaulle**. V Lotrinsku prebieha výstavba železničnej stanice vedľa **regionálneho letiska Metz-Nancy-Lotrinsko**. V Alsasku sa na rok 2007 plánuje rýchle vlakové spojenie medzi **letiskom Štrasburg** a hlavnou železničnou stanicou.

V Nemecku sa plánuje priame spojenie **letiska Štuttgart** prostredníctvom vybudovania tunela medzi novou hlavnou železničnou stanicou a náhornou rovinou, na ktorej sa letisko nachádza. Odtiaľ bude nová spojnica pokračovať priamo smerom na Ulm. Toto prepojenie vytvorí priame a veľmi zaujímavé dopravné spojenie pre celý juhozápad Nemecka, pričom sa značne skrátí čas jazdy a vytvoria sa reálne podmienky na uvoľnenie preťaženej diaľnice. Dopravné spojenie s **letiskom Mníchov** je ešte stále predmetom štúdií a rôznych projektov. Okrem toho je nepriamo prepojené letisko Karlsruhe.

V Rakúsku je **letisko Salzburg** prepojené s hlavnou železničnou stanicou autobusovou kyvadlovou dopravou. **Letisko Linz** už má železničnú stanicu



na spojnici Paríž-Bratislava. Na druhej strane sú dve národné letiská, rakúske letisko Schwechat východne od **Viedne** a slovenské letisko východne od **Bratislavy**. Obe letiská by boli priamo prepojené novou spojnicou medzi Viedňou a Bratislavou.

Šesť z desiatich letísk, ktoré sa nachádzajú pozdĺž trate Paríž-Bratislava, sa teda bude môcť vzájomne prepojiť touto železničnou traťou (Charles de Gaulle, Lotrinsko, Štuttgart, Linz, Viedeň a Bratislava). Tri letiská budú prepojené nepriamo (Štrasburg, Karlsruhe a Salzburg). Situácia letiska Mníchov sa zatiaľ analyzuje.

### **3.4. Prepojenie s ostatnými prioritnými projektmi**

Prioritný projekt Paríž-Bratislava má veľa styčných bodov s inými prioritnými projektmi. Ide o tieto projekty: projekt 1 (prechod cez Mníchov), 4 (úsek Paríž-Baudrecourt), 22 (Budapešť-Viedeň), 23 (úsek Bratislava-Viedeň), 24 (úsek Bazilej-Karlsruhe) a 28 (úsek Baudrecourt-Štrasburg).

Okrem toho koridory smerujúce do nových susedných krajín križujú alebo sú napojené na PP 17<sup>2</sup>. Ako príklad môžeme spomenúť koridor 10, ktorý sa bude prekrývať s PP 17 medzi Mühldorfom a Salzburgom, aby pokračoval cez Tauern a napojil sa na PP 6 a okrem iného zabezpečil spojenie s prístavom v Terste. Tieto spojnice zabezpečia PP 17 významné dopravné toky.

### **3.5. Nesúhlas**

Projekt Paríž-Bratislava sa stretol a stále sa stretáva s nesúhlasom na miestnej úrovni na konkrétnych miestach pozdĺž trate. Tento nesúhlas je predmetom konaní ustanovených vnútroštátnym právom (a čiastočne vyplývajúcich z práva Spoločenstva). Pretože jednotlivé úseky trate Paríž-Bratislava sa nachádzajú v rozdielnych štádiách, medzi návrhom a výstavbou, niektoré spory sa už vyriešili, kým ďalšie spory sa nachádzajú na začiatku konania alebo sú predmetom skráteného konania.

Koordinátor bude tento nesúhlas monitorovať a vypočúje všetky potrebné strany, aby sa čo najdôkladnejšie oboznámil so spornými situáciami. Túto prácu začne v priebehu druhého roku jeho činnosti koordinátora.

Treba však podčiarknuť, že sa neobjavil žiadny významný spor, ktorý by bránil výstavbe trate ako celku.

## **4. CESTOVNÁ DOBA**

Predpoklady oznámené členskými štátmi umožňujú určiť celkovú cestovnú dobu. V súčasnosti trvá cesta z Paríža do Mníchova viac ako sedem a pol hodiny a cesta z Paríža do Bratislavy približne štrnásť hodín. Po dostavbe všetkých úsekov bude cesta z Paríža do Mníchova trvať asi 4.30 hod. a cesta z Paríža do Bratislavy okolo 8.30 hod.

---

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/ten/transport/external\\_dimension/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/index_fr.htm)

V súčasnosti sa spojenia po tejto osi, ako je spojenie Paríž – Mníchov a Mníchov – Viedeň, ale aj všetky ostatné spojenia medzi mnohými dopravne prepojenými mestami, sa stanú veľmi prítlačlivými spojeniami, vďaka ktorým sa budú môcť uvoľniť veľmi preplnené cesty pozdĺž tohto prioritného projektu, ako aj vzdušný priestor, ktorý je takisto blízko k preplneniu.

## 5. ČASOVÝ HARMONOGRAM A FINANCOVANIE: PREDPOKLADY

### 5.1. Časový harmonogram

Časový harmonogram výstavby jednotlivých úsekov naznačuje reálnu možnosť dostávať jednotlivé úseky do roku 2015. V tabuľke v prílohe IV sú uvedené termíny predpokladané v tomto štádiu pre jednotlivé úseky. Tieto predpoklady boli vypracované na jar roku 2006 a budú aktualizované v priebehu druhého roku činnosti.

### 5.2. Financovanie

#### 5.2.1. Celkové náklady

V tabuľke sa nachádza zoznam predpokladaných nákladov. Tieto celkové náklady sú vyššie než náklady, aké sa uvádzali vo Van Miertovej správe, a vyššie než náklady predpokladané členskými štátmi začiatkom roku 2005. Zvýšenie je však so zreteľom na infláciu obmedzené. Celkové náklady predpokladané k dnešnému dňu predstavujú sumu 13 469 miliónov eur.

Celkové náklady na prioritný projekt predstavujú takmer 23 miliárd eur pri trati dlhej 1 382 km. Priemerné náklady na jeden kilometer dosahujú skoro 17 miliónov eur, ale nemôžu sa zohľadniť ako porovnávací činiteľ, nakoľko sa úseky veľmi líšia v závislosti od reliéfu terénu a charakteristík usporiadania.

#### 5.2.2. Náklady na cezhraničné úseky

Náklady na cezhraničné úseky ako sú v súčasnosti definované rozhodnutím 884/2004 sú pomerne obmedzené a dosahujú 1 988 miliónov eur. Ide o tri úseky: Štrasburg-Kehl-Appenweier, Mníchov-Salzburg a Viedeň-Bratislava. Odporúča sa, aby náklady na slovenskú časť vo výške 462 miliónov eur pochádzali z kohézneho fondu. Zvyšná suma 1 526 miliónov eur by ostala na spolufinancovanie z rozpočtu TES-D.

#### 5.2.3. Investície počas obdobia 2007-2013

Počas tohto obdobia sa vybudujú dva cezhraničné úseky medzi Francúzskom a Nemeckom a Rakúskom a Slovenskom. Cezhraničný úsek medzi Rakúskom a Nemeckom bude počas tohto obdobia realizovaný aspoň sčasti, ale bude pokračovať aj v ďalšom období. Pokiaľ ide o ostatné úseky, so značnými investíciami sa počíta pozdĺž celej železničnej osi.

Finančné nariadenie umožňuje poskytnúť k dnešnému dňu finančnú pomoc do 50 % na štúdie a 10 % na výstavbu. Finančná pomoc na výstavbu cezhraničných úsekov a zúžených prechodov tvorených prírodnými prekážkami môže dosiahnuť 20 %. Treba poznamenať, že nové nariadenie je

predmetom postupu spolurozhodovania, čo by mohlo mať vplyv na mieru finančnej pomoci. Komisia navrhla vo svojom zmenenom a doplnenom návrhu mieru finančnej pomoci vo výške 20 % a 30 %<sup>3</sup>.

Na základe oznámení príslušných orgánov a so zreteľom na investície realizované členskými štátmi počas obdobia 2007-2013 sa môže pravdepodobný vplyv na rozpočet EÚ, rozlíšený medzi cezhraničné úseky a ostatné úseky, vyčíslieť takto:

- pre cezhraničné úseky:
  - 270 miliónov eur v prípade financovania 20 % (rozpočet TES),
  - 392,7 milióna eur pre slovenskú časť úseku Viedeň-Bratislava v prípade financovania 85 % (rozpočet kohézneho fondu),
- pre ostatné úseky: približne 600 miliónov eur v prípade financovania 10 %.

## 6. ČINNOSTI 2006 – 2007

Diskusie o viacročnom programe 2007-2013 sa predĺžili do jari 2006. Podrobné programovanie jednotlivých úsekov pre každý zo siedmich nadchádzajúcich rokov sa teda bude môcť uskutočniť až v druhom roku činnosti európskeho koordinátora. Podrobná schéma investícií rozpísaných podľa jednotlivých úsekov pre jednotlivé roky tohto obdobia sa uskutoční v druhej výročnej správe.

V tabuľke v prílohe sú uvedené informácie poskytnuté v roku 2005 a 2006, ktoré treba potvrdiť prostredníctvom tohto podrobného viacročného programovania. Tieto údaje preto nie sú konečné.

Počas druhého roka činnosti bude treba získať podrobný časový harmonogram pre všetky tri cezhraničné úseky a pre všetky tri zúžené prechody. Aj keď sa dosiahol výrazný pokrok v oblasti dvojstrannej konzultácie v prípade troch cezhraničných úsekov, treba ešte schváliť podrobné schémy pre práce a investície. Súbežne s touto rozpočtovou analýzou bude musieť pokračovať dvojstranná a mnohostranná koordinácia.

Súčasnú kapitoly z tejto prvej správy sa musia rozšíriť a do správy sa musia vložiť nové kapitoly najmä o interoperabilite, kapacitách trate, nákladnej doprave a o ochrane životného prostredia. Tieto aspekty neboli v tejto správe ešte analyzované, hoci sa im venuje pozornosť počas služobných ciest európskeho koordinátora. Bude potrebné preskúmať možnosti rozvoja nákladnej dopravy po tejto trati po vybudovaní novej infraštruktúry. V tomto kontexte by sa mal v spolupráci s kľúčovými účastníkmi, najmä železničnými spoločnosťami, vypracovať plán dopravných spojení na celej osi.

Vzhľadom na plánované vybudovanie celej tejto trate v blízkom časovom horizonte – do roku 2015, ktorý je v tejto chvíli reálnym časovým horizontom – osobitným bodom, ktorý treba preskúmať, je inštalácia rádiokomunikačného systému ERTMS

---

<sup>3</sup> KOM(2006) 245, konečné znenie.

po celej osi, najmä so zreteľom na finančnú účasť Spoločenstva. Tento bod sa preskúma v úzkej spolupráci s p. Vinckom, európskym koordinátorom pre ERTMS.

## 7. ZÁVERY A PREDBEŽNÉ ODPORÚČANIA

Na záver vyššie uvedených informácií európsky koordinátor odporúča:

- **Pokračovať v dvojstrannej a mnohostrannej koordinácii**, aby sa v dohľadnej dobe mohol stanoviť podrobný harmonogram prác a mohli sa naprogramovať investície na jednotlivé roky, najmä pre tri cezhraničné úseky a pre tri identifikované zúžené prechody.
- **Pokračovať v uskutočňovaní tohto prioritného projektu v čo najkratšom čase**: v prípade pokračovania vo výstavbe rýchlym tempom je rok **2015** v tomto štádiu reálnym termínom ukončenia výstavby; **so zreteľom na makroekonomický účinok dostavby trate je žiadúce, aby všetky príslušné orgány pokračovali v realizácii tejto železničnej osi k uvedenému termínu.**
- **Naprogramovať a uskutočniť investície** zo strany štátov a Spoločenstva potrebné so zreteľom na cieľ realizácie celej trate do roku **2015**.
- V rámci viacročného programovania Spoločenstva na obdobie 2007-2013 naplánovať na základe odhadov členských štátov finančnú pomoc Spoločenstva pre **cezhraničné úseky uvedené v tejto správe**. Ide o to, aby relatívne krátke úseky, ktorých modernizácia je z dôvodu existencie prírodných prekážok veľmi nákladná, nebránili sprevádzkovaniu trate. Na základe oznámení príslušných orgánov by finančný príspevok Spoločenstva vo výške 20 % na obdobie 2007-2013 zodpovedal približne 270 miliónom eur z rozpočtu TES. Pre slovenskú časť úseku Viedeň-Bratislava sa odporúča spolufinancovanie z kohézneho fondu (vzhľadom na oznámené sumy by šlo o 392,7 miliónov eur, čo predstavuje mieru 85 %).
  - Ide o tri nasledujúce cezhraničné úseky:  
Štrasburg - Kehl - Appenweier  
Mníchov - Mühldorf – Freilassing - Salzburg  
Viedeň - Bratislava
- V rámci viacročného programovania Spoločenstva na obdobie 2007-2013 naplánovať na základe odhadov členských štátov finančnú pomoc Spoločenstva pre **zúžené prechody uvedené v tejto správe**, aby nedošlo k situácii, že trať nebude prevádzkyschopná kvôli relatívne krátkym úsekom, ktoré sú ale nákladné z dôvodu prekonávaných prírodných prekážok. Na základe oznámení príslušných orgánov by finančný príspevok Spoločenstva vo výške 10 % na obdobie 2007-2013 zodpovedal približne 600 miliónom eur z rozpočtu TES.
  - Ide o tri nasledujúce zúžené prechody:  
Baudrecourt - Štrasburg  
Štuttgart - Ulm  
St.Pölten – Viedeň



**PRIORITNÁ OS  
Č. 17**

**2006**

**Trans-European Transport Network  
Priority Projects**

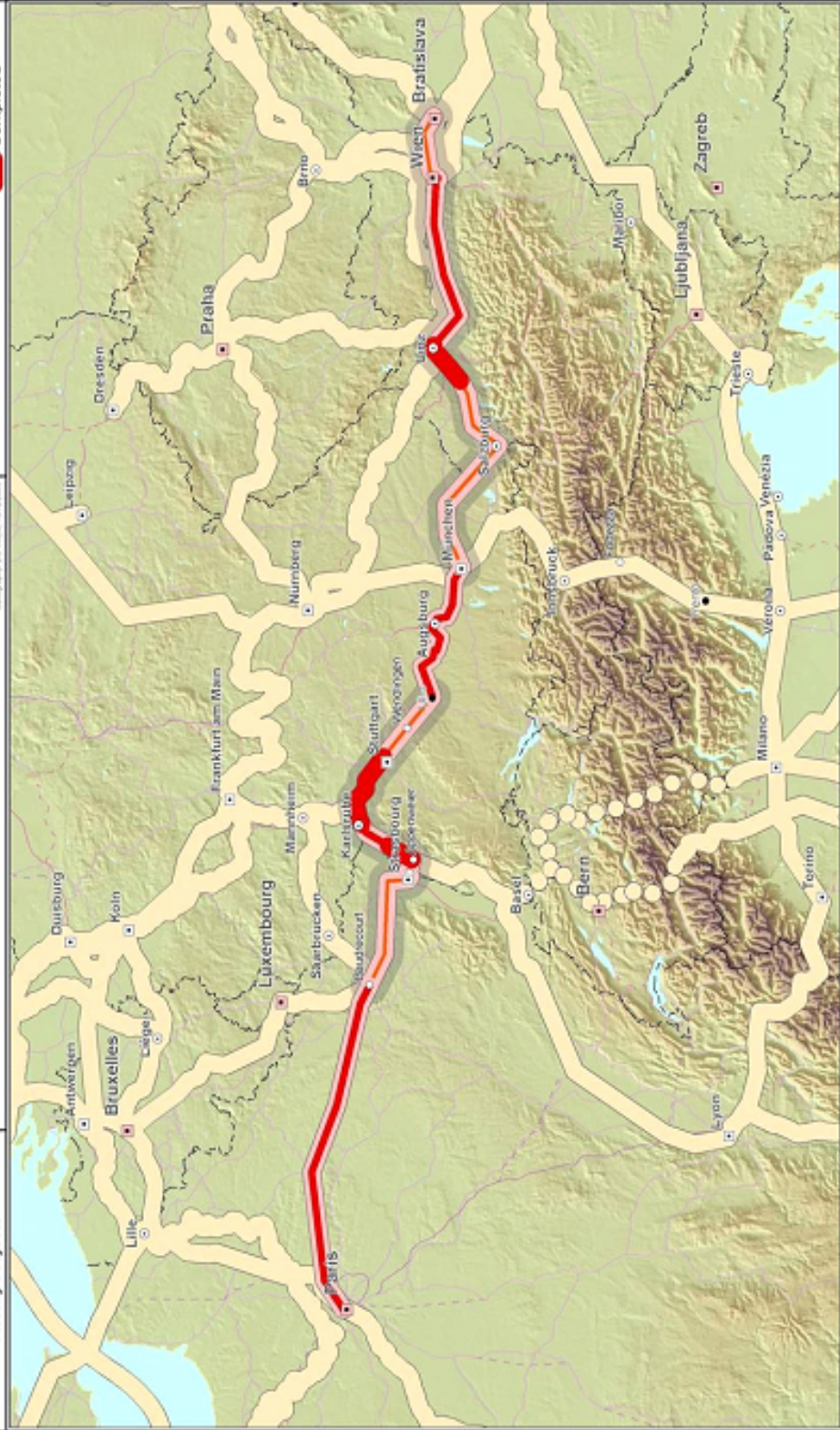
## ŽELEZNIČNÁ OS

### PARÍŽ-ŠTRASBURG-ŠTUTGART-VIEDEN-BRATISLAVA

© EuroImage/Atlas 2006 for the administrative boundaries  
Cartography: DG TREN, 10/2006



- Planned Conventional
- Planned HighSpeed
- Planned UpgradedHighSpeed
- Existing Conventional
- Existing HighSpeed
- Existing UpgradedHighSpeed
- Priority axis n° 17
- Other priority axes
- Priority sections
- Under preparation
- Under construction
- Completed



## VYHLÁSENIE O ÚMYSLE

**ministrov dopravy Rakúskej republiky, Francúzskej republiky, Spolkovej republiky Nemecko a Slovenskej republiky**

**k prioritnému projektu TES-D č. 17  
"Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava"**

**9. jún 2006**

**Luxemburg**

### **Ministri,**

- vychádzajú z rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 884/2004/ES z 29. apríla 2004 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, v rámci ktorých sa definoval zoznam prioritných projektov, a medzi nimi železničná os „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“,
- vychádzajú z nariadenia Rady 2236/95 stanovujúceho všeobecné pravidlá poskytovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych sietí, naposledy zmeneného a doplneného nariadením 807/2004, ktoré je v súčasnosti predmetom ďalšej zmeny a doplnenia,
- konštatujú, že v uvedenom nariadení 2236/95 sa stanovuje finančná pomoc Spoločenstva do 50 % nákladov na štúdie, do 20 % nákladov na cezhraničné úseky, ako aj na rozšírenie zúžených priechodov, ktoré predstavujú prirodzenú prekážku a 10 % nákladov na ostatné úseky,
- vyslovujú svoje potešenie z vymenovania európskeho koordinátora Péter Balázsa pre železničnú os „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“,
- sú si vedomí významného potenciálu, ktorý predstavuje vybudovanie vysokorýchlostnej železničnej osi „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“ pre hospodársky rast, zamestnanosť a zvýšenie konkurencieschopnosti, predovšetkým prostredníctvom lepších možností voľného pohybu osôb a tovaru na celom území Európskej únie
- uznávajú dôležitosť vysokorýchlostnej železničnej osi východ-západ „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“ pre hospodársky rozvoj členských štátov Európskej únie a ich integráciu v jednotnom trhu,
- vyslovujú svoju podporu propagácii využívania železničnej dopravy ako trvalo udržateľnému druhu dopravy a uznávajú prospech, ktorý predstavuje pre členské štáty, predovšetkým z hľadiska dopravnej bezpečnosti a znižovania negatívnych vplyvov na životné prostredie,
- zohľadňujú význam spoločného a koordinovaného úsilia štátov, ktoré sa na projekte podieľajú, s cieľom zabezpečiť spoločný európsky záujem o železničnú os „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“,

- sú si vedomí skutočnosti, že vybudovaním železničnej osi „Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava“ sa mikroekonomické a makroekonomické zisky maximalizujú a že investície do prepojenia existujúcich jednotlivých čiastkových trás takisto zvyšujú ich rentabilnosť,
- konštatujú, že práce na železničnej osi „Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava“ už dosiahli veľké pokroky a vyslovujú svoje potešenie zo skutočnosti, že v roku 2007 a v nasledujúcich rokoch sa začne prevádzka nových úsekov trate,
- vyzdvihujú význam skvalitnenia interoperability osi prostredníctvom koordinovanej výstavby, s cieľom, aby všetky úseky tvorili jednu interoperabilnú železničnú trať,
- sledujú cieľ realizovať projekt „Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava“ v rámci finančných možností v čo najkratšom čase.

**Na tento účel žiadajú:**

1. spolufinancovanie zo strany Spoločenstva v rámci hraníc stanovených v uvedenom nariadení, a to najmä pre cezhraničné úseky a dôležité zúžené priechody,
2. podporu európskeho koordinátora, aby sa zabezpečila úplná a čo najrýchlejšie dostavba tejto železničnej osi.

**Sa týmto zaväzujú, že:**

3. budú v čo najrýchlejšom tempe pri zohľadnení možností financovania koordinovane pokračovať v realizácii všetkých úsekov železničnej osi „Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava“, s cieľom maximalizovať z nej vyplývajúci prospech, predovšetkým výrazne skrátiť cestovné doby, zvýšiť kapacity pre osobnú a nákladnú dopravu, ako aj zabezpečiť optimálne intramodálne a intermodálne prepojenie s ďalšími prioritnými projektmi (TES),
4. budú úzko spolupracovať so všetkými zainteresovanými stranami, ktoré sa usilujú o koordinovanú výstavbu osi „Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava“, a predovšetkým jej cezhraničných úsekov a rozšírenie zúžených priechodov.

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

Dominique PERBEN, Minister dopravy, Francúzska republika

Wolfgang TIEFENSEE, Minister dopravy, Nemecká spolková republika

Pavol PROKOPOVIČ, Minister dopravy, Slovenská republika

Štrasburg, 14. júna 2006

## VYHLÁSENIE O PODPORE

**realizácii prioritného projektu č. 17 Transeurópskej dopravnej siete, ktorý sa týka železničnej osi „Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava“**

### Signatári,

- vyslovujú svoje potešenie z podpisu vyhlásenia o úmysle ministrami dopravy Francúzskej republiky, Spolkovej republiky Nemecko, Rakúskej republiky a Slovenskej republiky 9. júna 2006 v Luxemburgu, ktorým tieto štyri zainteresované krajiny po prvýkrát vyjadrujú svoju spoločnú snahu o modernizáciu železničnej osi „Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava“;
- vyslovujú svoje potešenie z vymenovania európskeho koordinátora p. Péter Balázsa pre tento projekt a z pozitívnej dynamiky, ktorá z tohto vymenovania vyplynula;
- vyslovujú svoje potešenie z podpisu francúzsko-nemeckej zmluvy o výstavbe nového mosta na Rýne medzi Štrasburgom Kehlom do roku 2010, ktorý po vybudovaní úseku Kehl-Appenweier vytvorí kvalitné železničné spojenie medzi Francúzskom a Nemeckom;
- vítajú významný pokrok v rokovaní medzi Nemeckom a Rakúskom, ktoré sa týkajú vybudovania cezhraničného úseku Salzburg-Freilassing;
- vyslovujú svoje potešenie z úzkych kontaktov, ktoré medzi sebou nadviazali slovenské a rakúske orgány a ktoré umožňujú dosiahnuť medzi oboma krajinami účinnú koordináciu na účely vybudovania cezhraničného úseku Viedeň-Bratislava;
- vyslovujú svoju plnú podporu procesu mnohostrannej koordinácie, ktorý začal európsky koordinátor;
- opakujú svoju žiadosť o silnú podporu zo strany Európskej únie;
- naliehavo vyzývajú členské štáty, aby čo najskôr zmodernizovali železničnú os „Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava“ s cieľom jej úplného dobudovania do roku 2015;
- sú si vedomí značného potenciálu, ktorý predstavuje vybudovanie vysokorýchlostnej železničnej osi „Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava“ a jej prepojením z hľadiska hospodárskeho rastu, zamestnanosti a zvýšenia konkurencieschopnosti, najmä prostredníctvom lepších možností pre osobnú a nákladnú dopravu v celej Európskej únii;
- vyslovujú svoje potešenie zo značných investícií, ktoré vynaložili alebo naplánovali miestne a regionálne územné celky s cieľom jednak zvýšiť úroveň železničných



staníc a ich prostredia a jednak zabezpečiť skĺbenie vnútroštátnej a medzinárodnej dopravy, aby sa zaistil optimálny prístup na územia po železničnej osi „Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava“;

- zdôrazňujú význam integrácie jednotlivých centier intermodality (letiská a v prípade nákladnej dopravy multimodálne platformy);
- konštatujú práce, ktoré sa uskutočnili pozdĺž železničnej osi „Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava“, a vyjadrujú svoje potešenie z postupného sprevádzkovania nových úsekov tejto železničnej osi v rokoch 2007 – 2015,

**Týmto potvrdzujú, že:**

1. podporia členské štáty a európskeho koordinátora v ďalšej modernizácii tejto železničnej osi do roku 2015;
2. majú snahu vytvoriť podmienky pre úzku koordináciu postupov všetkých príslušných orgánov, aby uľahčili uskutočňovanie tohto projektu a jeho dokončenie v čo najkratšom čase;

**Na tento účel požadujú:**

3. zaradenie zdrojov potrebných na výstavbu nových úsekov a na ich čo najrýchlejšiu dostavbu najneskôr do roku 2015 do národných rozpočtových programov;
4. efektívne spolufinancovanie zo strany Spoločenstva v rámci limitov stanovených v príslušnom finančnom nariadení, a to najmä pre cezhraničné úseky a dôležité zúžené prechody s cieľom zaručiť interoperabilitu celej trate,
5. vytvorenie plánu dopravných spojení po celej osi tak, aby sa podstatne skrátil čas prepravy a zvýšili sa kapacity osobnej a nákladnej dopravy a zároveň sa zabezpečilo optimálne spojenie s intermodálnymi dopravnými uzlami na regionálnej a miestnej úrovni, najmä s početnými letiskami, ktoré sa nachádzajú na tejto osi a s prioritnými projektmi (TES).

## PRÍLOHA IV

**Tabuľka: úseky, usporiadanie, vzdialenosti, sprevádzkovanie, cestovná doba, odhadované náklady**

Úsek	Typ	Km	Dátum sprevádzkovaní	Súčasná cestovná doba	Plánovaná cestovná doba	Odhadované budúce náklady, ktoré zozbieral pán Balázs
Paríž-Baudrecourt	LGV (vysokorychlостná trať)	365	2007	240 min	140 min (1. fáza); 110 min (2. fáza)	2 052 mil. eur
Baudrecourt-Vendenheim	LGV	100	2015			
Stanica Štrasburg-most Kehl	LA (upravená trať, 160 km/h)	15	2010	54 min	25 min (vrátane upravenej trate v Appenw. a tunelu v Rastatt; treba overiť)	150 mil. eur
Most Kehl	LA (160 km/h)	150	2010			
Most Kehl-Appenweier	LA (200 km/h)		2010			
Appenweier-Karlsruhe	LGV		V prevádzke okrem prechodu Rastatt			Realizované (tunel Rastatt)
Karlsruhe-Štuttgart	LGV		V prevádzke			
Štuttgart-Wendlingen)	LGV		86,6 nová trať/ 91	2015	54 min	28 min
Wendlingen-Ulm	LGV	súčasná trať	2015	2 000 mil. eur		
Ulm-Augsburg	LA (200 km/h)	94	2015	41 min	28 min (treba overiť)	159 mil. eur (tretia koľaj)
Augsburg-Mnichov	LA (230 km/h)	62	2008/10	37 min	18 min (treba overiť)	490 mil. eur
Mnichov-Mühldorf-Freilassing	LA (160 km/h)	141	2015	82 min	62 min	BVWP: 726 mil. eur
Freilassing-Salzburg	LA (160 km/h)		2009			160 mil. eur (+ 80 mil. eur stanica Salzburg)
Salzburg-Attnang	LA (160 km/h)	121	2013	77 min	70 min	600 mil. eur
Attnang-Wells	LA (160 km/h)		2011			
Wells-Linz	LA (160 km/h)		2015			
Linz-St.Pölten	LA (160 km/h)	130	2013	63 min	45 min	610 mil. eur
St.Pölten-Viedeň	LA (160 km/h)	61 súčasná trať/ 44 nová trať	2013	41 min	25 min	2 200 mil. eur (vrátane tunela Lainzer)
Viedeň	Nová hlavná stanica		2013	40 min	0	490 mil. eur
Viedeň-Bratislava	LA (160 km/h)	65 severná trať/ 80 južná trať	2011/2013	70 severná trať/ 55 južná trať	35 severná trať/ 55 južná trať	490 mil. eur (AT) + 462 mil. eur (SK)
<b>Spolu</b>		1 382 km		841 min (14h01)	488 min (08h08)	13 469 mil. eur