

www.railhuc.eu

Newsletter

Číslo 4 • December 2014

RAILHUC: Metodika hodnotenia dopadov

Jedenásť miest¹ v strednej Európe (CE), ktoré ležia na TEN-T sieti, majú dôležitú úlohu v osobnej doprave a multimodálnej integrácii. Vysokorýchlostné spojenia a hlavné diaľkové linky medzi týmito železničnými uzlami v CE sa modernizujú najmä pomocou definovania modelov organizácie dopravy, zosúladením stratégií a dopravných politík. Tieto zlepšenia budú v blízkej budúcnosti prinášať svoje výstupy a výsledky. Aké sú očakávané dopady?

Pracovný balík č. 6 projektu RAILHUC sa zameriava na hodnotenie dopadov navrhovaných opatrení. Navrhované opatrenia sa týkajú správy, infraštruktúry a služieb.

Hodnotenie ich dopadov sa sleduje ako v kvalitatívnej tak aj v kvantitatívnej rovine.

V súvislosti s trvalo udržateľnými prístupmi uvádzanými v odbornej literatúre, dopad každého opatrenia sa posudzuje z ekonomického, sociálneho a environmentálneho hľadiska. Projekt RAILHUC prispieva k ekonomickému rozmeru udržateľnosti prostredníctvom Lisabonských cieľov: podporuje konkurencieschopnosť všetkých európskych subjektov (vrátane dopravných a logistických), zlepšuje prepojenie medzi mestami strednej Európy a regiónmi a pomáha tak udržiavať ekonomický rast. Zvyčajným ukazovateľom je rast HDP a tiež príspevok dopravy k tvorbe HDP. RAILHUC má tiež významný dopad v sociálnej oblasti. Sociálny rozmer v oblasti trvalej udržateľnosti je možné merať ukazovateľmi ako je

Vážený čitateľ,

je nám potešením predstaviť Vám štvrtý Newsletter projektu RAILHUC, ktorý je podporovaný v rámci nadnárodného projektu Interreg IV B – CENTRAL EUROPE.

Po podrobných analýzach sa vytvorili dopravné modely a navrhli podrobné scenáre investičného a neinvestičného rozvoja regionálnej a diaľkovej dopravy v zúčastnených uzlových mestách. Projekt RAILHUC sa blíži do svojej poslednej fázy: hodnotenie dopadov navrhovaných intervencií.

Prijemné čítanie!



¹ **Reggio Emilia** (hlavné mesto regiónu Emilia-Romagna v Taliansku), **Brno** (centrum Juhomoravského kraja, Česká republika), **Havlíčkův Brod** (kraj Vysočina, Česká republika), **Jihlava** (centrum Kraja Vysočina, Česká republika), **Győr** (hlavné mesto župy Győr-Moson-Sopron, región Západné Zadunajsko, Maďarsko), **Benátky** (hlavné mesto regiónu Benátsko, Taliansko), **Bratislava** (hlavné mesto SR), **Žilina** (krajské mesto Žilinského samosprávneho kraja, Slovensko), **Eubfana** (hlavné mesto Slovinska), **Erfurt** (hlavné mesto spolkovej krajiny Durínsko, Nemecko), **Dráždany** (hlavné mesto spolkovej krajiny Sasko, Nemecko), **Halle Saale** (spolková krajina Sasko-Anhaltsko, Nemecko), **Lipso** (spolková krajina Sasko, Nemecko).

tvorba zamestnanosti, alebo tiež disponibilný príjem domácností. A navyše, RAILHUC prispieva k európskej stratégii trvalo udržateľného rozvoja, vytvára dopravné systémy, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu a znižujú negatívne externality (dopravné zápchy, znečistenie, dopravné nehody, atď.)

Očakávané dopady navrhovaných opatrení v každom uzle boli analyzované na štyroch úrovniach: miestna, regionálna, národná a nadnárodná. Dopady na miestnej úrovni boli analyzované samostatne jednotlivými partnermi projektu a prezentované v špecifických výstupoch balíka č.6. Celkovo sa uvažuje o troch dopadoch:

- dopad na socio-ekonomický systém (výroba, HDP, zamestnanosť, atď.);
- dopad na oblasť životného prostredia (obmedzenie znečisťujúcich látok);
- dopad na dopravné systémy (štvorstupňový model).

Zdroj: Emilia-Romagna Region, Railhuc Output 6.1.2 Správa o posudzovaní dopadov

Foto: Harald Eisenberger (ÖBB)

Výsledky hodnotenia dopadov

V súčasnosti je počet cestujúcich za deň, v mestách zahrnutých do projektu RAILHUC okolo 441 000, zatiaľ čo cestujúcich autobusom je okolo 105 000. Denne tak autobusmi a vlakom cestuje takmer 546 000, čo zodpovedá takmer 156 miliónom cestujúcich ročne.

Nasledujú súhrnné regionálne dopady navrhovaných opatrení na ekonomiku:

Σ za RAILHUC uzly	súčasnosť (2013)	predpoklad (2020)	rozdiel
Počet cestujúcich za rok	156 mil.	180 mil.	+15 %
Príjmy v € - predané lístky a predplatné	544 mil.	634 mil.	+16 %
Výroba v € - v celom hospodárstve	1.125 mil.	1.315 mil.	+16 %
Zamestnanosť – vo všetkých odvetviach hospodárstva			+18 %

Výsledný multiplikátor železničných uzlov je **2,07**, to znamená, že investícia 1 eura do železničných uzlov vytvorí 2 eurá celkovej výroby pre dopravcov a ich dodávateľov.

Potrebné zdroje	€	p. zamestnancov
Realizácia navrhovaných opatrení	3.400 mil.	85.000 (dočasný)

Nadnárodné ekonomické dopady projektu RAILHUC môžeme opísať z pohľadu **výroby** a **zamestnanosti**. Celkový nadnárodný ekonomický efekt z pohľadu výroby je v súčasnosti okolo 383 mil. €. Tento efekt predstavuje časť dopadov na výrobu každého z 11 železničných uzlov v 10 regiónoch zapojených do projektu RAILHUC (1.125 mil. €). Z dlhodobejšieho hľadiska dôjde k posilneniu týchto dopadov, avšak len o približne asi

1% (2020). Celkový nadnárodný dopad na zamestnanosť bude 1 923 zamestnancov vo firmách sídliačich mimo uvedených 10 regiónov, ktoré zásobujú železničných dopravcov (v dlhodobom odhade o 16%).

Pokiaľ ide o nadnárodné dopady na dopravné systémy, väčšina skúmaných železničných ciest má regionálny charakter, o priemernej dĺžke asi 53 km. Dopravná ponuka 11 železničných uzlov projektu RAILHUC je v priemere pomerne nepružná, tak vo vzťahu k cene cestovného ako aj k vzdialenosti. Ak stúpne cena lístka o 1%, počet cestujúcich klesne o -0,3%. Ďalšími faktormi, ktoré ovplyvňujú cestujúcich pri výbere dopravy sú úroveň služieb, kvalita dopravy, spoľahlivosť služieb, ponuka dopravcov alebo modernizácia dopravných ciest.

Čo sa týka dopadov na životné prostredie odhadovaný počet nových cestujúcich, ktorí cestujú denne, bude okolo 84 000 (+15%). Ak títo ľudia použijú na cestovanie vlak alebo autobus namiesto auta, **výrazne sa zníži podiel znečisťujúcich látok**: -64% oxidu uhličitého, -76% prachových častíc, -60% oxidu dusíka, -63% uhľovodíka bez metánu.

Kontakt: Fondazione ITL, Bologna (v zastúpení Emilia-Romagna Region), e-mail: bologna@fondazioneitl.org, <http://www.fondazioneitl.org/>

Exkurzia na stanici Reggio Emilia AV Mediopadana



Pri príležitosti záverečnej konferencie, ktorá sa konala v Bologni v októbri 2014, lead partner projektu región Emilia-Romagna zorganizoval exkurziu na rozvíjajúcu sa železničnú stanicu *Bologna Centrale* a novú stanicu *Reggio Emilia AV Mediopadana*.

Železničná stanica Mediopadana leží na vysokorýchlostnej trati vedúcej z Milána cez Bolognu, Florenciu, Rím, Neapol do Salerna a je zastávkou pre niektoré vybrané rýchlovlaky. Stanica sa nachádza pri diaľnici A1 na severnom okraji mesta Reggio Emilia, čo umožňuje spojenie stanice s cestnou sieťou. Pravidelné autobusové linky a regionálne železničné trate Reggio Emilia – Guastalla (Tper) zabezpečujú

spojenie medzi stanicou a mestom.

V blízkosti stanice Mediopadana (max. 60 minút autom) ležia ďalšie mestá ako Parma alebo Modena, kde žijú 2 milióny obyvateľov – potenciálnych užívateľov vysokorýchlostnej trate. Napríklad cesta zo stanice Mediopadana do hlavného mesta Talianska im bude trvať menej ako 2,5 hodiny.

Vďaka spolupráci medzi TAV (organizácia, ktorá sa zaoberá plánovaním a výstavbou vysokorýchlostných tratí v Taliansku) a miestnou samosprávou znamená zavedenie vysokorýchlostnej železnice pre mestá Reggio Emilia novú príležitosť, ako skvalitniť a lepšie plánovať dopravnú infraštruktúru na severnom predmestí, kde už existujú významné póly rastu: výstavisko, štadión a najväčšia výrobná zóna mesta. Architektom, ktorý bude navrhovať ďalší rozvoj infraštruktúry mesta vrátane jej integrácie do oblasti Mancasale, je známy španielsky architekt Santiago Calatrava, ktorý je autorom komplexného projektu stanice Mediopadana.

Dielo Calatru je na železnici už dobre známe. Projektoval napr. tiež železničnú stanicu v hlavnom meste Portugalska: Lisabon – Oriente.

Kontakt: Mr. Paolo Ferrecchi, www.regione.emilia-romagna.it

RAILHUC zamieril do Bruselu

Dňa 4. decembra 2014, čarovný predvianočný Brusel hostil spoločný workshop projektov RAILHUC (OP Stredná Európa) a RAIL4SEE (OP Juhovýchodná Európa) so zástupcami Európskej komisie pod názvom „Železničná infraštruktúra a služby: politika, potreby cestujúcich a budúce aktivity“.

V nadväznosti na záverečnú konferenciu v Bologni v októbri 2014 bolo cieľom predstaviť projekty RAILHUC a RAIL4SEE zástupcom európskych inštitúcií a oboznámiť ich s úspechmi a výstupmi, ktoré v rámci spolupráce partneri dosiahli.

Za Európsku komisiu sa workshopu zúčastnili zástupcovia DG Regio a DG Mobilita/Doprava. Podujatie dalo príležitosť diskutovať o novej podobe politiky TEN-T a investičných prioritách v železničnej doprave v programovom období 2014-2020, vrátane možnosti financovania v rámci štrukturálnych fondov EÚ, nástroje CEF či tzv. finančné nástroje.



Violeta Bulc, nová eurokomisárka pre dopravu

Violeta Bulc je slovenská podnikateľka a politička, ktorá bola 1. novembra vymenovaná za novú eurokomisárku pre mobilitu a dopravu.

Bulc pôsobila ako ministerka bez kresla, ktorá je zodpovedná za rozvoj, strategické projekty a súdržnosť. Túto funkciu vykonávala od 19.9.2014 do 1.11.2014 pre stredoľavý kabinet Mira Cerara.

Dňa 10. októbra 2014, slovenská vláda oznámila, že Bulc bude kandidovať za Slovensko na post európskej komisárky v Junkerovej komisii a nahradí Alenku Bratušek. Po úspešnom vypočúvaní pred Výborom Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch bola Bulc oficiálne vymenovaná za komisárku zodpovednú za oblasť dopravy a mobility v rámci Európskej únie.



Životopis:

- 2014 - súčasnosť: európska komisárka pre mobilitu a dopravu
- 2014: zástupkyňa ministerského predsedu, ministerka pre rozvoj, strategické projekty a súdržnosť, vláda slovenskej republiky
- 2013-2014: predsedkyňa programovacieho výboru strany SMC, Slovensko
- 2000-2014: generálna riaditeľka spoločnosti Vibacom, s.r.o., Udržateľné stratégie a inovatívne ekosystémy
- 1999-2000: Vice-prezidentka telekomunikačnej spoločnosti, Telemach s.r.o.
- 1997-1999: riaditeľka dopravného oddelenia, Telekom Slovensko

- 1994–1997: manažérka inštitučnej prepravy, Telekom Slovinsko
- 1991-1994: Odborníčka na analýzy výkonnosti veľkoplošných sietí, Dhl Systems, Burlingame, California, USA
- VŠ vzdelanie v odbore informačných technológií, Fakulta elektrotechniky, Ľubl'anská univerzita, Slovinsko
- Dátum narodenia: 24. január 1964, Ľubl'ana, Juhoslávia (teraz Slovinsko)

Z prejavu Violety Bulc: Investičný plán pre Európu: aké sú investičné potreby pre dopravu?

V oblasti dopravy sú potrebné obrovské investície: podľa štúdií, ktoré boli uskutočnené v 9 európskych koridoroch, je potrebné ročne investovať viac ako 75 miliárd eur, a to len v koridoroch na TEN-T sieti.

V prvom rade obzvlášť veľké investície si vyžadujú „čistejšie“ spôsoby dopravy – železnice a vnútrozemské vodné cesty – kde je potrebné riešiť chýbajúce spojenia a úzke hrdlá, najmä na hraniciach, aby sa vytvoril jednotný a výkonnejší dopravný systém.

Zdroj: Wikipedia http://en.wikipedia.org/wiki/Violeta_Bulc; Európska komisia http://ec.europa.eu/commission/2014-2019/bulc_en; http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-14-2280_en.htm

Čo je nové na železniciach v regióne Strednej Európy

Každý rok, v druhú decembrovú noc zo soboty na nedeľu začína v celej Európe platiť nový cestovný poriadok. Je to taký železničný Silvester. A čo prináša Nový železničný rok na koľaje v strednej Európe?

- Zrušenie nočného rýchlika Paríž - Berlín/Mníchov/Hamburg.
- Zrušenie všetkých nočných rýchlikov City Night Line Kodaň (z/do Praha/Amsterdam/Bazilej – od 1. novembra).
- Amsterdam/Kolín do Varšava /Praha CNL/EN nebude vychádzať z Amstedamu, ale z Oberhausenu cez Kolín.
- Nové denné spojenie Viedeň - Belehrad
- Obnovenie 2.denného spojenia Budapešť - Belehrad
- Nový vlak EuroNight sleeper z Budapešti do Sofie (podrobnosti budú potvrdené).
- Zrušenie priameho vlaku EuroCity z Budapešti cez Bratislavu do Varšavy. Tento vlak bude nahradený vlakom Budapešť-Bratislava-Praha-Drážďany-Berlín a obnoveným spojom EuroCity Praha-Varšava.

- Priamy vlak EuroCity z Hamburgu a Berlína do Viedne, ktorý teraz jazdí cez Českú republiku, bude končiť v Prahe, vrátane pamätného expresu Vindobona.



- Vlaky EuroCity Viedeň – Praha ako český Railjets budú jazdiť s kratšou jazdnou dobou 4hod.11min. namiesto 4hod.50 minút.
- Českí dopravcovia RegioJet a Leo Express zavádzajú novú komerčnú linku Praha – Žilina - Košice (SK). Národný dopravca bude na tejto trase konkurovať novo nasadeným naklápacím vlakom Pendolino.
- Súkromný dopravca RegioJet bude prevádzkovať linku Bratislava – Žilina - Košice (SK), oproti rýchlikom a InterCity expresom spoločnosti ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko.
- Nočný vlak EuroNight bude vychádzať z Düsseldorfu (stále bude obsluhovať Kolín) a prepravovať cestujúcich i automobily.
- Nočný vlak EuroNight sleeper Viedeň – Benátky bude zastavovať na stanici Viedeň Hauptbahnhof & Meidling, nie na stanici Westbahnhof. A veľa ďalších spojov vrátane Viedeň – Praha, Viedeň – Benátky a Railjety na trase Salzburg - Budapešť budú využívať novú stanicu Viedeň Hauptbahnhof.
- Zrušenie vlaku Budapešť -Moskva Tisza, ale bude nové spojenie Budapešť – Lvov – Kyjev (denný vlak medzi Budapešťou and Lvovom).

Zdroj: The Man in Seat Sixty-One <http://www.seat61.com/news.htm>; cestovné poriadky

Foto: Harald Eisenberger (ÖBB)