

www.railhuc.eu

Hírlevél

4. szám • 2014. december

A RAILHUC projekt hatáselemzési módszere

A tizenegy résztvevő közép-európai város¹ a Transzeurópai (TEN-T) folyosók mentén helyezkedik el, valamennyien jelentős csomóponti szerepet látnak el a vasúti- és a csatlakozó multimodális személyszállítási láncokban. A közép-európai városok közti nagysebességű kapcsolatok a főbb intercity vonalak mentén folyamatosan fejlődnek különösen, ha egységes szervezeti modellek, stratégiák és szakpolitikai intézkedések támogatják. Ezek a fejlesztések a közeljövőben az utasok által is érezhető szolgáltatásjavulást eredményeznek. A következőkben ezeket próbáljuk számba venni és hatásukat megmérni.

A RAILHUC projekt hatodik munkacsomagja a projekt által javasolt változások hatásait hivatott számszerűsíteni. A RAILHUC projekt által javasolt beavatkozások alapvetően a következő három szakterülethez köthetők: kormányzás, infrastruktúra-fenntartás, közlekedési szolgáltatások.

A hatások számszerűsítésénél nemcsak a közvetlenül mérhető mennyiségi hatásokat, hanem a közvetett módon mérhető minőségi jellemzőket is számba vettük.

Forrás: Emilia-Romagna Region, RAILHUC Output 6.1.2 Impact Assessment Report (Hatáselemzési jelentés)

Fénykép: Harald Eisenberger (ÖBB)

Tisztelt Olvasó,

Örömmel szolgál, hogy bemutathatjuk Önnek a RAILHUC projekt 4. hírlevelét, mely aktuális információkat közöl az EU Central Europe programjában megvalósított "Vasúti csomóponti városok és a TEN-T hálózat" projektről.

A különböző elemzések és forgalmi modellezések eredményeként megtervezett lehetséges beavatkozás forgatókönyvek – akár kisebb szervezési jellegű, akár jelentős beruházási háttérrel – mindegyike a távolsági és elővárosi vasúti közlekedés fejlesztését segíti elő. A RAILHUC projekt végső fázisához ért, most a tervezett intézkedések társadalmi-gazdasági hatásait kívánjuk értékelni.



¹ **Reggio Emilia** (az észak-olasz Emilia-Romagna tartomány központja), **Brno** (a csehországi Dél-Morvaországi régió központja), **Havlíčkův Brod** (Vysočina régió, Csehország), **Jihlava** (Vysočina régió központja), **Győr** (Nyugat-Dunántúl régió központja), **Venice** (az olasz Veneto tartomány központja), **Pozsony** (Szlovákia fővárosa és a Pozsonyi régió központja), **Zsolna** (Zsolnai régió központja Szlovákiában), **Ljubljana** (Szlovénia fővárosa és a központi régió székhelye), **Erfurt** (Türingia tartomány székhelye Németországban), **Drezda** (Szászország székhelye Németországban), **Halle (Saale)** (Szász-Anhalt tartomány, Németország), **Lipce** (Szászország, Németország).

A vonatkozó szakirodalom alapján a fenntarthatósági kritériumok figyelembevételével elemeztük az egyes beavatkozásokat gazdasági, társadalmi és környezeti szempontok szerint.

A RAILHUC projekt az elért gazdasági hatások eredményeként hozzájárul a Lisszaboni stratégiában meghatározott fenntarthatósági célkitűzésekhez. Támogatja az európai gazdasági szolgáltatóvállalatok versenyképességét – így a közlekedés és infrastruktúra területén működőket is – annak érdekében, hogy javuljanak a közép-európai városok közötti eljutási lehetőségek, és megvalósuljon a kiegyensúlyozott gazdasági növekedés. A hagyományos gazdasági indikátorok a GDP növekedése és a közlekedési szektor hozzájárulása a GDP-hez. A RAILHUC projektnek egyúttal jelentős társadalmi hatása is van. Ezek egyik fenntarthatósági szempontú indikátora a foglalkoztatottság, de fontos a háztartások rendelkezésre álló jövedelme is. Mindemellett a RAILHUC hozzájárul a Göteborgban meghatározott európai fenntarthatósági stratégiához, mivel elősegíti a közlekedés „környezeti lábnyomát” mérséklő hatékony közlekedési rendszer kialakítását az externális hatások (torlódások, légszennyezettség, közúti balesetek, stb.) egyidejű csökkentésével.

A beavatkozások várt hatásait az egyes csomópontok esetében négy területi szinten (helyi, regionális, országos, határokon átnyúló) vizsgáltuk. A helyi hatásokat az egyes csomópontért felelős helyi projektpartnerek vizsgálták és a hatodik munkacsomag különböző outputjaiban publikálták. Összességében három különböző hatásterületet vizsgáltunk:

- Társadalmi-gazdasági hatások (termelés, GDP, foglalkoztatottság, stb.);
- Környezeti jellegű hatások (szennyezőanyagok kibocsátásának csökkenése);
- Közlekedési rendszerre gyakorolt hatások (4 lépéses modellben).

A hatáselemzés eredményei

Jelenleg naponta mintegy 441 ezer utas használja a RAILHUC vasúti csomópontokat és 105 ezer utas a csatlakozó buszjáratokat. A vasutat és a buszokat használó utasok száma napi szinten mintegy 546 ezer fő, éves szinten körülbelül 156 millió utas (utazás).

A RAILHUC projekt összesített gazdasági hatásait az alábbi táblázat foglalja össze:

Σ RAILHUC csomópontok	Bázis (2013)	Cél (2020)	Változás
Utasok száma éves szinten	156 millió	180 millió	+15 %
Bevételek euróban – eladott jegyek és bérletek	544 millió	634 millió	+16 %
Termelékenység euróban – valamennyi gazdasági szektorban	1.125 millió	1.315 millió	+16 %
Foglalkoztatottság – valamennyi gazdasági szektorban	10.435	12.258	+17,5 %

A vasúti csomópontok fejlesztésének multiplikátor szorzója **2,07**, ami azt jelenti, hogy a vasúti csomópontok infrastruktúrájába történő 1 euró befektetés, mintegy 2 euró többletértéket eredményez a csomópont üzemeltetői, beszállítói és alvállalkozói számára.

Szükséges beruházások			€	munkaerő
Javasolt csomópontokra	beruházások	valamennyi	3.400 millió	85 ezer fő (átmeneti)

Összességében megállapítható, hogy a RAILHUC projekt nemzetközi gazdasági hatásai leginkább a **termelésben** és a **foglalkoztatottságban** jelentkeznek. A jelenlegi időszakra számolva a teljes gazdasági hatás 383 millió eurót tesz ki. A nemzetközi gazdasági hatások ugyanakkor részét képezik a 10 régióban elhelyezkedő, 11 RAILHUC csomóponti város termelési eredményeinek (összesen 1125 millió euró). A jövőbeli scenáriók szerint ezeknek a hatásoknak mintegy 1 %-os a növekedése várható, egészen 2020-ig. A teljes nemzetközi foglalkoztatottsági hatás 1923 fő állandó foglalkoztatását jelenti a 10 vasúti csomóponti térségen kívül (szolgáltatók és beszállítók által) a jelenlegi időszakra, és 16%-os bővülés várható a jövőben.

A közlekedési hatások vizsgálatánál tekintettel kellett lenni arra, hogy az elemzett vasúti csomóponti városok esetében az átlagos utazási távolság a regionális távnak megfelelő 53 km. A közlekedési szolgáltatások iránti kereslet a vizsgált 11 csomópontban meglehetősen **rugalmatlan**, akár a **jegyárak**, akár a **távolságot** vesszük alapul. Amennyiben a jegyár egy százalékkal nő, az utasszám 0,3 százalékkal csökken. Több más tényezőt is megkülönböztetünk, ami az utasok módváltását befolyásolja. Ilyen például a szolgáltatás színvonala és megbízhatósága, a járművek minősége, a vasúti szolgáltatók által nyújtott menetrendi kínálat nagysága.

A környezeti hatásokat, a közösségi közlekedés becsült többlet napi utasszáma befolyásolja, ami mintegy 84 ezer főt (15 százalékos növekedés) jelent. Amennyiben ezek az utasok a jövőben valóban a közösségi közlekedést választják az egyéni közlekedés helyett, a **szennyezőanyagok kibocsátása jelentősen mérséklődni fog**. 64 %-kal kevesebb szén-dioxid, 76 %-kal kevesebb szilárd részecske, 60 %-kal kevesebb nitrogén-oxid és 63 %-kal kevesebb nem-metán szénhidrogén terheli meg a környezetünket.

Kapcsolat: Fondazione ITL, Bologna (Emilia-Romagna Régió megbízásából), e-mail: bologna@fondazioneitl.org, <http://www.fondazioneitl.org/>

Szakmai látogatás Reggio Emilia Mediapadana nevű nagysebességű vasútállomására



A 2014 októberében Bolognában megrendezett záró RAILHUC konferencia alkalmával a projekt vezető partnere szakmai látogatást szervezett *Bologna Centrale* vasútállomásának új földalatti részére és *Reggio Emilia Mediapadana* elnevezésű nagysebességű vasútállomására.

Mediapadana állomásra a Milánó, Bologna, Firenze, Róma, Nápoly és Salerno között közlekedő egyes nagysebességű vonatok érkeznek. Az új állomás az A1-es autópálya mellett helyezkedik el Reggio Emilia városától északra. Rendszeres buszjáratok kötik össze az állomást a várossal, illetve a Reggio Emilia – Guastalla (Tper üzemeltetésű) helyi vasút

is kapcsolatot biztosít a centrumhoz közeli központi vasútállomással.

Mediopadana állomástól egy órás autózással érhető el, Parma vagy Modena, és összesen mintegy 2 millió potenciális utasnak kínál versenyképes nagysebességű vasúti kapcsolatot. Vonzó példa lehet a Mediapadana-Róma utazás, ami a nagysebességű vonattal mindössze 2 és fél órát venne igénybe.

A Reggio Emiliában létesült nagysebességű vasútállomás bebizonyította, hogy az egyes szereplők (TAV-nagysebességű vasútfejlesztő, helyi önkormányzat) közötti megállapodás eredményeként megújult a városi északi térségének infrastruktúrája, ami egyúttal jobb elérhetőséget biztosít olyan fontos meglévő létesítményeknek, mint a vásárváros, a stadion és a legnagyobb ipari-termelő körzet. A Mancasale városrész integrációjára meghirdetett felhívásra a spanyol sztráépítész Santiago Calatrava pályázata nyert, aki a teljes városrész megújításának központjába helyezte az új nagysebességű vasútállomást. Calatrava neve ismert a vasúti építészet körében is, több más épület mellett ő tervezte az 1998-as világkiállításához kapcsolódó *Lisszabon-Oriente* pályaudvart is a portugál fővárosban.

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

A RAILHUC elindult Brüsszelbe

A varázslatos adventi hangulatú Brüsszelben 2014. december 4-én rendezték meg a RAILHUC (Central Europe program) és a RAIL4SEE (South-East Europe program) projektek közös záró workshopját az Európai Bizottság képviselőinek jelenlétében, a *“Vasúti infrastruktúra és szolgáltatások: szakpolitikai és utas igénye és jövőbeli cselekvési tervek”* címmel.

A 2014 októberében Bolognában megrendezett záró konferencia folytatásaként megfogalmazott cél értelmében a két projekt eredményeit igyekeztek eljuttatni az uniós intézmények felé, hogy a főbb eredmények ismertté váljanak az uniós szakpolitika formálói számára is.

Az Európai Bizottság Regionális Politikai és Közlekedési/Mobilitási területeken dolgozó képviselői és számos más megbecsült érdeklődő jelenlétében lezajlott rendezvény kiváló alkalomnak bizonyult az uniós új TEN-T szak- és beruházási politikájának ismertetésére, valamint a következő időszak egyik újabb kihívásának tartott negyedik vasúti csomag és a kapcsolódó EU strukturális támogatási alapok, köztük a CEF pénzügyi eszközeinek áttekintésére is.



Violeta Bulc, az új uniós közlekedési biztos

2014. november 1-től a közlekedésért felelős új EU biztos Violeta Bulc, szlovén nemzetiségű vállalkozó és politikus. Violeta Bulc 2014. szeptember 19-től november 1-éig a fejlesztésért, stratégia projektekért és kohézióért felelős tárca nélküli miniszter volt Miro Cerar jobbközép kabinetjében.

2014. október 10-én a szlovén kormány bejelentette, hogy Alenka Bratušek helyett Violeta Bulc-ot indította Szlovénia jelöltjeként az Európai Biztos tisztre a Jean-Claude Juncker elnök által vezetett Bizottságban. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága előtti sikeres meghallgatást követően, Violeta Bulc lett hivatalosan is felelős az Európai Unió közlekedési területéért.


Életrajz:

- 2014-től Mobilitásért és Közlekedésért felelős Európai Unió Biztos.
- 2014 Stratégiai projektekért és kohézióért felelős tárca nélküli miniszter és miniszterelnök-helyettes a szlovén kormányban.
- 2013-2014 SMC párt programbizottsági vezetője Szlovéniában.
- 2000-2014 Vibacom Ltd, vezérigazgatója, Fenntartható stratégiák és ökoszisztéma innováció területen.
- 1999-2000 Telemach Ltd, telekommunikációs szolgáltató alelnöke.
- 1997-1999 Üzletági igazgató, Telekom Slovenije
- 1994–1997 Intézményi forgalom menedzser, Telekom Slovenije
- 1991-1994 Nagy területre kiterjedő hálózati elemzési szakértő, DHL Systems, Burlingame, Kalifornia, USA.
- BSc diploma számítástechnikában és informatikában, Villamosmérnöki Kar, Ljubljana Egyetem, Szlovénia.
- Születési dátum és hely: 1964. január 24. Ljubljana, Jugoszlávia (ma Szlovénia).

Violeta Bulc beszéde: Beruházási terv Európa számára - melyek a közlekedés beruházási szükségletei?

A közlekedés beruházási igényei hatalmasak: több mint 75 milliárd euró befektetés szükséges csak a kilenc európai közlekedési folyosó TEN-T hálózat elemeire az elkészített tanulmányok szerint.

Mindenekelőtt a „tisztább” (kevésbé környezetszennyező) közlekedési módokat – vasút és belvízi hajózás – érintő beruházásokra van szükség, különösen a határtérségek közelében lévő hiányzó összeköttetések és szűk keresztmetszetek feloldása érdekében, az egységes és hatékony közlekedési rendszer megteremtése céljából.

Forrás: Violeta Bulc, Wikipedia http://en.wikipedia.org/wiki/Violeta_Bulc; Commissioner (2014-2019); Violeta Bulc – Transport, Európai Bizottság http://ec.europa.eu/commission/2014-2019/bulc_en; Investment Plan for Europe: what are the investment needs for transport? Európai Bizottság, Brüsszel, 2014. december 2. http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-14-2280_en.htm

Újdonságok a közép-európai térség vasúti közlekedésében

Mint minden évben, december második szombatjáról vasárnapra virradó éjjel új menetrend lép életbe szerte Európában. Ezt nevezhetjük egyfajta „vasúti újévnek” is. Lássuk, milyen újdonságokat hoz az új menetrendi év a közép-európai térség számára²:

- Megszűnik a Párizs – Berlin/ München/ Hamburg City Night Line éjszakai vonat.
- Megszűnik az összes City Night Line éjszakai vonat Koppenhágából (Prága/Amszterdam/Bázel felől; egészen pontos már 2014. november 1-től megszűnt).
- Amszterdam és Köln felől Varsóba és Prágába CNL/EN éjszakai vonat indul Oberhausen felől Köln érintésével, Amszterdam felé ugyanakkor csak átszállással lehet majd eljutni.

² Forrás: The Man in Seat Sixty-One <http://www.seat61.com/news.htm>; menetrendek

- Új közvetlen Bécs – Belgrád vonat indul (Kelenföldön és Kőbánya-Kispesten át).
- Újraindul a második Budapest – Belgrád nappali vonat.
- Új közvetlen éjszakai vonat (“Serdika”) indul Budapestről Szófiába, Temesváron és Craiova-n keresztül.
- Megszűnik a közvetlen nappali EuroCity vonat Budapestről Pozsonyon át Varsóba. A Budapest – Pozsony – Prága – Drezda – Berlin útvonalon egy új vonat jár majd helyette, břeclavi csatlakozással Varsó felé. Újraindul a Prága – Varsó közvetlen nappali EuroCity vonat viszont.
- A Hamburg és Berlin felől Bécsbe közlekedő EuroCity vonatok Németország felől csak Prágáig járnak, ideértve a híres Vindobona Express vonatot is.



Fotó: Harald Eisenberger (ÖBB)

- A Bécs – Prága EuroCity vonatokat a cseh vasút új Railjet szerelvényei váltják 4 óra 11 perces eljutási időt kínálva a korábbi 4 óra 50 perces helyett.
- A cseh piaci magánvasút RegioJet és Leo Express új vonatokat indítanak Szlovákiába a Prága – Zsolna – Kassa vonalon. Az állami Cseh Vasutak (ČD) az ívbedőlős Pendolino vonatokkal versenyez az útvonalon.
- A RegioJet magánvasút kereskedelmi kockázatára a Pozsony – Zsolna – Kassa vonalon indít járatokat a az állami Szlovák Vasúttársaság (ZSSK) gyors és Intercity vonataival versenyezve.
- A korábbi Köln – Bécs EuroNight éjszakai hálókocsi vonat Düsseldorfból indul (de továbbra is érinti Kölnt) és változatlanul továbbít autószállító kocsikat is a személykocsik mellett.
- A Bécs – Velence EuroNight hálókocsis éjszakai vonat ezentúl nem a Westbahnhofról indul, hanem az új bécsi főpályaudvarról (Wien Hauptbahnhof) Meidling érintésével, a Bécs – Prága vonatok és a nappali

Bécs – Velence vonathoz hasonlóan. A Salzburg – Budapest közti Railjet vonatok is megállnak az új bécsi főpályaudvaron (Hauptbahnhof).

- A Budapest és Moszkva közt közlekedő Tisza gyorsvonat megszűnik, de helyette Budapest – Lemberg – Kijev között indul közvetlen vonat, amely Budapest és Lemberg között nappali eljutást is biztosít.