

Új esélyek a vasút számára?

Az Oberwart-Szombathely és a Sopron-Ebenfurth vasútvonalak kiépítésére vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány eredménye

Újjáélesztésre kerüljenek-e az Oberwart-Szombathely vasútvonal hiányzó szakaszai, ill. felújításra kerüljön-e a meglévő infrastruktúra annak érdekében, hogy vonzerővel bíró vasúti forgalom indulhasson meg Friedberg és Szombathely vasútállomások között?

A Sopron-Wulkaprodersdorf-Ebenfurth vonal kapacitásbővítése megoldást jelenthet-e a szűk keresztmetszetek problémájára, és rövidíthető-e ezáltal a menetidő?

Ezek a fejlesztések csak üzemgazdasági szempontból ésszerűek, avagy pozitív hatást gyakorolhatnak a gazdaság egészére nézve is? Mennyiben profitálhatnak mindebből a régió települései, illetve befolyásolható-e ezáltal a vállalkozások telephely-választása?

A GrenzBahn határon átnyúló ETE-projekt keretében osztrák-magyar szakértői csoport kereste a válaszokat a fenti kérdésekre. A március 17-én Sopronban megrendezett projektzáró konferencia során bemutatták a projekt eredményeit, majd a résztvevők magyar és osztrák politikusok, valamint vasúti és pénzügyi szakemberek közreműködésével megvitatták a lehetséges további lépéseket.

A GrenzBahn az Európai Területi Együttműködés (ETE) Ausztria-Magyarország Programja keretében megvalósult, határon átnyúló közlekedési projekt. A projektpartnerek a Nyugat-dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség, a Bécsi Műszaki Egyetem Közlekedéstudományi Intézete, valamint Burgenland tartomány.

A legfontosabb eredmények

A (Friedberg-) Oberwart-Szombathely pályaszakasz felújítása, ill. újjáépítése

Ami a (Friedberg-) Oberwart-Szombathely vonalat illeti, több lehetséges változat közül olyan nyomvonal részletes vizsgálata történt meg, amely a burgenlandi oldalon lényegében a jelenlegi nyomvonalra épül, Schachendorfnál pedig egy újonnan kialakítandó határátkelési pontnál kapcsolódik a magyar szakaszhoz. A megépítendő vonal északi irányból csatlakozik a GYSEV meglévő vasúti pályájára a szombathelyi vasútállomáson.

E változat nagy előnye, hogy az üzemeltetési koncepció alapján egy óránál rövidebb menetidőt jelent a két végállomás – Friedberg és Szombathely – között, ami Bécs és Bécsújhely irányába az Aspangbahn meglévő vonataival való összekapcsolás („szárnykoncepció”) révén lehetővé teszi a vonatok továbbközlekedtetését. A menetrendi koncepció megmutatta továbbá, hogy a csomóponti helyzetnek megfelelően Szombathelyről óránként induló járatok érhetőek el, és a vonatok ezáltal Szombathelyen keresztül tovább közlekedhetnek Eisenstadt és Bécs irányába.

A változat várható költsége az osztrák szakaszon kb. 89 millió euró, a magyar szakaszon pedig 30 millió euró, ami 119 millió eurós összköltséget jelent. A vasútüzem várható költségeinek és bevételeinek összehasonlítása azt mutatja, hogy a beruházás gazdaságossági szempontból vállalható lehet.

A költség-haszon elemzés és az öszgazdasági hatás érékelésének eredménye

Az „Institut für Höhere Studien” pozitív eredménnyel értékelte a teljes projekt társadalmi/gazdasági hatásait. A költség-haszon elemzés megmutatta, hogy pozitív fiskális hatásokkal (2060-ig 309 millió EUR), és kedvező (2030-tól évi 97 millió EUR nagyságrendű) gazdasági hatásokkal lehet számolni. A közgazdasági előnyök egész Ausztriára értelmezhetők, miközben az elemzők a határon átnyúló európai hatásokat is figyelembe vették.

Ilyen kedvező következmény pl. vállalkozások idetelepülése, 2.246 új munkahelyek létrejötte, a települések lakosságának növekedése és a pozitív környezeti hatások. Az elemzés eredményei az egész projektre nézve nagy jelentőségűek, mivel megfelelő döntési alapot szolgáltatnak a projektnek az Európai Beruházási Bank, ill. az Európai Bizottság általi finanszírozása tekintetében.

Az IHS véleménye tehát röviden és velősen így foglalható össze: „Vágjanak bele!”

Kapacitásbővítés a Sopron-Ebenfurth vasútvonal kiépítése révén

A regionális és nemzetközi keretfeltételek változása miatt a jövőben új követelmények merülnek fel a Sopron-Ebenfurth vonal tekintetében is:

- a nemzetközi SETA vasúti folyosókhöz való csatlakozás – a gazdasági telephelyek elérhetőségének javítása
- a Sopron-Ebenfurth térség dinamikus fejlődése (a lakosságszám növekedése 1981-2014 között 12%-22%)
- a mobilitás nagymértékű fokozódása
- jelentős határon átnyúló forgalom

A cél a fenti pályaszakasz vonatkozásában annak megállapítása volt, hogy a meglévő vasúti infrastruktúrát mennyiben kell fejleszteni annak érdekében, hogy lehetővé tegyék egyrészt a teherforgalom kapacitásbővítését Sopron, illetve Eisenstadt és Bécs viszonylatban, másrészt pedig a személyforgalom tartós menetrendi stabilitását.

A tanulmány több lehetséges változatot vizsgált meg és hasonlított össze: többek között a teljes pályaszakasz kétvágányúsítását, illetve a szakaszosan két sínpárral számoló változatot.

A beruházási, valamint a fenntartási és üzemeltetési költségek Sopron-Ebenfurth szakaszra vonatkozó költségbecslését a GYSEV bocsátotta rendelkezésre, mely a személy- és teherforgalmi közlekedési áramlatok, valamint a különféle változatok esetén befolyó jegybevétel kalkulációjával járult hozzá a projekthez.

Az elemzés azt mutatta ki, hogy a 2. változat – szakaszos két sínpáros kiépítés, eisenstadti deltavágánnyal - az egyetlen, amely üzemeltetési és általános gazdasági szempontból pozitív. Konkrétan az alábbi lépések megvalósítása ajánlott:

- deltavágány létesítése Ebenfurthban (legrövidebb változat)
- az Eisenstadt/Wulkaprodersdorf delta megépítése
- a pálya kétvágányosítása az Eisenstadt/Wulkaprodersdorf delta és Neufeld/Leitha vasútállomás között
- módosított nyomvonal Sopron vasútállomás és a schattendorfi határátlépési pont között

A GrenzBahn közlekedési modell számításai azt mutatták, hogy a fenti intézkedéscsomag révén az átlagos napi forgalom a jelenlegi kb. 2.200 utasról 43 %-kal, tehát kb. 3.900 főre növelhető. Kiépítés nélkül az utasszám növekedése csak 21 %-ot tenne ki, a fennmaradó több, mint 1.000 fő túlnyomórészt gépkocsival közlekedne, jelentős terhelést okozva.

E változat prognosztizált költségei az osztrák szakaszon kb. 33 millió eurót, a magyar szakaszon pedig 10 millió eurót tesznek ki, ami 43 millió eurós összköltséget jelent.

Fenti eredményekkel szemben a szakasz teljes hosszán való két sínpáros kiépítés (1. változat) kb. 81 millió eurónyi beruházást igényelne, az üzemeltetés szempontjából pedig évente kb. 2 millió euró pluszköltséget jelentene Burgenland terhére.

Az IHS részéről a 2. változatra vonatkozóan elkészült gazdaságossági számítás szintén pozitív eredményt mutat, hiszen az előrejelzés szerint a beruházás révén kb. 1.606 új munkahely jön létre. Ezen túlmenően 2030-tól évi kb. 54 millió eurós gazdasági hatás várható. E változat megvalósítása tehát elsősorban a várható regionális hatások miatt ajánlott.

A "GrenzBahn" projektet az ETE-program (Európai Területi Együttműködés) Ausztria-Magyarország 2007-2013 - „Creating the Future” keretében az „Európai Regionális Fejlesztési Alap” támogatta.