



Határon átnyúló közösségi közlekedés: csak vágy marad?

Az Európai Unió az Interreg Central Europe területi együttműködési program részeként, CONNECT2CE néven egy idén májusban záruló, de összesen három évig tartó projektet indított, 13 projektpartner bevonásával, a közép-kelet-európai országok közötti regionális közösségi közlekedési közszolgáltatások fejlesztésére. Az Európai Bizottság érzekelte, hogy az államhatárok átjárhatósága regionális léptékben jellemzően egyéni közlekedési eszközökkel (autóval, motorral vagy kerékpárral) történik, míg vasúti vagy buszos alternatíva sokszor nincs, és ezen a helyzeten sem az EU tagság, sem a schengeni egyezményhez csatlakozás nem segített, sőt a kapcsolatok száma számos esetben csökkent az elmúlt 10–15 évben.

A CONNECT2CE projekt keretében fél tucat EU-s tagállam kiválasztott mintaterületen vizsgálta a közösségi közlekedés fejlesztésének lehetőségét. Magyarországon a magyar–osztrák határszakasz volt a fókuszban, ennek megfelelően a projektben a GYSEV vasúttársaság és társult (megfigyelő) partnerként a szaktárca (ITM) és a VOLÁNBUSZ is részt vettek az állam által megrendelt közösségi közlekedési közszolgáltatások szakmai lebonyolítását végző, a projektben munkacsomagvezető KTI Közlekedéstudományi Intézet mellett.

A menetrend szerinti személyszállítás történhet piaci alapon vagy közszolgáltatási szerződés alapján az esetleges veszteség finanszírozásának rendezésével. Piaci alapon jellemzően távolsági, nagyvárosok közötti expressz szolgáltatásokkal találkozunk, ahol mindkét irányba magas kihasználtsággal közlekednek a járművek, a teljes útvonalon. A regionális és helyi forgalom, ahol bizonyos napszakokban az útvonal egy részén vagy egészen üres férőhelyeket kell mozgatni, a jelenleg megszokott jegyár legalább háromszorosán lenne csak önfenntartó, így az önkormányzatok vagy az állam hozzájárulása nélkül e szolgáltatások nem fenntarthatók.

A CONNECT2CE projekt keretében olyan könnyen kezelhető digitális felületeket (döntéstámogató eszköztárakat) hoztak létre, ahol a téma iránt érdeklődők megérthetik a menetrendi kínálat nagysága és a finanszírozás mértéke közötti összefüggéseket (hiszen az nem teljesen lineáris). Az új, határt átlépő járatok menetrendi és díjszabási integrációjának szükségességét a határ két oldalán már meglévő közszolgáltatások összekötésével lehet megvalósítani, azonban szükség lesz a szintén bevezetési és üzemeltetési lépéseiben taglalt egységes utastájékoztatás hatékony, többnyelvű alkalmazására, továbbá a gyakran két-háromféle jegy helyett egy integrált jegy bevezetésének technikai és szervezési feltételeinek kidolgozására. További kísérő hatásként számos, már meglévő



rá- és elhordó csatlakozó járat növelheti a saját és az új járatok kihasználtságát – ezzel csökkentve azok finanszírozási igényét.

Az elmúlt évtizedekben a nemzetközi viszonylatok közszolgáltatásba vonására kevés új példát láthattunk Európában, a volt szocialista országokban mégis volt ennek hagyománya a vasúti közlekedésben, amelyek sok esetben máig élnek. A Hegyeshalom–Pozsony regionális vonatközlekedés például a magyar és a szlovák közszolgáltatási körbe vonással indult újra közel 10 év szünet után 2017 decemberében, ami jövőbemutató, példaértékű konstrukció.

A CONNECT2CE projekt keretében külön vizsgálták a regionális nemzetközi buszkapcsolatok kialakíthatóságát Vas megyében. Sopronból sokszor egy óra alatt több nemzetközi személyvonat indul Ausztria több irányába, mint ahány regionális forgalmú, menetrend szerinti autóbusz átlépi a magyar–osztrák határt annak teljes hosszán egy teljes nap alatt. Ez különösen a határ közeli Körmend, Szombathely és Kőszeg esetében fájó, mert ezeken a helyeken vonattal nem járható át a határ, és busszal is csak napi egy–két iskolás járattal, ezért volt Vas megye alkalmas egy alaposabb elemzésre.

A KTI képviselői a projekt május 21-i online záróeseményen ismertették, hogy a nagyban eltérő osztrák és magyar menetrendi kínálat és üzemidők miatt két, új ütemes menetrend szerint közlekedő autóbuszjárat létesítését vizsgálták meg Körmendről Németújvárra (Güssing) és Szombathelyről Felsőőrbe (Oberwart). A projektben szintén részes osztrák, burgenlandi közlekedésszervező (RMB) közreműködésével a fenti dél-burgenlandi kisvárosokból Grazba 2020. márciusban el is indultak a munkába járáshoz igazított új közvetlen gyorsbuszok, melyek a már meglévő és bevált S1 jelű bécsi buszokhoz hasonlóan kínálnának tovább utazási lehetőségeket a Körmendről és Szombathelyről tervezett új járatokhoz várhatóan 2021 tavaszától.

Az utastájékoztatás fejlesztésénél nemcsak az autóbusz és a vonatok közötti átjárhatóság megkönnyítése a cél, hanem a többnyelvű tájékoztatás mainál szélesebb körben való elterjesztése is. Még a közlekedési közszolgáltatók honlapjai sem mindig olvashatók angolul és németül, és a megállóknál sem széles körben jellemző a többnyelvű tájékoztatás, ahogy arról is gyakran hiányosak az információk, hogy hogyan vehetők igénybe akadálymentesen a közlekedési eszközök. A GYSEV a projekt keretében többnyelvű, intermodális (a vonatok mellett a buszokat is tartalmazó) utastájékoztató monitorokat telepített Kőszeg állomáson, ahol néhány éven belül a buszok és vonat között közös peronos átszállás is megvalósul. A távlati cél, hogy az utastájékoztató rendszerek a vonatok és buszok GPS-jeleit kiértékelve valós idejű tájékoztatást adjanak a csatlakozásokról, a várható érkezési időről, az esetleges késést is figyelembe véve – a vonatok esetében ez már ma is működik itthon.



A kisebb állami vasúttársaság e projekt keretében szerzett be egy többnyelvű ügyfélkapcsolati központot (kontaktcenter), amivel a korábbinál több utasmegkeresést tudnak egy időben telefonon fogadni, és az egyes témákra specializálódott munkatársakat egy központi menürendszerből közvetlenül érik el a hívók. A GYSEV képviselőjének online előadása szerint a hívások havi száma látványosan emelkedett, 477-ről 1500 fölé, ami jól mutatja, hogy a magyar-osztrák vasúttársaságnak mekkora előnyt jelentett a járványhelyzet miatti korlátozások idején az utasok tömeges és többnyelvű tájékoztatásának megkönnyítése.

A koronavírus elleni védekezés regionális közösségi közlekedésre gyakorolt hatásáról május 21-én tartottak webes szemináriumot a MÁV-START, a GYSEV, a KTI és a szaktárca (ITM) képviselőinek részvételével. A kijárási korlátozás hatására a nemzetközi személyszállítás szinte teljesen leállt, ahol nem, ott is gyakorlatilag eltűnt az utazási igény – kivéve az osztrák–magyar regionális forgalmat Sopronnál és Hegyeshalomnál, ahol a munka célú napi ingázást továbbra is lehetővé tették a két ország hatóságai. A belföldi távolsági forgalomban 90%-os, a regionálisban 60–70%-os utasszám-visszaesést regisztráltak, ám május eleje óta már élénkülés tapasztalható. A korlátozások enyhítésével a diákforgalmon kívül gyorsan nő az utasok száma, ám még május utolsó hetében is csak feleannyian utaznak, mint tavaly ilyenkor.

A projekt az Interreg Central Europe Programból, az Európai Regionális Fejlesztési Alap támogatásával, az Európai Unió és a Magyar Állam társfinanszírozásával valósult meg.

Háttérinformáció

Az INTERREG együttműködés az Európai Unió négy közösségi kezdeményezése közül az egyik. Az INTERREG kezdeményezéseket – szemben a regionális és egyéb strukturális programokkal – az Európai Bizottság javasolja a tagállamoknak, mint az egész európai térség fejlesztése és kohéziója szempontjából alapvetően fontos együttműködési területeket.

A projekt honlapja: <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/CONNECT2CE.html>

Képalíráások






Körmend intermodális csomópont

A 2012-ben átadott körmendi intermodális csomópontból csak vonattal, egy vonatpár kivételével szentgotthárdi átszállással érhető el Ausztria. Németújvárra (Güssing) indulhatna innen regionális buszjárat (fotó: Oszter Vilmos/KTI)



Vonatpótló autóbusz Sopronban

A magyar-osztrák határt munkanap, iskolaidőben háromszor lehet menetrendszerinti regionális (kishatárforgalmi) autóbusszal átlépni. A soproni állomás elé csak vonatpótlóként érkezik Ausztriából busz (fotó: Oszter Vilmos/KTI)

20:28:33		KŐSZEG						
ARRIVAL / DEPARTURE								
	Arrival	Departure	Train	From	To	Platform	Delay	Comment
		20:32	39921 Személyvonat	Kőszeg	Szombathely	2		
	21:31		39938 Személyvonat	Szombathely	Kőszeg	2		
		22:08	39931 Személyvonat	Kőszeg	Szombathely	2		
	22:59		39948 Személyvonat	Szombathely	Kőszeg	2		
Kellemes Utazást Kívánunk!								
	Arrival	Departure	Bus	From	To	Platform	Delay	Comment
	20:26	20:26	6703/6 autóbusz	Zsira, Fő u.52.	Szombathely, aut. áll.	1		
	20:40	20:40	6703/6 autóbusz	Zsira, Fő u.52.	Szombathely, aut. áll.	2		
	20:50	20:50	6605/47 autóbusz	Szombathely, aut. áll.	Kőszeg, aut. áll.	1		
	21:10	21:10	6605/54 autóbusz	Kőszeg, aut. áll.	Szombathely, aut. áll.	2		
	21:19	21:20	6749/14 autóbusz	Símaság, aut. vt.	Kőszeg, aut. áll.	1		

Utastájékoztató Kőszegen - GYSEV CONNECT2CE

A kőszegi állomáson egy monitoron jelennek meg a távolsági buszok és a vonatok, melyek között az átszállás lehetősége közös peronról lesz biztosítva.