



Newsletter

Č. 4 • Prosinec 2014

RAILHUC: metodika hodnocení dopadů

V jedenácti městech¹ střední Evropy, která leží na TEN-T síti, jsou důležité železniční uzly pro osobní dopravu a multimodální integraci. Vysokorychlostní spojení a hlavní meziměstské linky mezi těmito sídly nyní procházejí modernizací, především pomocí stanovení modelů organizace dopravy, harmonizovaných strategií a dopravních politik. Tato zlepšení v blízké budoucnosti přinesou určité výstupy a výsledky. Jaké jsou tedy očekávané dopady?

Jedna z tematických částí projektu RAILHUC se zaměřuje na zhodnocení dopadů navržených opatření ke zkvalitnění správy, infrastruktury a služeb železniční dopravy, a to jak v kvalitativním, tak v kvantitativním smyslu.

V souladu s udržitelnými přístupy, které uvádí odborná literatura, je dopad každého opatření posouzen z hlediska ekonomického, společenského a environmentálního. Projekt RAILHUC přispívá k ekonomickému rozměru udržitelnosti prostřednictvím Lisabonských cílů: podporuje konkurenceschopnost hospodářských subjektů (včetně těch, které se zabývají dopravou a logistikou) napříč Evropou, zlepšuje vzájemné propojení střeoevropských měst a regionů a pomáhá tak udržovat vyvážený růst. Obvyklým ukazatelem je růst HDP a také příspěvek dopravy ke tvorbě HDP.

Vážení čtenáři,

s potěšením Vám představujeme v pořadí 4. newsletter projektu Railhuc, podpořeného v rámci nadnárodního projektu Interreg IV B – CENTRAL EUROPE. Po podrobných analýzách prostřednictvím metod dopravního modelování a vypracování podrobných scénářů investičního a neinvestičního rozvoje regionální a dálkové železniční dopravy v okolí zúčastněných uzlových měst se projekt Railhuc nachází ve fázi posledního pracovního balíčku. Jeho předmětem je vyhodnocení dopadů navržených intervencí.

Příjemné čtení!



¹ **Reggio Emilia** (hlavní město regionu Emilia-Romagna, Itálie), **Brno** (centrum Jihomoravského kraje, ČR), **Havlíčkův Brod** (Kraj Vysočina, ČR), **Jihlava** (centrum Kraje Vysočina, ČR), **Győr** (hlavní město župy Győr-Moson-Sopron, region Západní Zadunají, Maďarsko), **Benátky** (hlavní město regionu Benátsko, Itálie), **Bratislava** (hlavní město SR), **Žilina** (hlavní město stejnojmenného regionu, SR), **Ljubljana** (hlavní město Slovinska), **Erfurt** (hlavní město spolkové země Durynsko, Německo), **Drážďany** (hlavní město spolkové země Sasko, Německo), **Halle Saale** (spolková země Sasko-Anhaltsko, Německo), **Lipsko** (spolková země Sasko, Německo).

RAILHUC má rovněž významné dopady v oblasti sociální, kde jsou typickými ukazateli tvorba zaměstnanosti či disponibilní příjem domácností. RAILHUC se v neposlední řadě podílí i na naplňování evropské strategie udržitelnosti a rozvíjení účinných a k životnímu prostředí šetrných dopravních systémů, které mohou dále snižovat negativní externalitu (dopravní zácpy, znečištění, nehody aj.).

Očekávané dopady navržených opatření byly zkoumány na čtyřech úrovních: místní, regionální, národní a nadnárodní. Dopady na místní úrovni analyzoval každý partner projektu samostatně a jsou zahrnuty v příslušných výstupech Work package 6. Celkově jsou uvažovány tři typy dopadů:

- dopad na socio-ekonomické systémy (výroba, HDP, zaměstnanost, ...);
- dopad na oblast životního prostředí (omezení znečišťujících látek);
- dopad na dopravní systémy (čtyřstupňový model).

Zdroj: Emilia-Romagna Region, Railhuc výstup č. 6.1.2 Zpráva o posouzení dopadů

Foto: Harald Eisenberger (ÖBB)

Výsledky hodnocení dopadů

V železničních uzlech zahrnutých do projektu RAILHUC se denně přepraví vlakem ca 441 000 cestujících, zatímco cestujících autobusem je přibližně 105.000. Denně tak autobusy a vlaky využije téměř 546 000 lidí, což odpovídá 156 milionům cestujících za rok.

Následují souhrnné regionální dopady navržených opatření na ekonomiku:

Σ za uzly RAILHUC	Současnost (2013)	Výhled (2020)	rozdíl
Počet cestujících za rok	156 mil.	180 mil.	+15 %
Příjmy v € - prodané jízdenky a předplatné	544 mil.	634 mi.	+16 %
Výroba v € - všechna odvětví hospodářské činnosti	1,125 mil.	1,315 mil.	+16 %
Zaměstnanost – všechna odvětví			+18 %

Výsledný multiplikátor železničních uzlů je **2,07**, tj. investice 1 eura do železničních uzlů vytvoří 2 eura celkové výroby pro dopravce a jejich dodavatele.

POTŘEBNÉ ZDROJE	€	zaměstnanci
Realizace navržených opatření	3,400 mil.	85 000 (dočasně)

Shrnutí: nadnárodní ekonomické dopady projektu RAILHUC lze popsat pomocí **výroby** a **zaměstnanosti**. Celkový nadnárodní efekt na výrobu činí při současné hodnotě peněz přibližně 383 mil. EUR. Tento efekt představuje část dopadů na výrobu každého z 11 železničních uzlů v 10 regionech zapojených do projektu

RAILHUC (1,125 mil. EUR). V dlouhodobějším výhledu dojde k zesílení těchto dopadů, avšak pouze cca o 1 % (2020). Celkový nadnárodní dopad na zaměstnanost bude 1 923 zaměstnanců ve firmách sídlících mimo uvedené 10 regionů, které zásobují železniční dopravce (v dlouhodobém výhledu o 16 % více).

Pokud jde o nadnárodní dopady na dopravní systémy, většina zkoumaných železničních cest jsou regionálního charakteru, o průměrné délce cca 53 km. Dopravní nabídka 11 železničních uzlů v rámci projektu RAILHUC je v průměru poměrně nepružná, a to jak ve vztahu k ceně jízdného, tak ve vztahu ke vzdálenosti. Stoupne-li cena jízdného o 1%, počet cestujících poklesne o 0,3 %. To, jaký způsob dopravy cestující zvolí, ovlivňují také další faktory, jako jsou úroveň služeb, kvalita dopravy, spolehlivost služeb, nabídka dopravců nebo modernizace dopravních cest.

Co se týče dopadů na životní prostředí, odhadovaný počet nových cestujících, kteří cestují denně, bude okolo 84 000 (+15%). Jestliže tito cestující využijí vlak či autobus, přispějí k **výraznému snížení podílu znečišťujících látek**: - 64 % oxidu uhličitého, - 76 % prachových částic, - 60 % oxidů dusíku, - 63 % uhlovodíků bez metanu.

Zdroj: ITL, Bologna (jménem regionu Emilia-Romagna), e-mail: bologna@fondazioneitl.org, <http://www.fondazioneitl.org/>

Studijní návštěva nádraží Mediopadana, Reggio Emilia



V říjnu partneři projektu Railhuc v rámci jednání v Boloni byli svým milým hostitelem, a zároveň lead-partnerem projektu, regionem Emilia-Romagna, provedení rozvíjející se železniční stanicí Bologna Centrale a novou stanicí Reggio Emilia AV Mediopadana. Železniční stanice s 2 předjízdovými kolejemi, na nichž zastavují vybrané rychlovlaky, leží na vysokorychlostní trati vedoucí z Milána přes Boloňu, Florencii, Řím, Neapol do Salerna. Stanice je umístěna u dálnice A1 na severním okraji města Reggio Emilia. S městem je spojena autobusovými linkami a regionální železniční tratí Reggio Emilia – Guastalla. V blízkosti se nacházejí další města jako

Parma a Modena. Nádraží je vzhledem ke svému umístění dobře napojeno na silniční síť. V dosahu železniční stanice, ve vzdálenosti do 60 minut jízdy, žije 2 miliony lidí, potenciálních uživatelů vysokorychlostní železnice, kteří se mohou za necelé 2 a půl hodiny jízdy vlakem dopravit do vzdáleného Říma.

Díky spolupráci mezi TAV (organizací, která se zabývá plánováním a výstavbou vysokorychlostních tratí v Itálii) a místní samosprávou znamená zavedení vysokorychlostní železnice pro město Reggio Emilia novou příležitost, jak zkvalitnit a lépe plánovat dopravní infrastrukturu na severním předměstí, kde již existují významné póly růstu: výstaviště, stadion a největší výrobní zóna města. Architektem, který bude navrhovat další rozvoj infrastruktury města vč. její integrace do Manascaleské oblasti, je Santiago Calatrava, jenž je autorem komplexního projektu nádraží Mediopadana.

Dílo architekta Calatravy je na železnici již známé. Projektoval např. také železniční stanici v hlavním městě Portugalska: Lisboa-Oriente.

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

RAILHUC zamířil do Bruselu

4. prosince 2014 hostil předvánoční Brusel společný workshop projektů RAILHUC (OP Central Europe) a RAIL4SEE (OP South-East Europe) se zástupci Evropské komise s názvem *“Železniční infrastruktura a služby: politika, potřeby cestujících a budoucí aktivity”*.

V návaznosti na závěrečnou konferenci obou projektů v Bologni v říjnu 2014 bylo cílem představit RAILHUC a RAIL4SEE zástupcům institucí na úrovni EU a seznámit je s hlavními výstupy, jichž partneři v rámci své spolupráce dosáhli.

Za Evropskou komisi se workshopu zúčastnili zástupci DG Regio and DG Mobilita a doprava. Workshop nabídl i příležitost k diskusi o nové podobě politiky TEN-T a investičních prioritách pro železniční dopravu v programovém období 2014-2020, včetně možností financování v rámci strukturálních fondů EU, nástroje CEF či tzv. finančních nástrojů.



Violeta Bulc, nová eurokomisařka pro dopravu



Violeta Bulc je slovinská podnikatelka a politická představitelka, která byla od 1. listopadu 2014 jmenována novou eurokomisařkou pro mobilitu a dopravu. Na této pozici vystřídala svou předchůdkyni Alenku Bratušek.

Bulc dříve působila jako ministryně bez portfeje, odpovědná za rozvoj, strategické projekty a soudržnost. Tuto funkci vykonávala pro středolevý kabinet Mira Cerara v období od 19. září 2014.

Dne 10. října 2014 oznámila slovinská vláda, že Bulc bude kandidovat za Slovinsko na post evropské komisařky v Junckerově komisi. Po úspěšném slyšení před Výborem Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch byla Bulc oficiálně jmenována komisařkou odpovědnou za oblast dopravy a mobility v rámci Evropské unie.

Životopis:

- 2014 - současnost: evropská komisařka pro mobilitu a dopravu
- 2014: místopředsedkyně vlády, ministryně pro rozvoj, strategické projekty a soudržnost, vláda Slovinské republiky
- 2013 - 2014: předsedkyně programovacího výboru strany SMC, Slovinsko
- 2000 - 2014: výkonná ředitelka společnosti Vibacom, Udržitelné strategie a inovativní ekosystémy
- 1999 - 2000: viceprezidentka telekomunikační společnosti Telemach
- 1997 - 1999: ředitelka dopravního oddělení, Telekom Slovinsko

- 1994 - 1997: manažerka instituční přepravy, Telekom Slovinsko
- 1991 - 1994: odbornice na analýzy výkonnosti velkoplošných sítí, Dhl Systems, Burlingame, Kalifornie, USA
- VŠ vzdělání (stupeň Mgr.) v oboru informačních technologií, Golden Gate University, San Francisco, Kalifornie, USA
- VŠ vzdělání (stupeň Bc.) v oboru počítačové vědy a informatiky, Fakulta elektroinženýrství, Univerzita Lublaň, Slovinsko
- Datum narození: 24. ledna 1964, Lublaň, Jugoslávie (nyní Slovinsko)

Z projevu Violety Bulc

Investiční plán pro Evropu: jaké jsou investiční potřeby pro dopravu?

V oblasti dopravy je zapotřebí obrovské množství investic: podle studií provedených na 9 evropských koridorech je ročně třeba více než 75 miliard EUR investic, a to jen pro koridory na TEN-T síti.

Zvláště velký objem investic vyžadují v první řadě "čistší" způsoby dopravy, tj. železnice a vnitrozemské vodní cesty, kde je nutné vyřešit chybějící spojení a úzká hrdla, a to především v příhraničních oblastech. Cílem je vytvořit jednotný a výkonnější dopravní systém.

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

Novinky na železnici v regionu Central Europe

Jako každý rok přichází druhou prosincovou noc ze soboty na neděli v platnost v celé Evropě nový jízdní řád. Jde o takový železniční Silvestr. A co Nový železniční rok naděluje na koleje střední Evropy?

- Zrušení nočního rychlíku City Night Line Paříž - Berlín/Mnichov/Hamburk
- Zrušení všech nočních rychlíků City Night Line z nebo do Kodaně (od 1. listopadu)
- CNL/EN Amsterdam/Kolín do Varšavy/Prahy nebude nově vyjíždět z Amsterdamu, nýbrž z Oberhausenu přes Kolín
- Nové denní spojení Vídeň - Bělehrad
- Obnovení 2. denního spojení Budapešť - Bělehrad
- Nový vlak EuroNight sleeper z Budapešti do Sofie (podrobnosti budou potvrzeny)
- Již nevyjede přímý vlak Eurocity z Budapešti přes Bratislavu do Varšavy. Bude nahrazen vlakem posilujícím relaci Budapešť-Bratislava-Praha-Drážďany-Berlín a obnoveným spojem EuroCity Praha-Varšava.
- Přímé vlaky EuroCity z Hamburku a Berlína do Vídně, které jsou trasovány přes Českou republiku, budou ukončeny v Praze, včetně slavného expressu Vindobona.
- Vlaky EuroCity Vídeň - Praha nově jako české Railjet s rychlejší jízdní dobou (pouze 4h 11 min místo 4h 50 min)

- Čeští open-access dopravci RegioJet a Leo Express otevírají nové komerční linky Praha – Žilina – Košice, národní dopravce České dráhy jim bude v této trase konkurovat nově nasazeným naklápěcím (tilting-train) vlakem Pendolino.
- Soukromý dopravce RegioJet bude v komerčním režimu open-access provozovat linku Bratislava – Žilina – Košice proti rychlíkům a expresům Intercity ZSSK – Železniční společnosti Slovensko.
- Vlak EuroNight sleeper Kolín - Vídeň sleeper bude začínat v Düsseldorfu (avšak stále obsluhovat i Kolín) bude přepravovat i automobily.
- Vlak EuroNight sleeper Vídeň - Benátky bude zastavovat na nádraží Vienna Hauptbahnhof & Meidling, nikoli Westbahnhof. I mnoho dalších spojů, včetně vlaků Vídeň – Praha, Vídeň - Benátky a Railjety na teple Salzburg - Budapešť, již bude využívat pouze nové nádraží Vienna Hauptbahnhof.



- Již nevyjede vlak Budapešť - Moskva Tisza, ale bude přidáno nové spojení Budapešť – Lvov - Kyjev (denní vlak mezi Budapeští a Lvovem).

Source: The Man in Seat Sixty-One <http://www.seat61.com/news.htm>; Timetables