



„Együtt a Régióval” – Konferencia Debrecen, 2011. április 14. Popa Iona és Kövendi Zoltán (CFR) előadásvázlata

Román Állami Vasútak - 20161.27 km vasútvonallal rendelkeznek és üzemeltet, melyből 13678.55 km nyílt vágány, 6482.16 km állomási vágányok, 16861.74 km fővonal és 3299.62 mellékvonal. 2192 km mellékvonal bérbe adva magáncégeknek (privát operátor), ami 10.89%-át teszi ki a mellékvonalaknak. Szervezési szempontból nyolc területi igazgatóság felügyeli, úgynevezett vasútigazgatóság, 28215 alkalmazottal (pályavasút). Hálózatsűrűség, vasút-közút hálózat aránya 15.7 %. Az utóbbi évek folyamatos csökkentett költségvetései, infrastrukturális szempontból nem tették lehetővé olyan pályafelújítási munkák elvégzését, karbantartási feladatokat, melyek műszaki szempontból, lassú jel és sebességkorlátozások tömkelegét vonta maga után, sőt egyes vonalak bezárását eredményezte.

- Jelenleg 5493 km vasútvonal esedékes és vár felújításra, amikor a beruházási összegek csak 40 km/év alatti felújítást tesznek lehetővé.
- 3837 vasúti hid, műtárgy már lejárt élettartammal bír, amiből 642-nél sürgős csere indokolt és 11.292 műtárgy teljes felújításra vár, ugyanakkor 67 alagút a 170-ből.
- 4099 km biztosító-és távközlő berendezés vár felújításra, a mintegy 5491 összkm-ből.
- 280 pályafenntartási nehézgép szorul felújításra a 422-ből.
- A felosoroltakból azt a következtetést lehet levonni, hogy az államilag biztosított költségvetés minimális, ugyanakkor a pályahasználati díjból befolyó összeg semmiképpen sem fedezi az egyre romló pályavasút fenntartásának és felújításának költségét.
- Az infrastrukturális fejlesztések további sorsa felől csak egy átfogó ütemterv és finanszírozás segíthet, mely jöhet Európai Unió forrásokból vagy megfelelő államkölcsönökből, dotációkból.
- Humánerrőforrás szempontból is csökkenés történt az 1998-as évi 47427 alkalmazotból mára 26200 maradt.

Debrecen-Nagyvárad Inerregionalis Vasút Megvalósíthatósági Tanulmány

A szállítás kulcsfontosságú szereppel bír, az európai közös piac létrehozásában mivel hozzájárul a két alapvető célkitűzés megvalósításához: a személyek és áruk szabad mozgásához. Az Európai Unió a vasút kiépítését az Európai Tanács Fehér Könyvében keresztül támogatja (2010 évre vonatkozó közlekedéspolitika) melyet 2001.09.12-én dolgoztak ki és melynek célja a vasúti közlekedés élénkítése, valamint integrált, hatékony, versenyképes és biztonságos vasúti hálózat létrehozása, valamint egy áruszállításra alkalmas vasút hálózat kialakítása. A projekt az Európai Tanács által megfogalmazott célkitűzés valamint jelen Finanszírozási Program első lépése, ugyanis a vasúti hálózat feljavítása által elősegíti a határ menti személyek és gazdasági szereplők közeledését. A projekt keretén belül négy olyan esemény kerül megrendezésre, amelyen keresztül tudatosítják a lakosságban egy fenntarthatósági tanulmány és egy modern vasút kiépítésének szükségességét.

Problémák és kihívások:

A két város (Debrecen és Nagyvárad) szintjén több kihívást is azonosítottak: 1) a határon átnyúló közlekedés növekedése a Románia Schengeni térséghez történő csatlakozását követően; 2) a két várost és a két tervezett nemzetközi repülőtér látogató turisták számának növekedése; 3) a munkaerő vándorlásának gyors ütemben történő növekedése; 4) a lakosság mobilitás szükségletének növekedése; 5) az ipari parkok és a logisztikai áruközpontok gyors fejlődése.

A két várost illetően (Debrecen és Nagyvárad) több problémát és szükségletet is azonosítottak: 1) egy gyors összekötő út hiánya (pl. autópálya, direkt vasútvonal), mely kiszolgálja az utasok határon átnyúló utasforgalmát; 2) a túrizmus fejlődésének fékezése, a két tervezett nemzetközi repülőtér és két várost összekötő tömegszállítási eszközök hiánya miatt ; 3) egy olyan direkt vasútvonal hiánya mely a naponta utazókat szolgálja ki vagy azokat a személyeket akik a munkahelyükre történő eljutás céljából a két város között ingáznak; 4) a két megye lakosainak (körülbelül 1,2 millió lakos) mobilitását hátrányosan érinti a két megyeközpont közötti direkt tömegközlekedési eszközök hiánya; 5) az ipari parkok fejlődésének fékezése, a két ipari park és logisztikai központ közötti nagykapacitású áruszállítási infrastruktúra hiánya miatt.

Hozzáadott érték

1. A Fenntartható tanulmány közös kidolgozásának valamint egy tervezett vasúti beruházásra vonatkozó döntési eljárásban történő közös részvételnek olyan többszörös előnyei lehetnek melyekből a szállítás területén illetékes helyi, regionális és nemzeti szereplők valamint a helyi lakosság egyaránt részesülhetnek. A projekt keretén belül közös eseményeket is szervezni fognak, amelyeken részt vesznek állampolgárok, intézményvezetők és a gazdasági szféra szereplői, melyek együtt készítik elő a fenntarthatósági tanulmány t, együtt elemzik ezek eredményeit és a végén közösen hoznak meg egy mindkét fél számára elfogadható döntést. Ilyen kontextusban jelentősen fokozódik a két munkaközösség közötti együttműködés, mely a jövőben új partnerségekhez és új közös projektek megvalósításához vezet
2. A közös találkozások és a Fenntartható tanulmány közös kidolgozása a legfőbb előidézője lesz egy jövőbeli közös szállítási stratégiának és a konkrét beruházások megvalósítására irányuló kezdeményezésnek.

Közhasznúság

A leírtakat figyelembe véve több probléma is felvázolódik, melyeknek egy közös megoldása volna: egy fenntarthatósági tanulmány valamint a jövőben egy régiók között létrejövő új vasútvonal. A projekt közhasznúsága több szinten is megmutatkozik: 1. A közvetlen közhasznúság érezhetővé válik a projekt nyilvánossági tevékenységeiben és lakosság információs kampányában, tájékoztató anyagok elérhetővé tételében, a projekt témájára vonatkozó honlapra történő hozzáférésben, de megjegyzendő az a tény is, hogy a tanulmány elkészülésének hatására növekedni fog a térség gazdasági fontossága (mivel az elkészült tanulmány a régió határozottságát mutatja egy jövőbeli beruházás megvalósításával kapcsolatosan) és az új beruházások számára. 2. A hosszú távú közhasznúság csak a projekt eredményeinek a vasúti infrastruktúra fejlesztésében történő felhasználását követően válnak érezhetővé (a tanulmány eredményei) és ezek válaszul szolgálnak a fejezetben felvázolt problémákra. Mind a hosszú távú közhasznúság mind a közvetlen közhasznúság, érezhetővé válnak majd az egész társadalom szintjén és ezen belül részesülni fog minden társadalmi csoport.