



**Interreg**

**Austria-Hungary**

European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



# HATÁRON ÁTNYÚLÓ KÖZLEKEDÉSI HELYZETKÉP ELEMZÉS

*Stratégiai dokumentum*



## **A vizsgálat földrajzi fókusza: a határon átnyúló funkcionális régió**

### **Funkcionális régió:**

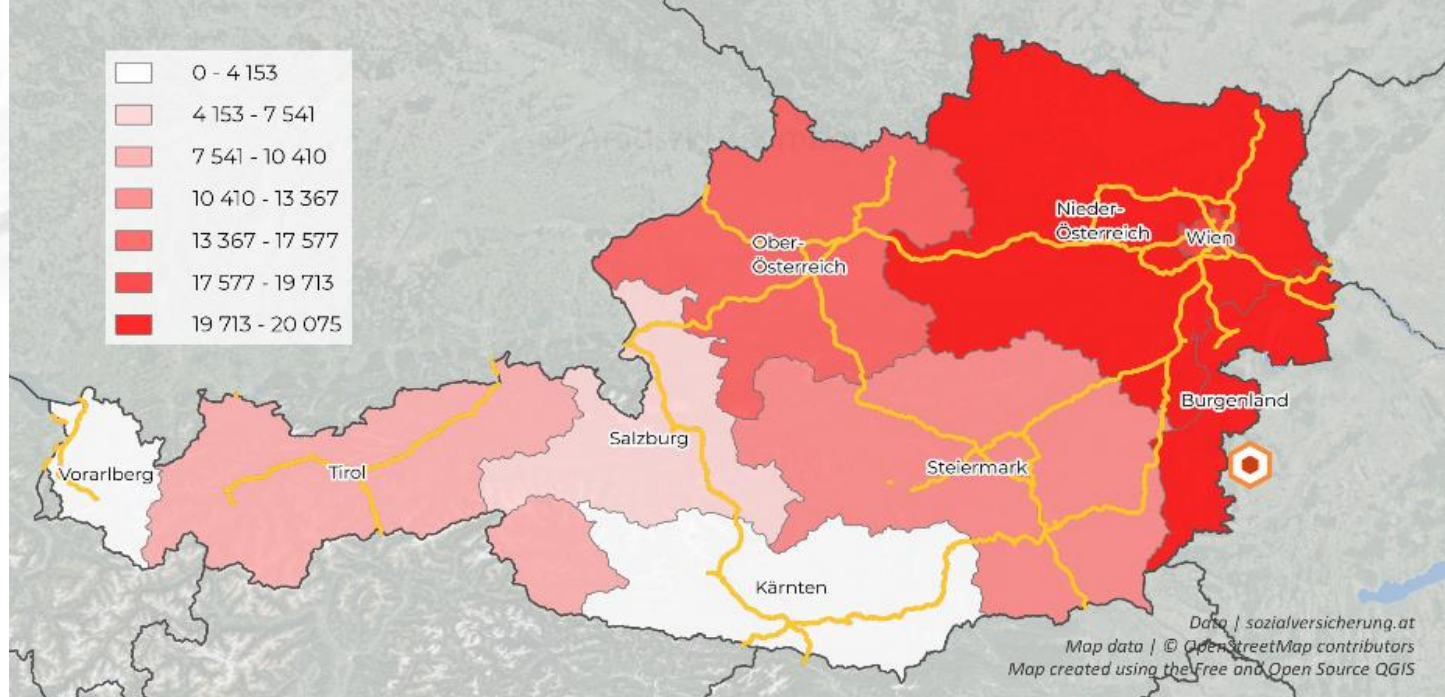
**„transznacionális régiók, amelyek közös történelemben gyökerező gazdasági, társadalmi és kulturális sajátosságokkal rendelkeznek”**

(Luca Ferrarese – Interreg Central Europe JS)

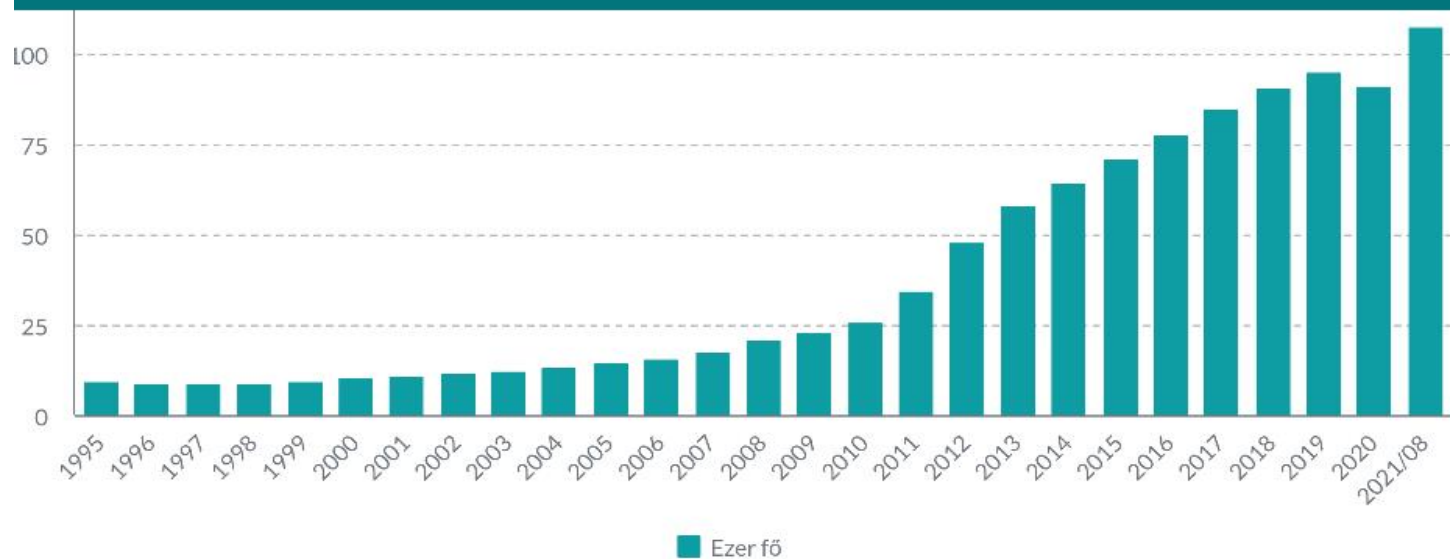
- Közös történelem - Id. „k.u.k.” örökség, Vasfüggöny...
- Közös jelen – ahol a határok összekötnek, nem elválasztanak...

## Közös munkaerő-piac

Az osztrák-magyar határ Ausztria 1995-ös csatlakozásától kezdve egyre dinamikusabb módon átjárható - és a valóságban át is járt - határrá változott, ahol 2021-re már több mint **100.000 magyar munkavállaló** dolgozott, súlypontilag Burgenland, Bécs és Alsó-Ausztria tartományokban.



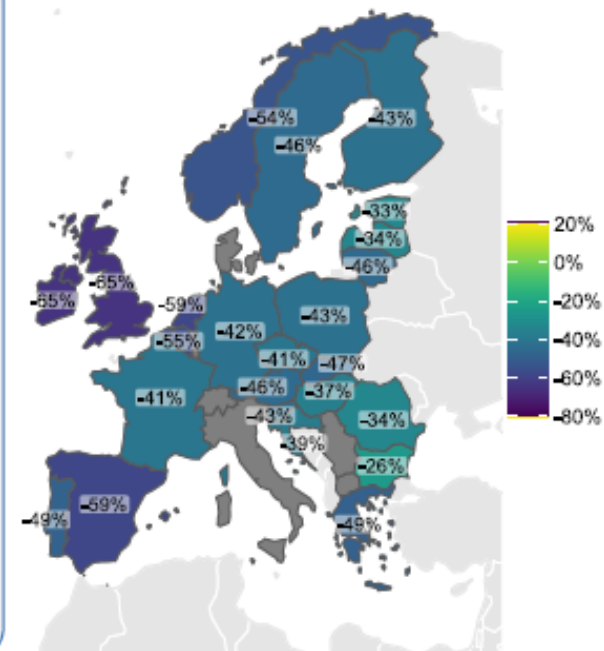
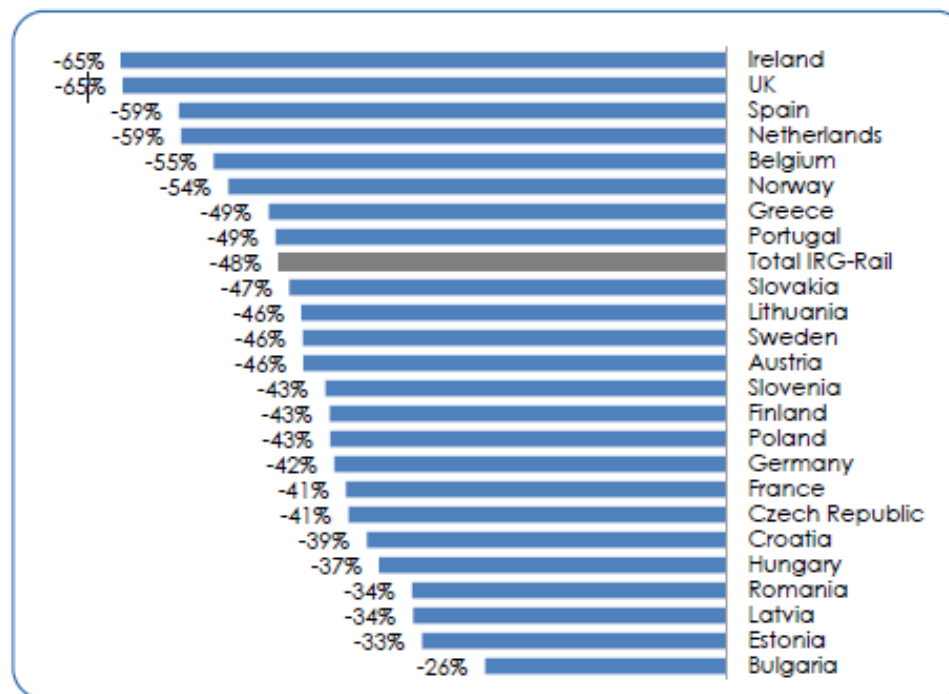
## Magyar munkavállalók Ausztriában 1995-2021





## Volumencsökkenés

A Covid-19 vészhelyzet drasztikus változásokat hozott az élet minden területén, kiemelt módon befolyásolva a közlekedési alágazat helyzetét, teljesítményét is. Az európai helyzetképet szemügyre véve a személyvonatok által futott km-ek, és ezzel együtt a teljesített utaskilométer drasztikus visszaesését láthatjuk:



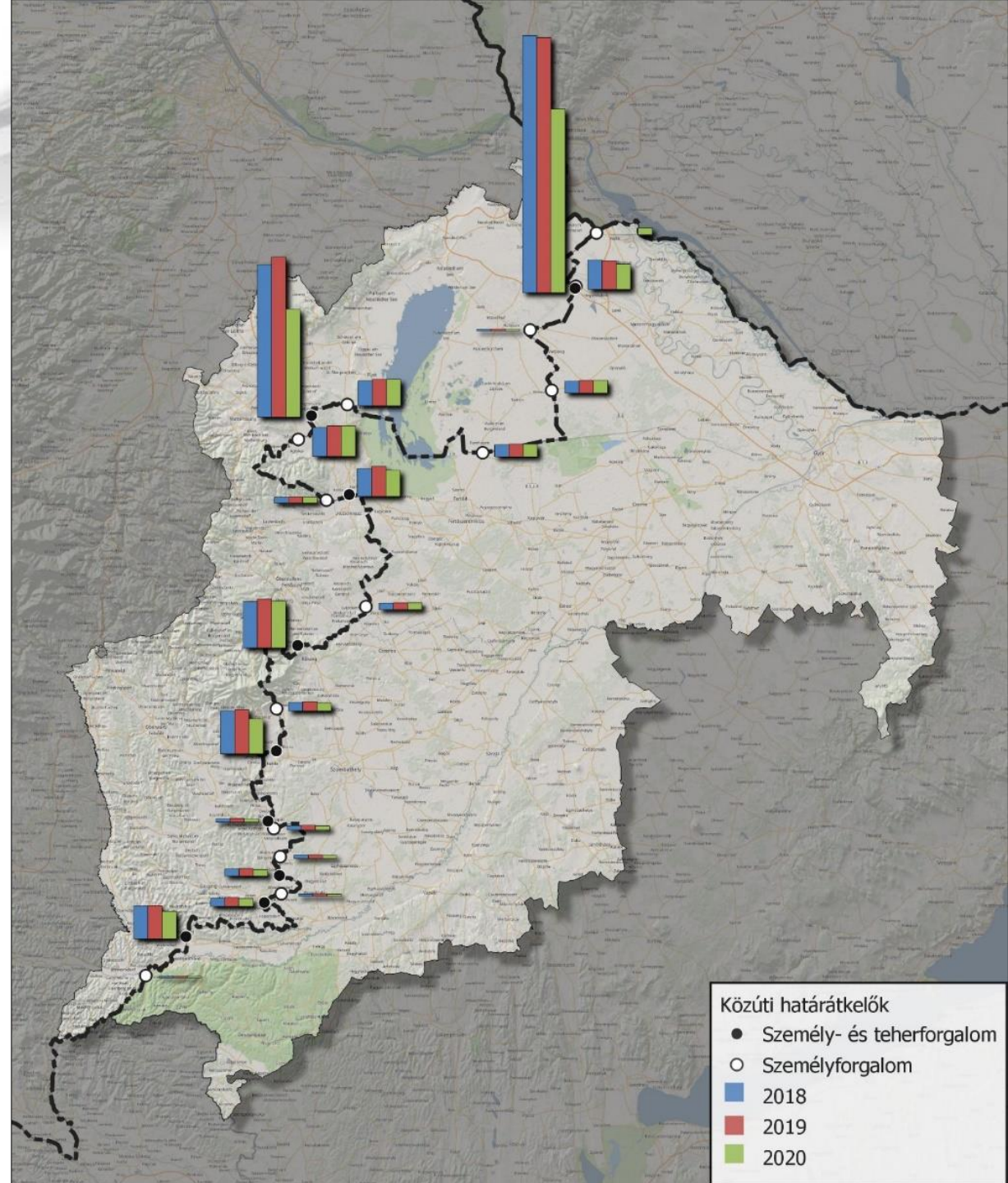


A tanulmány keretében a COVID-19 vészhelyzet hatásait több forrásból és időpontról származó adat párhuzamos elemzésével értékeltük ki a határon átnyúló funkcionális régióban, melyek a következők voltak:

- Közúti határátlépések száma - 2018-2020.
- Vasúti határátlépések száma – 2019. április, 2021. április.
- SMART forgalomszámlálás – 2022 március
- Innovatív (geolokáción alapuló) mintavételes adatok Sopron térségében 2020-2021

### COVID-helyzet hatása a közúti határátkelésekre

- A közúti határátkelések volumene csökkent – hozzávetőlegesen éves szinten a korábbi volumen 70%-ára.
- Ez a csökkenés azonban korántsem egyenletes módon ment végbe, a legszembetűnőbb módon a két legnagyobb forgalmat lebonyolító határátkelő, Sopron és Hegyeshalom forgalma csökkent.
- Előbbi esetben kb. 67%-ra, míg Hegyeshalom esetén kb. 72%-ra esett vissza 2019-es bázison számolva a 2020-as forgalom.
- A csökkenés messze nem ilyen mértékű – sőt, bizonyos esetekben növekedésről beszélhetünk! – a kishatárátkelők vonatkozásában – ld. pl. a Sopron melletti kishatárátkelők adatait.
- Ez utóbbi jelenségnek kézenfekvő oka lehet, hogy a megszigorított ellenőrzések következtében a nagyhatárátkelőkön megnövekedett várakozási időt az ingázó forgalom így próbálta csökkenteni, azaz a korábbiakhoz képest többen választották ezeket a kisebb átkelőket az átkeléshez.
- Másrészt ezek a kishatárátkelők korábban is a környékbeli településekről eljáró ingázó munkavállalók által voltak használva. Az ingázó forgalmat pedig összességében kevésbé érintette a COVID miatti zárás, hiszen alapvetően erre a munkaerőre Ausztriának mindvégig szüksége volt, így a határátlépés lehetőségét végső soron biztosította.



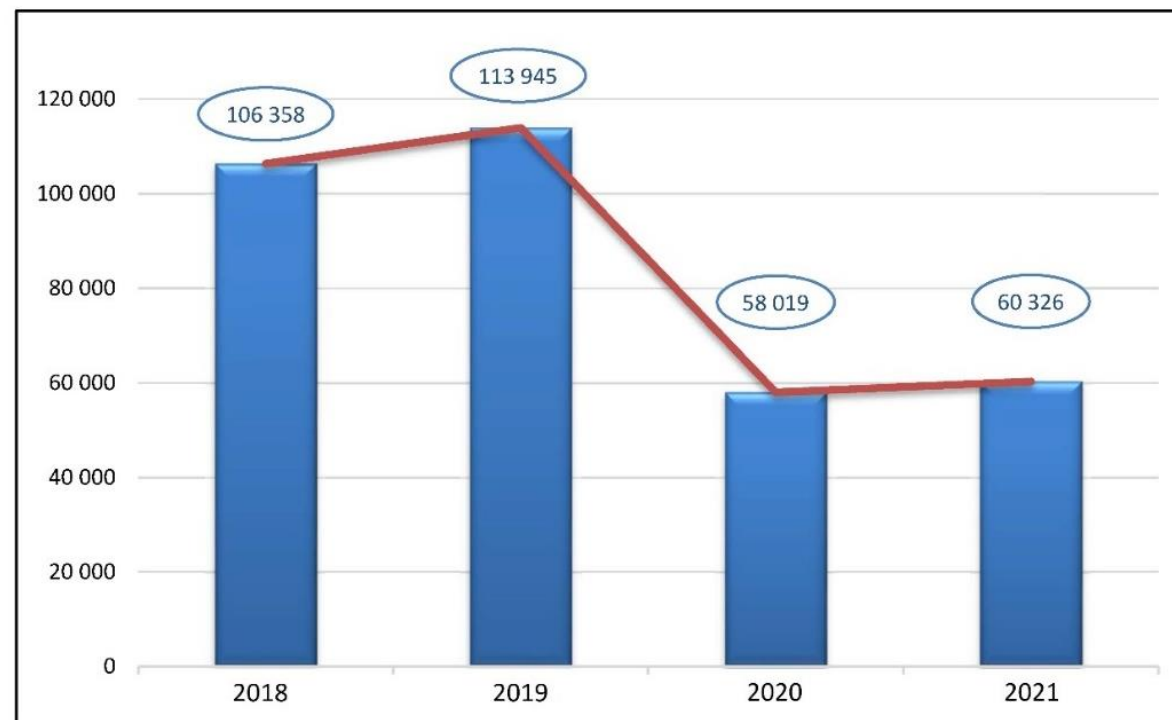


## COVID-helyzet hatása a vasúti határátkelésekre

Sopronban a COVID-19 vészhelyzet előtti időszak VOR-os utasszámlálásakor a nemzetközi forgalomban 2.679-en használták (a felmérés adott áprilisi munkanapján) az állomást, majd ez a szám 2021-re (a forgalomszámlálás szintén áprilisi munkanapjára) drasztikus mértékben, 397 főre esett vissza.

Bevonva az elemzésbe a legfrissebb, 2022. márciusi SMART utasszámlálás adatait, látható, hogy a COVID előtti nemzetközi utasszám még nem állt vissza, annak értéke – az összehasonlítási alapot jelentő hétköznapi adatnál – még valamivel 2.000 fő alatt van. Ugyanakkor a kevesebb, mint egy évvel ezelőtti, áprilisi adathoz (397) képest ez egyértelműen és kiugróan jó adat, vagyis az utazóközönség visszatérése részint megtörtént, bár látható, hogy ennek nagysága (egyelőre?) még alatta marad a COVID-19 vészhelyzet előttiének.

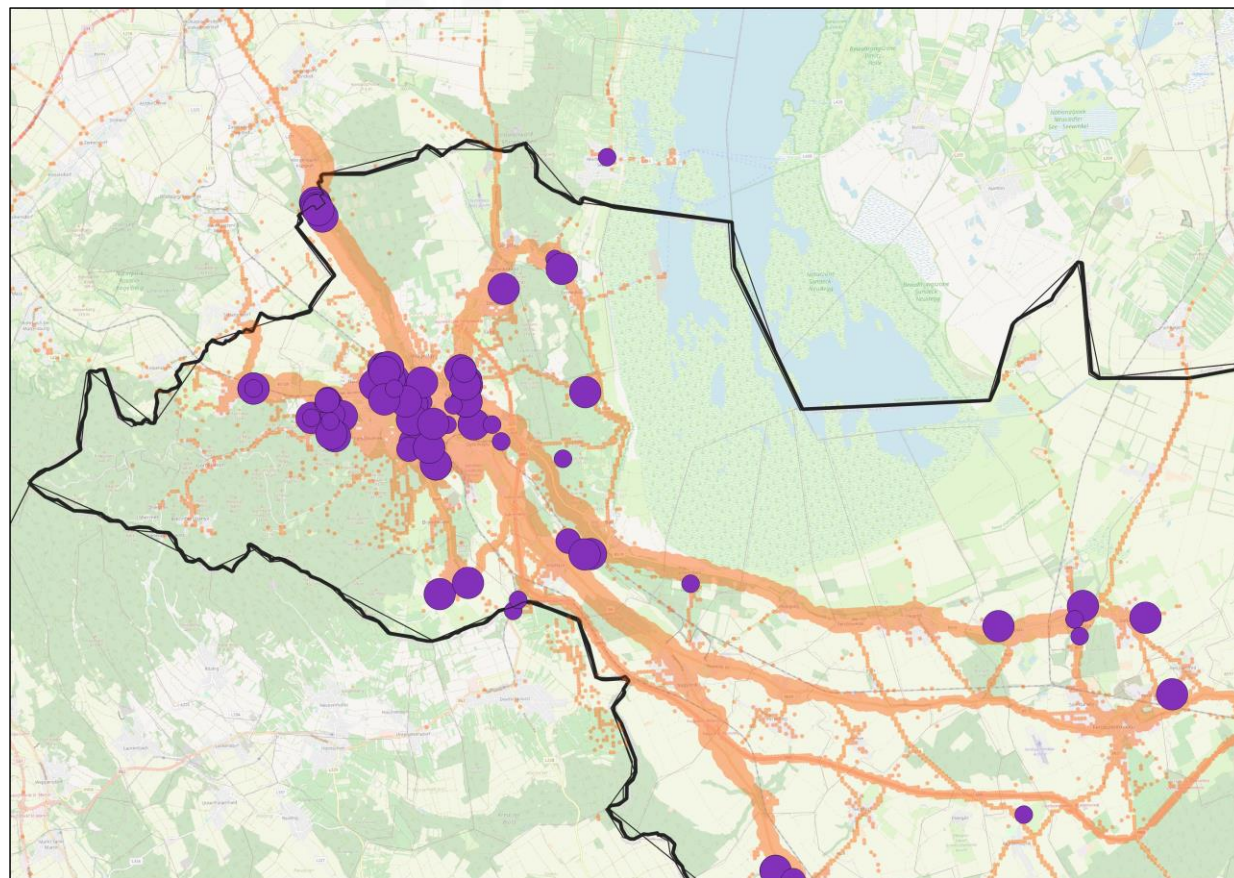
Vizsgálva a GYSEV teljes hálózatának nemzetközi forgalmát, megállapítható, hogy a nemzetközi viszonylatban teljesített statisztikai utasfő nagysága valamelyest visszaesett a teljes utazások arányaiban – a százalékos értékek 2018-2021 között sorra: 17,7%; 19,1%; 13,7%; 15%. Vagyis az utolsó két „békeévben” jelentősebb arányban nőtt a nemzetközi utazások aránya (bár párhuzamosan a bázist képező összes utasfő szám valamelyest visszaesett), majd a 2019-es év 19,1%-os értéke 2020-ra 13,7%-ra esett vissza, majd innen kezdett ismét emelkedni, 2021-re elérve a 15%-ot:



## Innovatív adatelemzés

A tanulmány az ingázó-áramok felmérése vonatkozásában a „konvencionális” adatok – így utasforgalmi mérések, számlálások – mellett innovatív, geolokáción alapuló elemzést is végzett, Sopron térségére vonatkoztatva vizsgálva azt. A vizsgálat során a soproni közúti határátkelőhelyen keresztül történt mozgásokat elemeztük a 2020 május és 2021 október közötti időszakban, vagyis alapvetően a COVID „fő” időszakára koncentrálna, megjelenítve a Magyarországról Ausztriába és az Ausztriából Magyarországra történő mozgásokat, amennyiben azok reggel 5 és este 22 óra között indultak.

A mobiltelefonok mozgásából kirajzolódó kép egyrészt mutatja az ingázó forgalom fő kibocsátó területeit (lila körök), ill. az adatokban szereplő mobilok tipikus útvonalait fenti időtávon (barna vonalak):







## Jövőbeli tervek

Az elvégzett „COVID-helyzetelemzést” követően a tanulmány ismerteti azokat a főbb fejlesztési irányokat is, melyek képesek lehetnek reagálni a kialakult helyzetre, fókuszálva a következő fejlesztési szegmensekre:

- Infrastrukturális fejlesztési igények
  - A Wiener-Neustadt – Sopron – Deutschkreuz tengely korszerűsítése.
  - „Sopron fordítókorong” – állomási korszerűsítése
  - Sopron-Győr kétvágányúsítás
  - Kisléptékű infrastruktúrális beruházások
- Soft fejlesztési igények
  - „Last mile” problematika kezelése
  - Közösségi közlekedési szolgáltatók és stakeholderek integrációjának erősítése
  - „Cool mobility”