

Vasúti közlekedés Európában

Szerző: Polgár Judit¹

Jelen összefoglaló a Mintel 2008 márciusában publikált tanulmánya, valamint a Turisztikai Világszervezet (UNWTO) 2006. évi, turisztikai trendeket bemutató elemzése alapján készült. A Mintel tanulmánya felvázolja az európai vasúti közlekedésben az elmúlt 15–20 évben végbement legfontosabb változásokat, fejlesztéseket, és képet fest a közlekedés ezen ágának várható jövőjéről, az európai turizmusban betöltött szerepéről.

Az európai vasúthálózatnak a XIX. század második felében történő kiépülésével egy időben Thomas Cook volt az első, aki szervezett vonatutakat kínált az utazóknak, ami – népszerűsége okán – hamar elterjedt Európa szerte. A XX. század közepén, 1959-ben alakult meg a nonprofit Eurail, amely a nem európaiak számára értékesített vonatjegyeket, majd 1972-től megjelent az Interrail is, a fiatalok számára akkoriban – a „fillérékért” váltható fapados repülőjegyek kora előtt – egyetlen megfizethető utazási forma.

Az 1985-ös schengeni egyezmény következményeképp a szabadon beutazható desztinációk közé került Franciaország, az akkori Német Szövetségi Köztársaság és a Benelux államok, majd 1990-es kiterjesztését követően számos további nyugat-európai ország és Görögország is.

A világon először Japánban, 1959-ben bemutatott nagy sebességű vonatok előállítását hamarosan európai beruházások is követték. Európában elsőként Franciaországban épült ki a nagy sebességű vonatok közlekedésére alkalmas vasúthálózat, a francia TGV (Train à Grande Vitesse) 2003-ban lépte túl az egymilliárdos utaslétszámot. Nagy-Britannia és Franciaország szárazföldi összeköttetésének megépítésével további távlatok nyíltak a vasúti közlekedés fejlődésében.

A Mintel-tanulmányban részletesen bemutatásra kerülnek a fent említett fejlesztések, erről nyújt átfogó képet az alábbi összefoglaló.

Kulcsszavak: közlekedés, vasút, utazási szokások, turisztikai termékek.

1. A világ és Európa turizmusa a közlekedés módja szerint

A Turisztikai Világszervezet (UNWTO) 2006-ban kiadott Tourism Market Trends című tanulmányának adatai szerint a világ nemzetközi turistaérkezéseinek legnagyobb hányada légi vagy földi (közúti és vasúti) úton történik. A dokumentum készítői megállapítják, hogy 2005-ben a világ nemzetközi turistaérkezéseinek 48%-a földi, 45%-a légi és 7%-a vízi úton zajlott, ezen belül az egyes kontinensek között eltérések mutatkoznak (1. ábra).

A légi közlekedés 1990–2005 között dinamikusan fejlődött, részesedése 1990-ben 38,6%, 2000-ben 42,7%, 2005-ben pedig közel 45% volt. A többi közlekedési mód részaránya egytől egyig csökkent (1. táblázat).

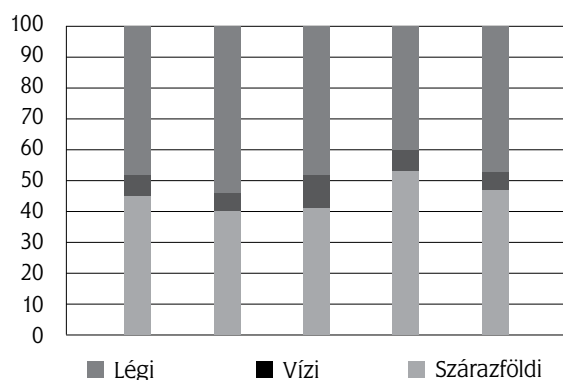
A világtátlaghoz hasonlítva Európában a legmagasabb a szárazföldi közlekedés aránya. Ennek főbb okai az intraregionális turizmus jelentősége Európán belül, az országok közti viszonylag kis távolságok, a közúti és vasúti infrastruktúra fejlettsége és magas színvonala, valamint az Európai Unión belül – a legtöbb országban – a határátlépések ellenőrzésének megszűnése. Mindazonáltal

a légi közlekedés térnyerésével a szárazföldi közlekedés részesedése Európában is csökkent (1990-ben 60%, 2005-ben 53%). Bár a légi közlekedés növekedési ütemével nem vetekszik, a nagy sebességű vasúthálózat terjedésével, 2000 óta a vasúti közlekedést választók száma is évente átlagosan 2%-kal emelkedett Európában (2. táblázat).

Európa régiói között – eltérő földrajzi adottságaik következtében – jelentős eltérések mutatkoznak az igénybe vett közlekedési eszközök terén. Észak-Európában a szárazföldi megközelítési lehetőségek hiánya miatt

1. ábra

A világ nemzetközi turistaérkezéseinek megoszlása a közlekedés módja szerint, 2005 (%)



Forrás: UNWTO

¹ Kutató, a Magyar Turizmus Zrt. Kutatási Csoportjának munkatársa.

A világ nemzetközi turistaérkezéseinek megoszlása a közlekedés módja szerint, 1990–2005

	Megoszlás (%)			Éves átlagos növekedés (%)	
	1990	2000	2005	1990/2000	2000/2005
Légi	38,6	42,7	44,9	5,6	4,2
Szárazföldi	53,4	49,2	47,6	3,7	2,5
Közúti	47,1	44,5	43,0	3,9	2,5
Vasúti	6,3	4,8	4,6	1,8	2,3
Vízi	7,7	7,7	7,2	4,6	1,7

Forrás: UNWTO

nagyon magas a légi, illetve vízi úton érkezők aránya (65% és 19%), a szárazföldi megközelítés aránya mindössze 16%.² A Földközi-tenger térségének országai esetében is magas a légi közlekedés részesedése, hiszen ezek a desztinációk viszonylag messze találhatók a főbb küldőpiacoktól, emellett földrajzi adottságaik révén sok esetben csak hosszadalmas kitérőkkel közelíthetők meg szárazföldön (2. ábra).

a hosszú sorban állás a repülőtereken, autópályadíjak, felújítások, terelések, környezeti ártalmak, emelkedő üzemanyagárak) a nagy sebességű vasutak terjedésével párhuzamosan egyre inkább vonzó alternatívává teszik az utazók körében a vasúti közlekedést.

2007-ben három új nagy sebességű vasútvonal kezdte meg működését, amelyeken a vonatok akár

2. táblázat

Európa nemzetközi turistaérkezéseinek megoszlása a közlekedés módja szerint, 1990–2005 (%)

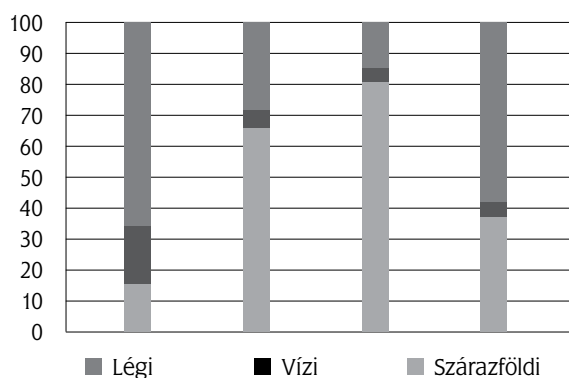
	Megoszlás (%)			Éves átlagos növekedés (%)	
	1990	2000	2005	1990/2000	2000/2005
Légi	31,5	35,3	40,3	5,2	4,9
Szárazföldi	60,4	57,1	52,7	3,5	0,5
Közúti	50,8	49,1	44,8	3,7	0,3
Vasúti	9,6	8,0	8,0	2,1	2,1
Vízi	8,0	7,6	6,8	3,4	0,0

Forrás: UNWTO

2. Vasúti kontra légi közlekedés

Az európai vasúti közlekedés fényes jövő előtt áll. Az elmúlt évtizedekben a légi és a közúti közlekedés a vasútnál jóval dinamikusabb mértékben növekedett, azonban az egyre gyakrabban felmerülő nehézségek (úgy mint

2. ábra

A nemzetközi turistaérkezések számának megoszlása Európán belül a közlekedés módja szerint, 2005 (%)


Forrás: UNWTO

320 kilométer/órás sebességgel is közlekedhetnek. A további gyorsvasúti pályák kiépülésével egyre inkább kiéleződik a verseny a légi- és a vasúttársaságok között.

Az európai vasúti közlekedés talán legnagyobb problémája, hogy míg a vasutak aránylag jól működnek nemzeti szinten, az országhatárokon átnyúló közlekedés – a jegyvásárlás szempontjából – már gyakran problémásnak mondható, különösen Kelet-Európában, valamint Spanyolország és Portugália között. Emellett természetesen számos jól működő nemzetközi példát is találunk, ilyen például a holland–belga, a német–osztrák, valamint a skandináv országok közötti vasúti együttműködés.

Fontos megemlíteni továbbá, hogy a légi közlekedés esetében rohamosan fejlődő online jegyfoglalással és vásárlással ellentétben a vasutaknál még gyerekcipőben jár a vásárlásnak ez az egyszerű és kényelmes módja.

A fent említett kérdésekre megoldására hívta életre hét nyugat-európai, nagy sebességű vonatokat üzemeltető vasúttársaság a Railteam elnevezésű szervezetet. Ez az új

²Nagy-Britanniába a Franciaországból vezető alagúton, Svédországba az Öresund-hídon, Dániába a német–dán határátkelőn juthat a szárazföldi közlekedést választó turista.

Utaskilométerek számának alakulása Európa vasútjain, 1996–2006

	Bázisév* milliárd kilométer	2005 milliárd kilométer	2006 milliárd kilométer	Változás 2005/2006 (%)	Változás bázis év/2006 (%)
Nagy-Britannia	32,07	42,8	45,6	6,5	42,2
Írország	1,32	1,78	1,86	4,5	40,9
Belgium	6,84	9,15	9,61	5,0	40,4
Franciaország	58,8	76,47	78,78	3,0	34,0
Spanyolország	15,83	19,84	20,31	2,4	28,3
Németország	60,55	71,78	73,96	3,0	22,1
Dánia	4,79	5,73	5,85	2,1	22,1
Svájc (SBB)	11,92	13,51	14,26	5,5	19,6
Hollandia (NS)	13,82	14,73	15,41	4,6	11,5
Finnország	3,27	3,47	3,6	3,7	10,1
Magyarország	6,27	6,95	6,74	-3,1	7,5
Olaszország	44,07	46,14	46,43	0,6	5,4
Ausztria	8,38	8,47	8,65	2,1	3,2
Norvégia	2,46	2,44	2,49	2,0	1,2
Csehország	7,94	6,83	6,89	0,9	-13,2
Lengyelország	20,57	16,74	16,97	1,4	-17,5
Portugália	4,62	3,41	3,51	3,0	-24,0

*A bázisév adatai az 1995-ös, 1996-os és 1997-es évek átlagából adódnak.

Forrás: ATOC, Tízéves európai vasúti trendek, 2007. október

együttműködés máris előnyökkel jár az utazók számára, mivel az egyes országok menetrendjének precíz egyeztetésével egyre több a kényelmes, határokon átívelő utazási lehetőség. Mindenesetre a vasút csak akkor válhat a légi közlekedés valódi versenytársává és alternatívájává, ha egy olyan új disztribúciós rendszer kerül kialakításra, amelyben az egyes vasúttársaságok rendszerei egy nagy rendszerre állhatnak össze, és amely lehetőséget nyújt az egyszerű jegyvásárlásra, akár több országon átívelő utazások esetében is.

3. Az európai vasúthálózat

Az utazók már most is magas színvonalon, kényelmesen utazhatnak a gyors, pontos és megbízható nagy sebességű vonatokon Európában, a további beruházások nyomán – a tervek szerint – a vasúthálózat hossza 2020-ra a jelenleginek akár háromszorosára is növekedhet. A fejlődés jövőbeni kulcsa nagyrészt a már említett Railteam kezében van. Ezt az együttműködést a hét vasúttársaság³ a további, országhatárokon túlnyúló, összehangolt fejlesztések érdekében hozta létre.

³Deutsche Bahn (DB, Németország), SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français, Franciaország), SNCB (Société Nationale des Chemins de fer Belges, Belgium), NS Hispeed (Hollandia), ÖBB (Ausztria), SBB (Svájc) és Eurostar (Nagy-Britannia, Franciaország és Belgium).

⁴Association of Train Operating Companies. A fejezetben szereplő statisztikai adatok a szervezet 2007 októberében készített, „Növekedési trendek az európai vasúti utazásban” c. tanulmányából származnak.

A brit ATOC⁴ szervezet adatai szerint a német vasúthálózat a legforgalmasabb Európában, 2006-ban 1,85 millió utast szállított, ezt követi Nagy-Britannia 1,15 millió, illetve Franciaország 1,01 millió utassal. A vasúthasználat jelentősen nőtt az elmúlt évtizedben: a megtett utaskilométerek alapján Nagy-Britanniában 42, Írországban és Belgiumban 40, míg Franciaországban 34%-kal emelkedett a megtett kilométerek száma egy főre számítva (3. táblázat).

2006-ban a vasúton megtett átlagos utazás hossza Franciaországban volt a legmagasabb, 77,8 kilométer, ezt követi Németország és Nagy-Britannia 39,9, illetve 39,7 kilométerrel.

3.1. FEJLESZTÉSEK ÉS A NAGYOBB SEBESSÉG IRÁNTI IGÉNY

A nagy sebességű vasutak terén Európán belül Franciaországé a vezető szerep, a TGV vonatok 3528 kilométernyi pályán közlekednek az országban, a legújabb fejlesztésű gyorsvasút egy 2007. áprilisi tesztelésen már 575 kilométer/órás sebességet ért el. Miközben a sebesség gyakorlatilag a legfontosabb tényező a jelenlegi és jövőbeni vasútfejlesztések során, a társaságok egyre nagyobb hangsúlyt helyeznek arra is, hogy újonnan bevezetett szolgáltatásokkal egyre könnyebbé és kényelmesebbé tegyék a vonaton történő utazást. Ennek érdekében egyre fejlettebb foglalási rendszerek, praktikusabb állomások és kényelmesebb vonatok építésén fáradoznak. Sok új szolgáltatás a menet közbeni üzleti ügyek intézésének

megkönnyítésére került bevezetésre. A TGV első osztályán már nemcsak laptop és más elektronikus berendezések használatához szükséges konnektorokat, hanem közös, illetve privát tárgyalóasztalokat is találhatunk, a wifi internetkapcsolat kiépítése is folyamatosan bővül. Az üzleti utazók mellett a családokra is gondolnak, nem ritka az ún. családi „szoba” sem, ahol a gyerekek tágasabb térben utazhatnak, kedvükre játszhatnak, távol a többi utastól.

2007 nyarán nyitották meg az új keletfrancia vasútvonalat (TGV Est), amely lehetővé tette a francia és német állami vasút, az SNCF és a DB együttműködését, ezt *Alleónak* nevezték el. A vonal Párizsból indulva számos francia városon keresztül nyújt összeköttetést Németország, Svájc és Luxemburg fontosabb városaival. A vonal kiépítése jelentősen csökkentette az utazási időt, Párizsból Frankfurtba például az eddigi 6 óra 15 perc helyett 3 óra 50 perc alatt juthat az utazó. A vonatok indulási gyakorisága is 15–20%-kal emelkedett.

Egy másik – régóta tartó – jelentős fejlesztés befejezésével 2007-ben a London és a „Csalagút”⁵ közötti vasúti szakaszt alkalmassá tették a nagy sebességű vonatok közlekedésére, valamint ehhez kapcsolódóan Londonban átadták a St Pancras nemzetközi pályaudvart,⁶ amely sokkal gyorsabbá és ésszerűbbé teszi az ország északi részeibe történő utazásokat, emellett a londoni metróhálózathoz és a Heathrow Expresshez is jóval közelebb viszi utasait.

Hollandiában is elkészült egy új, nagy sebességű vonatot kiszolgáló vonal (NS Hispeed), amely Brüsszelt és Amszterdamot köti össze. A fejlesztéseknek köszönhetően itt is jelentősen csökkent az utazási idő, Párizs és Amszterdam között például négy óra helyett három óra az út. Az építési költségek közel hétmilliárd eurót tettek ki, az előzetes becslések szerint évi 14 millió utassal számoltak, az eddigi tapasztalatok alapján azonban az NS Hispeed 2010-től már évi 17 millió belföldi és hétmillió nemzetközi utast szállít majd.

A Railteam legfontosabb célkitűzése az Európán belüli vasúti közlekedés lehető legnagyobb mértékben való megkönnyítése az utazó számára. Bár a szervezet nemrég alakult, az utasok máris élvezhetik a szövetség számos előnyét. A szervezetet alkotó társaságok folyamatosan egyeztetik az indulási és érkezési időpontokat,

a fontosabb állomásokon többnyelvű személyzet, információs pontok,⁷ kedvező autóbérlési lehetőségek állnak az utazók rendelkezésére. A jövőben a légi kilométerek gyűjtéséhez hasonló hűségprogramok beindítását tervezik a tagok, ezenkívül a menetrendek olyan magas szintű összehangolását, amelyben az átszálló utasoknak Európában maximum 15 percet kell majd várniuk a csatlakozásra a szervezet tagországainak vasútvonalain.

A Railteam jegyfoglalási rendszere kiépítés alatt áll, a szervezet 30 millió eurót költ arra, hogy összehangolja a különböző disztribúciós rendszereket az egyszerű és kényelmes jegyvásárlás érdekében. Várhatóan 2009 elején kezd működni az internetes jegyeladási rendszer,⁸ amelyben az utazó egy tranzakció keretén belül foglalhat és vásárolhat vonatjegyet – garantáltan a legalacsonyabb áron. A későbbiekben a jegyeket hasonlóan könnyen lehet majd visszaváltani, módosítani vagy akár törölni is.

4. A XXI. századi vasúti élmény

4.1. AZ UTASOK

2007-ben a franciák 10,5, a spanyolok 8,4, a britek 4,8 és a németek 4,7%-a vette igénybe a vasutat turisztikai célú utazásai során. Az adatok azt mutatják, hogy az üdülésszabadidős céllal utazóknak egyelőre kis százaléka választja ezt a közlekedési módot. Érdekes módon a vizsgált négy országban az üzleti utazások alkalmával még a szabadidős utazásoknál is alacsonyabb volt a vasút választásának aránya. A Eurostar tapasztalata szerint a nyaralók előnyben részesítik a nagy sebességű vonattal történő utazást a repülőgéppel szemben, ha az út nem tart tovább hat óránál, az üzleti utazóknál ez az időkorlát három és fél óra. Az ezeknél hosszabb utakon jellemzően a repülőgépet választják az utazók. A Thalys saját utasainak körében végzett felmérése szerint az utazók közel egyenlő arányban utaznak (52% és 48%) szabadidős, illetve üzleti céllal, nemenkénti viszonyításban valamivel több férfi (56%), mint nő (44%) utazik, az utasok jelentős része a fiatal (35 év alatti) korosztályhoz tartozik (61%).

4.2. AZ ÁLLOMÁSOK

A vasút akkor válhat a légi közlekedés valódi alternatívájává, ha ugyanolyan kényelmet, magas színvonalú szolgáltatásokat és infrastruktúrát teremt utasai számára, mint a jól felszerelt repülőterek és repülőgépek. A nagy pályaudvarok és vasútállomások felújítása, modernizálása és átépítése gyakorlatilag folyamatosan zajlik – elsősorban – Nyugat-Európában. Nagy-Britanniában 1995 óta 27 milliárd fontot költöttek vasúti infrastruktúra-fejlesztésre, a brit államvasutak szándéka szerint 2009 és 2014 között további 11,4 milliárd fontot

⁵A Csalagút – angol nevén Channel Tunnel, a csatorna és az alagút szavak összevonásából alkotott szó –, építészeti és mérnöki remekmű, amely a tenger alatt fut, és amely lehetővé tette Franciaország és a szigetország, Nagy-Britannia között a „szárazföldi” közlekedést.

⁶A pályaudvar fejlesztésére összesen 800 millió fontot fordítottak.

⁷Az első öt ilyen állomás Brüsszelben, Lille-ben, Stuttgartban, Kölnben és Frankfurtban volt, azóta hasonlókat alakítottak ki Londonban, Strassburgban, Amszterdamban és Párizsban is.

⁸ www.railteam.hu

Az egy országra érvényes Interrail jegyek árai Ausztriában és Magyarországon, 2007 (euró)

Jegyek	Felnőtt, első osztályon (Ausztria/Magyarország)	Felnőtt, másodosztályon (Ausztria/Magyarország)	Fiatall, másodosztályon (Ausztria/Magyarország)
3 napos	147/93	109/69	71/45
4 napos	188/120	139/89	90/58
6 napos	255/161	189/119	123/77
8 napos	309/188	229/139	149/90

Forrás: Mintel

fordítanak beruházásokra. A felújított pályaudvarok Európaszerte a szolgáltatások széles skáláját kínálják az utasoknak – pihenési, vásárlási és étkezési lehetőségek formájában. Sok állomáson van csomagmegőrző, talált tárgyakat kezelő iroda, a legnagyobb pályaudvarokon pedig a repülőterek mintájára külön exkluzív, kényelmes váró áll az első osztályú utasok rendelkezésére. A fentebb említett modern, londoni St Pancras állomás a XXI. századi utazó összes kényelmi és technikai elvárásának megfelelően épült, ezért etalonnak számít Európában a jövő vasúti fejlesztéseinél.

4.3. A VONATOK

A vonatokon igénybe vehető szolgáltatások a választott útvonal függvényében is változnak. A rövid távon közlekedő vonatokon általában csak az alapszolgáltatások érhetők el, ezzel szemben az Intercity és a nemzetközi járatok utazókat szolgáló infrastruktúrája óriási fejlődésen ment keresztül az elmúlt évtizedben. A nyugat-európai vonatokon ma már természetesnek mondható a hármas felosztás, amelyben az üzleti, a családi és a „csendes” szakaszok váltják egymást.

Az alábbiakban néhány példát sorolunk fel a különböző jellegű fejlesztésekre:

- a gyermekkel utazók számára kifejlesztett kupék, külön gyermekméretű ülésekkel, pelenkázóasztallal és bébiétel-melegítési lehetőséggel,
- az új típusú TGV vonatokon relaxáló „Zen zóna” és szórakoztató „Zap zóna” kialakítása, a büfékocsiban párna- és DVD-kölcsönzési lehetőséggel, útközben igénybe vehető masszázsszal,
- a Eurostar síjára, amelyek Londonból a francia Alpokba közlekednek, külön, ún. diszkókocsi, ahol a szórakozni vágyók akár az egész éjszakát áttáncolhatják, és limitált mértékben saját alkoholtartalmú italaikat is bevihetik,
- egyes svéd vonalakon mozivonat közlekedik, amelyben óriásvásznon a legújabb mozifilmeket vetítik az utasoknak,
- az új, Köln–Frankfurt útvonalon közlekedő nemzetközi ICE panoráma-vonatok kocsijainak borítása kétoldalt faltól falig üveg, így az utasok szinte ugyanolyan panorámában gyönyörködhetnek, mint a mozdonyvezető,

- a brit Virgin Trains járatain a tengerentúli repülőgépekhez hasonló audiorendszer működik, a két font ellenében kapott fejhallgatóval minden ülésen 14 csatorna adása fogható.

5. Vonatjegyek és bérletek

A kombinált vonatjegyek és bérletek számos előnyt nyújtanak használóik számára. Az ilyen jegyek általában jelentős megtakarítást jelentenek az utazó számára, bár viszonylag magas összegbe kerülnek, jobban kihasználhatók és végeredményben olcsóbbak, mintha minden egyes útszakaszra külön jegyet váltana az utazó. Az utasok az ilyen típusú jegyekkel rugalmasan variálhatják az indulási időpontokat, az állomások számát, egy hosszabb perióduson belül (15–20 nap) öt napra érvényes jegy esetében például nem szükséges előre eldönteniük, hogy az adott időszakon belül melyik öt napban fogják felhasználni jegyüket.

A két legnagyobb ilyen jellegű jegytípus a bevezetőben már említett Eurail és az Interrail. A Eurail 1959-ben indult azzal a céllal, hogy a külföldi turisták egyszerűbben tudjanak vonattal bejárni egy-egy, vagy akár egyszerre több európai országot. Az első évben ötezer ilyen típusú jegyet adtak el, 2006-ban már 440 ezret. Alakulásuk óta mintegy 12 millió jegy talált gazdára. Megjelenésük óta mindkét jegyforma számos változáson, átalakításon ment keresztül, igazodva az utazók egyéni igényeihez és a változó trendekhez. Az Interrail 1972-es létrehozásakor egy hónapra és a részt vevő 30 országban tett korlátlan számú utazásra szóló jegy volt, amelyet kizárólag 21 év alatti, európai fiataloknak értékesítettek. Az elmúlt időben fokozatosan emelték a korhatárokat, és az egy jeggyel beutazható országok összetétele is jelentősen átalakult.

2007-ben például az egy hónapra érvényes felnőtt jegy első osztályon 809, másodosztályon 599, míg a fiatalok számára értékesített jegy másodosztályon 399 euróba került. Léteznek ezenkívül egy országra szóló jegyek, a 4. táblázatban az Ausztriára és a Magyarországra vonatkozó díjszabás összehasonlítása látható.

Míg az Interrail az európai állampolgárok számára nyújt kedvező feltételeket, az Eurail jegyeket az Európán kívül élők vásárolhatják meg. Az Eurail négyféle típusú

jegyét értékesít. A globális jegy húsz országot foglal magában, és fix vagy rugalmas időpontra is foglalható. Az ún. szelektív jegy azoknak szól, akik egy kisebb területet szeretnének alaposabban körbejárni, itt három, négy, esetleg öt ország tartozik egy-egy csoportba. A harmadik típus a regionális jegy, amely nagyon hasonlít a szelektívhez, itt is egy-egy országcsoportra váltható jegy. Magyarország Ausztriával (138 eurótól), Romániával (130 eurótól), Horvátországgal (122 eurótól) vagy Szlovéniával (122 eurótól) együtt látogatható ezzel a jegytípussal. A negyedik fajta jeggyel egy országon belül van lehetőség korlátlan számú utazásra a választott időkereteken belül, ennek árára vonatkozóan nem szerepelt adat a Mintel tanulmányában.

További Eurail jegytípusok, amelyek több mint egy ország beutazására adnak lehetőséget használóknak, a Balkan Flexipass, a Benelux Pass, valamint a Magyarországot is magába foglaló European East Pass. Ez utóbbihoz tartozik – hazánkon kívül – Ausztria, Csehország, Lengyelország és Szlovákia is, felhasználhatósága egy hónapon belül bármely öt egymást követő napra terjed ki. Ez a jegytípus csak nem európai állampolgárok számára érhető el, ára első osztályon 304 USD, másodosztályon 213 USD.

6. Különleges vasúti szolgáltatások

6.1. ELIPSOS, EUROSTAR, LYRIA

Európában a vasúti közlekedés kínálatának bővülésével számos vasúttársaság nyújt – rendszerint országhatárokon átnyúló – különleges, speciális szolgáltatásokat az utasok számára.

A 2001 óta működő Elipsos egy éjszakai „vonathotel” (Trenhotel), amely Spanyolország és Franciaország, Svájc, illetve Olaszország között teremt összeköttetést, kényelmes alternatívát kínálva az utazók számára. Bár az utazás hosszabb a repülésnél, sokan preferálják a luxuskörülmények közötti, stresszmentes utazást, amely után frissen, kipihelve, reggel érkeznek meg úti céljukhoz. E vonattípus sikerét tükrözi, hogy a társaság 2006-ban már 405 ezer utast szállított.

A brit érdekeltségű Eurostar, amely 1994 óta üzemel, Londonból a Csalagúton keresztül Párizsba és Brüsszelbe szállítja utasait. Megalakulása óta több mint 70 millió utast szállított, a piaci részesedése a London–Brüsszel vonalon 64, a London–Párizs vonalon 71%-ot tesz ki. A Csalagút és London közötti vasútvonal átépítésével (ami lehetővé tette a nagy sebességű vonatok közlekedését ezen a szakaszon is), az utazási idő 20 perccel rövidült, a leggyorsabb vonattal Brüsszelbe 1 óra 51 perc, Párizsba 2 óra 15 perc alatt juthatunk el.

⁹ Az eredeti, London–Velençe útvonalon kívül több útvonalon is közlekedik az Orient Express, amelyek között Budapest is szerepel, például a Velençe–Budapest–Bukarest–Isztambul vagy a Velençe–Budapest–London útvonalon.

A Eurostar vonatok 18 kocsival és két mozdollyal közlekednek, 750 ülés található rajtuk, ebből 544 standard, 206 pedig business. Ez utóbbit 2005 óta két részre – üzleti és szabadidős szekcióra – osztják. A Eurostar jelentősen hatott a szabadidős célú utazások alakulására az érintett desztinációkban, különösen a rövid távú utazások, elsősorban a városlátogatások számának növekedésére. A párizsi Disneylandhez közvetlen járatok közlekednek, és az észak-franciaországi Lille is a Eurostarnak köszönheti, hogy felkerült az ország turisztikai térképére. A vonatok népszerűségét jelzi, hogy Párizsba napi 17, Brüsszelbe napi 10 járat indul.

A speciális igények kielégítésére jött létre a Eurostar fentebb már említett, ún. síjárata is, amely a londoni St Pancras állomásról szállítja a turistákat Franciaország kedvelt sírégióiba. 2008-ban 219 fontba kerül az oda-vissza jegy, ami önmagában is versenyképes a repüléssel szemben, ugyanakkor számos további előnye is van. A repülőn való nappali utazással nyolc nappal hatot lehet sietni, a kényelmes éjszakai vonatokkal viszont akár nyolc teljes napot siethetnek a téli sportok szerelmesei. Emellett felár nélkül szállíthatók a sífelszerelések, viszonylag rövid idő a check-in, elég kb. 45 perccel előbb érkezni, az út alatt pedig a fent már szintén említett diszkókocsi is az utasok szórakozását szolgálja.

A Eurostarhoz hasonló kezdeményezés a Lyria is, amely 2002 óta üzemel Franciaország és Svájc városai között. Ez a társulás is rendszeresen indít TGV sívonalokat, amelyekkel Párizsból fél nap alatt a svájci Alpokba érhet az utazó.

6.2. MOTORAIL SZOLGÁLTATÁSOK

A Motorail szolgáltatás lényege, hogy az utazó magával viheti autóját vagy motorkerékpárját külföldre, ugyanazon a vonaton, amelyen maga is utazik. Ez a típusú utazás praktikus lehet, ha nagyon nagy távolságra kellene vezetni, vagy nagycsaládok, költözők utaznak, illetve, ha valaki például autós nyaralást tervez, de hazafelé már gyorsan és kényelmesen szeretne utazni. További előnye, hogy egy igazi környezetkímélő alternatíva (a karbon-dioxid-kibocsátás az autóval történő utazásnak mindössze huszad-része), ennek ellenére – igen borsos ára miatt – ez az utazási forma elenyésző szerepet játszik a vasúti közlekedésben. A Motorail jelenleg elsősorban Franciaországban, Belgiumban, Hollandiában és Németországban működik.

6.3. VENICE SIMPLON ORIENT EXPRESS

A Simplon Orient Express Londonból Velencébe közlekedik.⁹ A luxusvonattal történő utazás komplex turisztikai termék, amelynek legfontosabb elemei az extra magas színvonalú kényelem, az étkezés és a szállás biztosítása a turisták számára az út során. A vonat az 1920-as évekből származó eredeti, de felújított kocsikkal,

24 órás utaskísérő szolgáltatással közlekedik, neves francia séfek és luxuskivitelű, minden kényelemmel felszerelt magánlakosztályok kényeztetik az utasokat. A társadalmi élet színtere a bárkocsi, ahol zongorista szórakoztatja a vendégeket. Az út Londonból Velencébe két napot vesz igénybe, az utazás életre szóló élményt nyújt. Egyedisége és igen borsos ára¹⁰ egyben azt is jelenti, hogy a turista – ha meg engedheti is magának – életében valószínűleg csak egy alkalommal utazik az Orient Expresszel.

7. Foglалás és árak

Manapság az európai vonatutak nagy részéhez nem szükséges előre jegyet váltani, de van néhány nagy sebességű járat, illetve bizonyos időszakok, amelyek esetében előfoglalásra van szükség. A vonattal való utazás mára Európa számos területén sok tekintetben kényelmesebb és hatékonyabb a repülésnél, de, mint említettük, a jegyfoglalás és -vásárlás terén még sok a tennivaló. A problémát elsősorban az országhatárokon túlnyúló utak jelentik, ezek esetében sokszor nehézkes a jegyvásárlás. Az utazó nehezen igazodik el az Európa-szerte működő rengeteg tour operátor között, amelyek közt még nagyon kezdetleges vagy egyáltalán nincs együttműködés.

Míg 15 éve hagyományosan a speciálisan vonatutakkal foglalkozó irodáktól vagy az 1873 óta éves rendszerességgel, öt nyelven kiadott Thomas Cook európai menetrendből tájékozódhattak az utasok, mára az internet vált a legfontosabb információforrássá. Az internet, amellett, hogy könnyebbé és hatékonyabbá tette a keresést és a jegyvásárlást, lehetőséget teremt a szállás és egyéb szolgáltatások foglalására, a vasúti jegyek otthoni nyomtatására is.

Az egyik leghasznosabb oldal európai utazás tervezéséhez a német vasúttársaság honlapja (www.bahn.de), amely kilenc nyelven nyújt tájékoztatást szinte bármilyen európai út tervezéséhez. Hasonlóan hasznos oldal a „The Man in Seat Sixty-One” (www.seat61.com), amely az árak és a menetrendek összehasonlításával segíti az utazót a legjobb opció kiválasztásában.

Egyre több vasúti operátor kínál összetett turisztikai csomagokat a világhálón, így a repüléshez hasonlóan itt is megtehetjük, hogy akár egy tranzakció keretén belül foglaljuk le vonatjegyünket, szállásunkat és az autóbérlést is.

A Rail Europe Európában és a világon is az egyik legnagyobb vonatjegy-forgalmazó cég, amely számos technikai fejlesztést indított az elmúlt években az online jegyfoglalás és -vásárlás növelésének érdekében. A beruházások következtében jelentősen emelkedett

mind az utazási irodák, mind az egyéni utazók által a társaság honlapján (www.raileurope.com) vásárolt jegyek száma.

Az árképzés és a jegyelővétel kérdésében többféle irányba indulnak a vasúttársaságok. A franciáknál a magasabb helykihasználtság érdekében a fapadosok árképzéséhez hasonló, az utazás előtti időtartammal összefüggő jegyértékesítést terveznek bevezetni, míg Németországban az utasok tapasztalatai alapján és kényelmük érdekében egyes IC járatokon visszaállították a régi rendszert, amely szerint jegy nélkül is fel lehet szállni az IC vonatokra, és azt menet közben a kalauznál is meg lehet váltani.

A jövő a jegynélküli utazásé, ehhez azonban még számos technikai fejlesztést kell végrehajtani Európa-szerte. A jegynélküli utazás bizonyára jelentős megtakarítást jelent majd a vasúti személyzetet tekintve, emellett csökkenti a vásárlással járó stresszt és a hosszú sorban állást az utasok számára. Néhány országban és néhány vonalon már működnek különböző rendszerek. Az egyik ilyen Dániában van, ahol egy Smart-kártya segítségével az utazók fel- és leszálláskor be-, illetve „kicsekkolnak”, a jegy ára pedig levonásra kerül a Smart-kártyához rendelt bankszámlaszámukról a leszállást követően. Németországban már van lehetőség a mobiltelefonos jegyvásárlásra, amelyet az ellenőr egyszerűen leolvashat az utas telefonjáról, Angliában pedig a Tickets@Home szolgáltatást vezette be az egyik vasúttársaság, amellyel már otthon kinyomtatható a vonatjegy.

8. Verseny az utazási iparágban

A vasút versenytársa szárazföldön a gépkocsi, illetve a légi közlekedés. A 300 mérföldnél hosszabb utak esetében már többen választják a vasutat, mint a gépkocsit, ha az úti cél településén van vasútállomás, és nem kell sokszor átszállni. Amennyiben egy vagy két ember utazik, a kedvező díjszabások miatt gyakrabban megéri vonattal utazni, három vagy több utas esetén azonban még mindig az autós utazás a gazdaságosabb.

A nagy sebességű vasútvonalak növekvő kiépülésével a vasút már nemcsak az autós, de lassan a repülőgéppel történő utazások igazi alternatívájává – versenytársává – is válik. A lélektani határ ebben az esetben a hat óra, vagyis az ennél rövidebb időtartamú utak esetében a szabadidős turisták több mint 60%-a választja a vonatozást a repüléssel szemben. Az üzleti utazók esetében ez az időtartam 3,5–4 óra.

Bár ma még megjósolhatatlan a vasúti fejlődés hatása a légi közlekedésre, több légitársaság a verseny elébe menve az „Oszd meg és uralkodj!” elvét alkalmazza, és együttműködést alakít ki egy-egy vasúttársasággal. A Lufthansa és a Deutsche Bahn (DB) együttműködésének eredményeként jött létre például az AIRail, amely Köln,

¹⁰ 2008-ban az egy irányba szóló jegy 1475, oda-vissza utazásra 2140 fontba került fejenként, amennyiben két fő utazik egy lakosztályban.

Stuttgart és Frankfurt között egy jeggyel biztosítja a repülőgéppel és vonattal való közlekedést az utasok számára.

9. Környezeti kérdések

Az egyre gyorsuló ütemben bővülő európai gyorsvasút-hálózat nemcsak a turisztikai kereslet új trendjeinek felel meg, de a környezetvédelmi elvárásoknak is sokkal inkább eleget tesz, mint a légi közlekedés vagy az autózás. A vasúti közlekedés ma a legkevésbé környezetszennyező utazási forma, alacsony – vagy elektromos vasutak esetén nulla – karbondioxid-kibocsátással. Az ATOC mérései alapján egy nagy sebességű elektromos vonat mindössze negyedannyi – vagy még kevesebb – karbon-dioxidot bocsát ki, mint egy rövid távon közlekedő repülőgép. A gépkocsival való utazás kétszer annyi karbondioxid-kibocsátással jár, mint a vonatozás. A tudatosabb fogyasztók, a környezettudatos turisták ezért mind többször választják a közlekedésnek ezt a módját utazásaik során.

Az utazók mellett ma már a szolgáltatókra is egyre jellemzőbb a környezettudatos magatartás, a zöld gondolkodás és a tenni akarás. Az olyan vasúttársaságok, mint a Eurostar, a Deutsche Bahn, valamint az Osztrák Államvasutak (ÖBB) is különböző zöld kezdeményezések kitalálói, illetve támogatói, mindhárom társaság külön programot hirdetett a szén-dioxid-kibocsátás jelentős (21–25%-os) csökkentésére a következő évtizedben.

10. Jövőkép

A RailTeam egyesülés létrejöttével és a gyorsvasutak terjedésével egyre könnyebb és zökkenőmentesebb lesz az utazás Európában. A társulás a jelenlegi 15 millió utashoz képest 2010-re már 25 millió nemzetközi utazót prognosztizál. 2020-ig több mint 100 milliárd angol fontot kívánnak fejlesztésre fordítani, a hálózatot a jelenlegi 2500 mérföldnyi útpályáról 4000 mérföldre bővítik. Előreláthatólag 2015-re befejeződik a Párizst Budapesttel összekötő „Main Line for Europe” projekt is. Néhány folyamatban levő gyorsvasút-beruházás is a végéhez közeledik a közeljövőben, ezek közül kiemelhetjük a turisztikai szempontból Magyarország számára is érdekes München–Bécs vonalat, amelyen 2008 decemberétől kevesebb mint négy órára csökken a két város közti távolság.

2010 januárjában bekövetkezik a nemzetközi vasúti szolgáltatások liberalizációja, ami a légitársaságok esetében tapasztalt árversenyt, a vasúti fapadosok elterjedését eredményezheti (például easyRail).

A RailTeam állítása szerint a jövőben számos technikai innovációval lépnek az utazóközönség elé:

- a jegyfoglalás és -vásárlás megkönnyítésére bevezetik a jegy nélküli utazást mobiltelefonra vagy Smart-kártyára vásárolt jegyekkel,

- a GPS-rendszerek fejlesztésével az utasok még otthon, a pályaudvarra való indulás előtt ellenőrizhetik, nem késik-e a vonatuk,
- a „fedélzeten” alapvető szolgáltatássá lép elő a wifi, az üléstámlába épített tévéképernyő, amelyen filmet nézni és játszani lehet,
- motiváció szerinti utasszegmentáció – üzleti, családi, mozi-, parti- stb. kocsik kialakítása,
- új, minden igényt kielégítő pályaudvarok építése, amelyek wifi-kapcsolattal, valamint minőségi étel- és italbárok, éttermek széles kínálatával, vásárlási lehetőségekkel és kényelmes várótermekkel rendelkeznek.

A gyorsvasutak nemcsak Európában hódítanak. Kínában egy új, mágneses elven működő, föld fölött lebegő gyorsvasutat helyeztek forgalomba, amely nyolcperces útja során 240 kilométer/órás sebességgel szállítja az utasokat Sanghaj reptere és városközpontja között. A szolgáltatás sikere valószínűleg hatással lesz Európára, ami az egészen rövid távú utak terjedéséhez vezethet az öreg kontinensen is.

Európa legfejlettebb országaiban az idősödő társadalom, a nyugdíjas korosztály folyamatos növekedése is kedvezhet a vasúti közlekedés további felfutásának. Nagy-Britanniában 2014-re több 65 év feletti, mint 16 év alatti állampolgár lesz, 2025-re a nyugdíjasok több mint fele 75 év feletti lesz. Ez a nyugdíjas korosztály azonban nem hasonlít majd az előző generációkra, hiszen ők már ismerősen mozognak a technika, az internet világában – például utazást foglalnak maguknak a világhálón –, nyitottak a külföldi utazásokra is, emellett sokkal tudatosabb fogyasztók és utazók, több és magasabb szintű elvárással. Mivel az „idősebb idősök” száma is folyamatosan nő, a vonatok akadálymentesítésével komoly szegmens nyerhető meg a vasútnak, ahol az idősebb, esetenként mozgásában korlátozott generáció úgy láthat világot, hogy ki sem kell szállnia hozzá a vasúti kocsiból.

A jövőkép felvázolásánál említést kell tenni az árnyoldalakról is. A vasúti közlekedés térnyerésével párhuzamosan növekszik a félelem az esetleges terrorcselekmények bekövetkeztével kapcsolatban. Ez azt eredményezheti, hogy a repülőtéri procedúrához hasonló biztonsági intézkedések kerülnek bevezetésre a pályaudvarokon, megnövelve így az utazási időt és csökkentve a vasút ez irányú előnyét a repüléssel szemben.

További információ: Magyar Turizmus Zrt., www.itthon.hu/Szakmai_oldalak/Piaci_iranytu. A összefoglaló alapjául szolgáló Mintel tanulmány a Kutatási Csoport fogadóórája keretében – minden héten csütörtökön 14 és 17 óra között, előzetes egyeztetést követően – megtekinthető (115 Budapest, Bartók Béla út 105–113., telefon: (06 1) 488 8710, e-mail: kutatas@itthon.hu).