

1. BEVEZETÉS

1.1 Feladatok kitűzése

Ez a jelentés a JORDES+ projekt keretében készült. A projektet a Bécs – Győr – Pozsony régióban fekvő területi igazgatási testületek és az Interreg IIIA vonalon keresztül az Európai Bizottság támogatták.

A JORDES+ projekt célja egy határokon átlépő közös regionális fejlesztési stratégia kidolgozása. A JORDES+ betűszó a Joint Regional Development Strategy kezdőbetűit fedi.

Jelen modul vizsgálatainak tárgyát két fő téma képezi:

Egy határokon átlépő helyi érdekű tömegközlekedés követelményeinek ábrázolása település-strukturális fejlődési potenciálok alapján.

Egy indukált település- és székhelyfejlesztés esélyeinek felvázolása új / javított közlekedési ajánlatokkal a teljes JORDES+ régióban határon átlépő közlekedési kapcsolattal és anélkül.

1.2 A jelentés felépítése

A munka a helyi érdekű tömegközlekedési személyszállítási (ÖPNV) kínálat és a településstruktúra közötti összefüggésre összpontosít:

Legelőször a település és közlekedés közötti általános összefüggéseket mutatjuk be (2. fejezet).

Ezt követően a JORDES+ régiókat azokat a közlekedési és településpolitikai keretfeltételeit taglaljuk, melyek a hatás-összefüggések szempontjából mérvadóak. A JORDES+ régió település-strukturális fejlesztési potenciáljának meghatározása az ipari térségek települései és közlekedése közötti összefüggések ábrázolását, valamint a JORDES+ régió aktuális település- és székhelystruktúrájának ábrázolását foglalja magában a mai közlekedési ajánlatok hátterével (3. fejezet).

A 4. fejezet részletesen foglalkozik a rövid- és középtávú intézkedések kérdésével a tömegközlekedési ajánlatok területén. Ahhoz, hogy a régió jövőbeni határokon átlépő vasúti közlekedésének minőségéről véleményt mondhassunk, elemezzük a teljes JORDES+ régió tömegközlekedési kínálatát. A Bécs-Pozsony térségben öt lehetséges vasúti összeköttetést elemzünk részletesen, közlekedési és településpolitikai kritériumok alapján, és ebből konkrét intézkedéseket vezetünk le.

Ajánlott a Marchegger elágazás lehető leggyorsabb kiépítése és egy városok közötti gyors összeköttetés kialakítása. Középtávon a bécsi VIE repülőtér egy bekötéssel (EWIWA-projekt) be kell csatolni a keleti vasútvonalba, és ezáltal egy második, nagy teljesítményű összeköttetést kell létrehozni Pozsony felé. Hosszabb távon a helyileg legjelentősebb Wolfsthal – Petržalka közötti hiányzó szakasz pótlására

kell törekedni. A Gänserndorf-on átmenő összeköttetés megvalósítása is közlekedési szempontból vonzóan alakítható ki, és a településpolitikai fejlődési potenciál kezdetét jelentheti. Végül, a jövedelemszint kiegyenlítődése esetén, egy határokon átlépő közlekedési szövetséget kell létrehozni Pozsonnyal.

Az EU bővítésből származó esélyek – az osztrák határvidékek székhelyminőségének javítására – csak akkor használhatók ki megfelelően, ha ezen régiók közlekedési kapcsolata javul. A vasút személygépkocsival szembeni versenyképessége is döntően függ a vasúti közlekedés határokon átlépő kínálatának javításától. A cél egy kínálat-orientált személyszállítási tömegközlekedés a teljes JORDES+ régióban, ami az ingázó közlekedést a közlekedéspolitikailag értelmes pályára terelheti.

A közlekedésben rejlő lehetőségekből kiindulva megfontolásokat javasolunk az egész JORDES+ régió település-strukturális fejlődési potenciáljával kapcsolatban. Egy indukált település- ill. székhelyfejlesztés esélyeinek elemzése új, javított helyi érdekű tömegközlekedési ajánlatokkal a teljes JORDES+ régióban (5. fejezet).

A JORDES+ régió jövőbeni fejlődési potenciálja egyrészt a népesség történelmileg kialakult eloszlásából, de az egyes résztérségek nemzetközi útvonalakhoz kapcsolódó stratégiai elhelyezkedéséből is levezethető. A működési és településpolitikai ilyen hosszú távú perspektivikus ábrázolásából adódik egy policentrikus székhely-struktúra eszményképe.

Arra vonatkozóan is születtek elképzelések, milyen településpolitikai intézkedéseket ill. intézkedés csomagot kell hozni annak érdekében, hogy az infrastrukturális tervek által megnyíló esélyeket optimálisan lehessen kihasználni. Azokban a résztérségekben is meg kell hozni a településpolitikai intézkedéseket, ahol az infrastrukturális beruházások következtében csak hosszútávon jelentkeznek székhely-felértékelődés és dinamizálódás esélyei: egyrészt meg kell akadályozni, hogy a széttelepülés, ill. a szuboptimális hasznosítás korlátozza a későbbi esélyeket, másrészt lehetőség szerint kiegyenlítő intézkedéseket kell hozni annak érdekében, hogy megelőzzük a beruházások visszafogását és a kivándorlást.

Jelen vizsgálatot további kiegészítő modulokkal összhangban folytattuk le:

- **1. kiegészítő modul: „Bioszféra régiók és a Zöld Centrum eszményképe”** (határokon átnyúló fejlesztési eszménykép egy bioszféra régió felépítéséhez „Zöld Centrummal”)
- **2. kiegészítő modul: „Pozsonyi város-környék együttműködés”** (az analitikai és módszertani alapok megteremtése a községek, régiók ill. járásek tartós és összehangolt térségi fejlesztése érdekében a Szlovák Köztársaságban Pozsony funkcionális agglomerációs térségén belül)

A JORDES+ projektből rendelkezésre álló adatok és források kiegészítése érdekében partnerszakértőket vontunk be a szomszédos országokból:

- Koren Csaba (Győri Egyetem, Építési és Környezeti Szak)
- Vojtech Hrdina und Jan Konček (Aurex, Bratislava)

Az elemzéseket végül egy kétnapos tanulmányúttal egészítettük ki Sopronban, Győrben, Pozsonyban és környékükön (Senec, Pezinok, Malacky, Devinska).

2. A TELEPÜLÉS ÉS A KÖZLEKEDÉS KÖLCSONHATÁSAI

2.1 A pontszerű elérhetőség felváltása területi elérhetőségre

A sínhez kötött közlekedési eszközök fejlesztése fontos impulzust jelent a nagyvárosok fejlődése szempontjából, mivel azok a nyersanyagok és a kereskedelmi áruk nagy távolságról történő beszállítását teszik lehetővé. A vasút elsősorban a gazdasági és áruforgalmat szolgálja, a települések, nagyvárosok organizációját jelenleg lényegében a magas szállítási költségek és a lakosság ennek megfelelően csekély mobilitása határozza meg. A lakás, munka, bevásárlás és a szolgáltatási funkciók gyalog elérhető távolságon belül és vegyes kistérségi hasznosításban találhatók. Bécs belső kerületeinek csekély mérete és a kerületi bevásárló utcák még a városfejlesztés szakaszára emlékeztetnek. A messzemenően autonóm kerületeket villamosok és városi vasutak kötik össze egymással (melyeket eredetileg gyors csapatszállításához fejlesztettek ki).

Pontszerű vasúti elérhetőség

Területi elérhetőség egyéni közlekedési eszközökkel

A személygépjármű feltalálásával és a területi eléréssel jelentősen növekszenek az egyéni tevékenység térségei. A mobilitás-kutatás eredményei azt mutatják, hogy a napi utazási idő hosszútávon állandó marad, tehát nagymértékben elfogadott a napi egy-másfél órás utazási idő. Ezáltal a magánháztartások tevékenységi sugara a lakás helyszínének kiválasztáskor a munkahelyhez képest az iparosodás kezdete óta kb. 2 km-ről akár 50-100 km-re is megsokszorozódott.

2.2 Növekvő jólét és építési telek szükséglet

A területszerű elérhetőség és az egyre növekvő motorizáltság lehetővé teszik,

- hogy mindenekelőtt a növekvő jólét egyre inkább a kisebb településsűrűségű lakhatási formákra helyeződhessen át – a sűrűn beépített városokból kiáramló dinamikus igény jelentkezik a városszéli és a szomszédos, város környéki családi házak iránt, valamint vonzó tájakon egy második lakhely iránt.
- hogy a vidéki térségből ne kelljen a városba költözni, hanem a városban lévő munkahelyek a napi ingázási távolsággal elérhetőek legyenek.

A település felületi igénybevételének a mértéke az első jel a településsűrűség ezzel összefüggő csökkenésére: Ausztriában a települések területe (beépített terület a lakás és a gazdaság számára, valamint az elérési területek) 1950 – 1995 közötti időszakban kb.

1.600 km²-ről 3.300 km²-re növekedett (Haberl et al., 2000). A lakosság ugyanebben az időszakban csupán kb. 14 %-kal növekedett, a településnövekedés az elmúlt ötven évben ezért elsősorban az átlagos fejenkénti letelepülési terület 200 m²-ről 400 m²-re történő megduplázására vezethető vissza.

Ezzel egyidejűleg megfigyelhető az is, hogy a területszerű elérhetőség és a növekvő motorizáltság következtében a gazdaság nem csak nagyobb munkaerő potenciálra támaszkodhat, hanem nagyobb ügyfélpotenciált ér is el.

- Ez elsősorban a koncentrációs folyamatokhoz járul hozzá: kis üzemi telephelyek nagy száma helyettesíthető nagy üzemi telephelyek kis számával
- másodsorban ahhoz, hogy a gazdaság egyre kevésbé van rászorulva a kistérségi vegyes területhasználatra. Ez a telephelyek növekvő funkcionális szétválásának és specializálódásának kezdete. Miközben az erősen növekvő szolgáltatási terület a belvárosokban jut érvényre és kiszorítja a lakási funkciót, a termelés és a kereskedelem a telephely kiválasztásánál egyre jobban ügyel a szomszédok jelentette problémák elkerülésére és az üzem későbbi bővítésének lehetőségére.

A kisebb településsűrűség és a növekvő funkcionális szétválás egyre hosszabb utakat jelentenek, és ezen utak közül egyre kevesebb teljesíthető gyalogosan. Ez a gazdaságnak és a személyeknek a közlekedési infrastruktúrától és annak teljesítőképességétől való egyre nagyobb függését, annak egyre nagyobb igénybevételét jelenti.

A tömegközlekedés az egyéni közlekedési eszközökkel szemben csak korlátozottan versenyképes, mivel a tömegközlekedési eszközökhöz való hosszabb gyalogos utakat és az átszállásokat nem szívesen akarjuk elfogadni, ha autóval ajtótól ajtóig mehetünk. A tömegközlekedés versenyképességének csökkenéséhez az is hozzájárul, hogy egyre több települési terület csupán személygépjármű orientált telephelyeken alakul ki a tömegközlekedési eszközök vonzáskörzetén kívül. A tömegközlekedés versenyképessége ott magas, ahol az útinfrastuktúra nagy terhelésnek van kitéve, ill. túlterhelt. Ez ma már érvényes a városi területekre és különösen a belvárosi székhelyekre, melyek a magas színvonalú tömegközlekedési eszközökkel (metró) lényegesen gyorsabban elérhetőek, mint a motorizált egyéni közlekedési eszközökkel.

2.3 A mezőgazdaság visszahúzódása

A 20. század második felében a vidéki térség területszerű elérésével exponenciálisan gyarapodnak azok a területek, melyek építési területként hasznosíthatók. Ez csillapító hatással van az (átlagos) telekárakra és megkönnyíti a lakáscélú és gazdasági terület-igénybevétel kiterjesztését.

A település-területek bővülése azonban nem csak egyedül a területszerű elérhetőség eredménye, hanem mindenekelőtt tükrözi a vidéki térség jelentőségének drámai csökkenését: A mezőgazdaságban termelékenység-növekedést értek el, mely szükségtelenné teszi, hogy a földterületet teljes egészében megműveljék – az egyre növekvő nemzetközi konkurencia háttérében a mezőgazdaság kizorításos versenyhelyzetbe került. Bár a települések területe Ausztriában 1950 és 1995 között több mint megduplázódott, mégis az ebben az időszakban a mezőgazdaság által megműveletlenül hagyott területnek megközelítőleg csupán az egyharmadát vette igénybe.

Az alap infrastruktúrára fordított beruházások (út, víz, csatorna) időközben Ausztriában a vidéki térség szinte egész területén rendelkezésre állnak. A mezőgazdasági területek nagy része ezért a telektulajdonos szempontjából beépítésre váró telek: Építési telket már nem a zöldterület rovására alakítanak ki, hanem a makro- és mikro-székhelyek széles választékából kell választani, melyek specifikus előnyeit és hátrányait a lakást keresőknek és a vállalatoknak kell részletesen felmérni és mérlegelni.

A településpolitika ma az alap infrastruktúra bárhol meglévő minimális szintje és az építésre váró terület szinte korlátlan potenciáljának háttérével zajlik. A településpolitikai stratégiák sikere annál nagyobb lesz, ha sikerül a zöld területek rentábilis hasznosítását kifejleszteni annak érdekében, hogy a telektulajdonosok részéről az építési területnek történő felajánlást enyhítsük, és felhasználási alternatívákat ajánljunk (biológiai termelés, speciális kultúrák, alternatív energiatermelés, megújuló nyersanyagok).

2.4 A telephelyek hierarchiája a tömegközlekedésben és az egyéni közlekedésben

A vasút általi pont-lineáris elérhetőség megteremtette a telephelyek egyértelmű hierarchiáját. Az egyéni közlekedés általi területszerű elérhetőséget elsősorban a Egyesült Államokbeli tervezők népszerűsítik „demokratikus modellként”, mivel az nagy számú azonos értékű telephelyet produkál. A potenciális építési terület túlkínálata hátterében azonban az egyéni motorizált közlekedés által is kialakul a telephelyek hierarchiája: Csak azokat a telephelyeket foglalják el, melyek különleges felszereltségi jellemzőkkel rendelkeznek, miközben a köztes területek másodrangú telephelyekké válnak és megmaradnak zöld területnek, ill. lassan töltődnek fel. A legkiválóbb telephelyek különös jellemzői közé tartozik többek között a különösen magas színvonalú infrastrukturális fejlettség, a köz- és magánszolgáltatásokhoz ill. a lakossági és munkapotenciálhoz való közelség, a különleges szépségű fekvés és a pihenési érték, valamint a telekár. Ezek megmagyarázzák a városokban és környékükön kialakuló településfejlődési mintát, különösen a városok és szuburbanizációs községek gyűrűszerű növekedéséből csillagszerű növekedésbe való átmenetét.

Gyűrűből csillag

Ezek a kiválasztott telephely-területeken a települési dinamika kumulációjának tendenciája a települési dinamika irányításának kiindulási pontja, miközben más területek iránt nincs, vagy kisebb az érdeklődés: nem tud a piac érdekeivel szemben hatni, de közpénzek befektetésével elérheti azokat a keresett telephely minőségeket azokon a telephelyeken is, ahol a területrendezés célja:

- a jólét és a teljes gazdasági dinamika támogatása és a magas élet-, lakás- és környezeti minőség megtartása és fejlesztése a következők által:
 - a lakás és munkahely területileg kiegyensúlyozott fejlesztése
 - az építési terület- és a zöld területek hasznosításának területileg kiegyensúlyozott fejlesztése
 - életteli központi területek fejlesztése kis területű vegyes hasznosításokkal
 - rövid útszakaszok ill. környezetbarát közlekedési eszközök támogatása
 - közpénzes beruházások költség-hatékony felhasználásával
- ennek a lehető legjobban meg lehet felelni.

2.5 A település és közlekedés szervezése a vonzáskörzetben

A vonzáskörzetek fejlesztésének első szakasza Ausztriában kb. az 1950-es évektől az 1980-as évekig terjed. Ezt a szakaszt két dolog jellemzi:

- A munkahelyek koncentrációja kevésbé jó minőségű munkahely-központokban: A mezőgazdaságnak egyre kevesebb munkaerőre van szüksége, a kisipart egyre inkább ipari eljárások helyettesítik. A gyártóüzemek olyan nagyvárosokban telepednek le, ahol nagy ügyfélpotenciált érhetnek el és a vidéki térség jobb elérhetősége következtében képesek távolabbi helyek ellátására is. A belváros jelenti a lehető legjobban elérhető telephelyet, és - különösen kedvező elhelyezkedésének köszönhetően - mindenekelőtt olyan magas színvonalú hasznosításokra vonzó, mint a szolgáltatások és a kiskereskedelem. Ezek kiszorítják a lakásként való hasznosítást a város szélére, de azokat a vállalatokat is, melyeknek nagy a helyigényük és alacsony az ügyfél- ill. szakmai forgalmuk.
- A lakosság kivándorlása a város peremére és szuburbanizációja: A kisebb sűrűségű lakhatás utáni igény a városok peremterületein, a közvetlenül a várossal határos közösségekben ölt testet, valamint a messzebb fekvő, jobb tájminőségű, pihenési értéket képviselő területeken. Az építési telkek iránti tartósan nagy kereslet miatt gyorsan emelkednek az építési területek árai a szomszédos községekben is, ill. csökken a telektulajdonosok értékesítési hajlandósága egy későbbi, még magasabb építési telekár reményében. A szuburbanizáció a külső gyűrűre helyeződik át.

A belváros a vonzáskörzet fejlődésének szakaszában még a legfontosabb helyszín. A tömegközlekedés jelentős szerepet játszhat a munkába járás csúcsforgalmi időszakában. A vasúttal történő sugárirányú elérés erősíti a belváros helyzetét, mivel az egyéni közlekedéssel szemben nagyobb távolságon

(70 km felett) ez jelenti a gyorsabb közlekedési eszközt. A magas szintű tömegközlekedéssel ezért a vonzáskörzet megnövelhető és további ingázó potenciál vonható be.

Legkedvezőbb helyszín a tömegközlekedés, legkedvezőbb helyszín az egyéni közlekedés szempontjából

Forrás: ÖIR

Azonban a vasút egyéni közlekedéssel szembeni versenyképes utazási idejének feltétele a megnagyobbodott vonzaskörzetben a megállók alacsony száma. A meglévő tömegközlekedési eszközökre ezért párhuzamos gyors összeköttetéseket telepítenek, ill. azokat ilyenekkel egészítik ki (a metróhálózat kiépítése a városban, gyors összeköttetések a környéken a villamosok / buszok ill. gyorsvasutak kiegészítéseként).

A város ill. a vonzaskörzet méretének növekedésével a belváros egyre nehezebben érhető el egyéni közlekedéssel a munkahelyek koncentrációja, a dugók és a parkolóhely problémák következtében. A népesség koncentrációjának a peremterületekre való kiköltözés és a szuburbanizáció általi áthelyeződésével ez ahhoz vezethet, hogy most a városból és környékről az egyéni közlekedéssel legjobban elérhető telephelyek a város szélén találhatóak.

Az 1990-es években az ausztriai vonzaskörzetek fejlődésük második szakaszába lépetek. Ezt többek között a következők jellemzik:

- A gazdaság struktúraváltása az EU csatlakozással átformálódik és felgyorsul: Az 1990-es évek elsősorban a nemzetközi vállalatok ingatlan-befektetéseinek évtizede volt.
- A gazdaság struktúraváltása a szolgáltatóipari munkahelyek egyre nagyobb részesedéséhez vezet. Ezzel a belváros korlátozott számú irodafelület kínálata áll szemben – ill. olyan árú ill. bérleti díjú ingatlankínálat, melyeket túl magasnak ítélnék. A dugókat és a parkolóhely hiányt / díjat ilyen körülmények között terhesnek tartják.
- A város széle és a város környéke a vonzaskörzet teljes lakosságának már jelentős részét foglalja magában. Különösen a kiskereskedelem követi ezt a fejlődést: A városszéli „mega” kiskereskedői agglomerációk egyszerre fölöznek le a városi és a környékbeli vásárlóerőt.
- A gyártóüzemek egyre nagyobb érdeklődést mutatnak a nemzetközi piacok iránt és ezért a nemzetközi útvonalak melletti helyszíneket részesítik előnyben. A kereskedelmi gyűjtő és elosztó telephelyekre hasonló telephely-kritériumok vonatkoznak. A vállaltra szabott szolgáltatások száma növekszik, a telephelyeket az ügyfélüzemek függvényében választják ki.
- A vállalatok telephelyigénye egyre inkább a nagy vállalatok kereslete: Ezt a településpolitika szempontjából másképpen kell kezelni, mint a kisüzemek igényét nagy helyigénnyel és kis számú munkahellyel, melyek a múltban rosszul elérhető peremterületeket foglaltak el.
- A lakóépületek iránti kereslet az ausztriai nagyvárosi vonzaskörzetekben az elmúlt évtizedekhez képes valamelyest csillapodott: A nagy születési számú évek baby-boom generációjának lakásigénye ki van elégítve, az 1970-es években a tabletta okozta törés óta gyengébb évjáratok következnek. A lakásépítés dinamikájának csökkenésével ellentétesen hat a nemzetközi vállalatok lakások ill. apartmanok utáni kereslete, szintúgy mint a részvénytőke piacok rossz teljesítménye: Az összehasonlításban az ingatlanok biztos tőkebefektetést jelentenek.
- A város és környéke lakáspiacát egyre inkább tekintik egyetlen nagy lakáspiacnak, melyen belül különböző helyszínek kombinációkat lehet választani. A sport / szabadidő (Süssenbrunn, Fortuna), építészeti (toronyház / Donaucity) ill. építészeti történeti identitás (jéggyár, koporsógyár, Gasometer), multi-kulturális lakókörnyezet, autómentes lakás stb. témájú lakásválasztással egy

nagy és áttekinthetetlen lakáspiacon egyre inkább speciális ajánlatok kerülnek értékesítésre.

Annak a valószínűsége, hogy ebben a helyzetben a tömegközlekedési eszközök az egyéni közlekedéssel szemben veszítenek részesedésükből, rövidtávon nézve nagyon nagy.

Annak érdekében, hogy tömegközlekedéssel biztosítani lehessen a kiszolgálást, szinergiákat kell keresni az egyéni közlekedéssel jól elérhető területek és a sugaras, magas színvonalú tömegközlekedési eszközök között. Új üzemi telephelyeket a város szélén mindenekelőtt ott kell létrehozni, ahol már jelenleg létezik vasút, vagy metróállomás ill. rövid távú megvalósítási határidővel tervezik azt.

Létre kell hozni az új munkahely-központok közötti kapcsolatot: ez a tangenciális közlekedési áramlatok nagyobb mértékű figyelembe vételét teszi szükségessé. A térségekből való ingázó közlekedés lebonyolításakor egyre inkább merülnek fel a csatlakozás ill. a csekély számú átszállási reláció kérdései.

Hosszú távon az ingázó forgalom olyan mértékű terhelést jelent a térségeken áthaladó úthálózatnak, hogy az veszélyeztetheti a vonzaskörzet, mint olyan teljes egészének vonzóságát. Ezt csak akkor lehet megelőzni, ha a vállalat az egyéni közlekedés iránti túlzott orientációtól már a telephely kiválasztásakor elhatárolódik.

A vállalati és üzemi telephelyek koncentrációjával párhozamosan olyan mértékű növekedési rátával nő a vonzaskörzetek közötti áruforgalom, mely minden eddigi európai gazdasági növekedést meghalad. Különösen a JORDES+ régió speciális helyzetében lépi túl sokszorosával a közlekedés növekedési rátája a gazdasági növekedést.

A vonzaskörzetek kiterjedésének következménye a régióon belüli összforgalom növekedése. A szuburbanizáció és a csekély népsűrűség a munkahely-centrumba ingázók számának emelkedéséhez vezet – mivel a város környékén a tömegközlekedés alacsonyabb szolgáltatási minőséget nyújt, mint a városi területeken, ezeket a területeket, az ingázó forgalmat illetően, lényegesen csekélyebb tömegközlekedési részesedés jellemzi. Az üzemek szuburbanizálódásával növekszik a tangenciális forgalom, a (sugárirányban a központ felé irányuló) személyszállító tömegközlekedés tovább veszít jelentőségéből.

Amennyiben a nemzetközi szállítási útvonalak az áru- gazdasági, munkába járási és ingázó forgalom áthelyeződése miatt túlterhelődnek, fennáll annak a veszélye, hogy ezt a vonzaskörzet hátrányának fogják tekinteni, és a vonzaskörzet, mint olyan veszíti vonzerejéből az üzemek letelepülése szempontjából és ezzel a népesség dinamikája is csökken.

Ezért nem utolsósorban a vonzaskörzet egészének dinamikájának szempontjából is érvényes, hogy a magas szintű úthálózatot szabaddá kell tenni az ingázó forgalomtól - ez csak akkor sikerülhet, ha a tömegközlekedésnek a jövőben is jelentős szerepet szánunk az ingázó forgalom lebonyolításában.

3. A TELEPÜLÉSPOLITIKA KERETFELTÉTELEI

3.1 Vonzáskörzet-fejlesztés a JORDES+ régió ausztriai részében

Az adatok alapjául a lakosság leképezéséhez és alakulásához a 2001-es községi szintű népszámlálás áll rendelkezésre. A munkahelyek és azok alakulása kevésbé jól képezhető el: A JORDES+ régió szlovákiai részére vonatkozóan a 2001. évre új adatok állnak rendelkezésre a NUTS IV régiók szintjén. A JORDES+ régió ausztriai részére vonatkozóan ugyan rendelkezésre állnak a 2001-es munkahely-számlálás ideiglenes adatai, ezek azonban még nem használhatóak, mivel a közzsférát alig mérték fel. Itt 1991-es számokra kell visszanyúlni. A JORDES+ régió magyarországi részére vonatkozóan a lakosságot illetően 2001-es adatok állnak rendelkezésre.

Ezen adatok alapján ebben a fejezetben először a lakosság és a munkahelyek aktuális eloszlását mutatjuk le, valamint a településstruktúra fejlődésének jelentős trendjeit a múltban és mindenekelőtt az 1990-es években. Itt különbséget teszünk a lakáskeresők helyszín-kereslete és a gazdaság helyszíniigényei között.

A JORDES+ régió jövőbeni lakosság- és munkahely-dinamikáját nem könnyű előre megjósolni az EU jelenlegi keleti irányú bővítésének és ezzel összefüggésben a gazdasági struktúrák átalakulásának helyzetében. Ezzel kapcsolatban léteznek különböző prognózisok, melyeket bemutatunk. Kiegészítésképpen tárgyaljuk a lakosság- és munkahely-dinamika összefüggéseit és a településfejlődést.

3.2 Település- és telephelystruktúra

A JORDES+ régió teljes térségében a lakosság számnagyságrendileg 4,4 millió és a foglalkoztatottak száma 1,6 millió.

Bécsben 1,5 millió lakos és 740.000 foglalkoztatott van, Pozsony lakosságának a száma 428.000, a foglalkoztatottak száma 286.000. Győr a 129.000 lakosával a 3. legnagyobb város a JORDES+ régióban, ezt követi Trnava (70.000 lakos), Sopron (56.000 lakos) és St. Pölten (50.000 lakos).

Azok a munkahelyi központok, melyek minimális távolsága a nagyvárosoktól kb. 50 – 70 km, a JORDES+ régió kisvárosainak koszorúját is alkotják. Idetartozik Bécsújhely (35.000 lakos), Mosonmagyaróvár (30.000 lakos), Piestany (36.000 lakos), valamint Pezinok és Dunajska Streda 20.000 – 30.000 nagyságrendű lélekszámmal.

1. térkép

A lakosság eloszlása a JORDES+ régióban NUTS-III-régiók szerint

1. táblázat

Lakosság és foglalkoztatottak 2001-ben a JORDES+ régióban a NUTS-III-régiók szerint

			Lakosság		Foglalkoztatottak	
			2001	résarány a JORDES+ régióban	2001	résarány a JORDES+ régióban
Ausztria	at111	Közép-Burgenland	38.096	0,87	8.542	0,52
	at112	Észak-Burgenland	140.976	3,21	44.543	2,73
	at122	Alsó-Ausztria dél	246.144	5,60	67.368	4,13
	at123	Sankt Pölten	142.430	3,24	48.404	2,97
	at125	Weinviertel	123.786	2,81	22.379	1,37
	at126	Bécs környéke/északi rész	278.246	6,33	64.261	3,94
	at127	Bécs környéke/déli rész	293.335	6,67	120.259	7,37
	at13	Bécs	1.550.123	35,24	779.084	47,75
Magyarország	hu03 1	Győr-Moson-Sopron	435.256	9,90	133.150	8,16
Szlovákia	sk01	Pozsony	599.015	13,62	337.000	13,50
	sk021	Trnavský kraj	551.003	12,53	191.000	7,56
Jordes			4,4 millió.	100,00	1.7 millió.	100,00

Forrás: A Statistik Austria, Szlovákia, Magyarország statisztikai évkönyvei 2001, Ausztriai foglalkoztatottak: Hauptverband der Sozialversicherungsträger 2001

A nevezett munkahely-központok közötti tengelyek mentén a nagyvárosok közelében további lakosságkoncentrációk és munkahelyközpontok maradtak fent és fejlődtek tovább ill. alakultak ki 10.000 – 20.000 fő lakossal. A bécsi régióban ezek a nyugati tengely mentén Bécs és St. Pölten Klosterneuburg, Korneuburg és Stockerau között, a déli tengely mentén Bécs és Bécsújhely Mödling, Baden, Perchtoldsdorf és Bad Vöslau között, a délkeleti tengely mentén a repülőtér / Pozsony felé ez Schwechat.

A nyugati tengely külső részén fekszik az Alsó-Ausztriai központi térség. A tartományi főváros, St. Pölten mellett Krems (a JORDES+ régió kivül) és Tulln nevezhető lakossági súlypontnak és munkahely-központnak ebben az önálló és dinamikus résztérségben.

A déli tengely külső részén az önálló és dinamikus Sopron – Bécsújhely résztérséget Kismarton, Burgenland tartományi fővárosa és Mattersburg egészítik ki mint lakossági súlypont és munkahely-központ.

Bécsről a délkeleti tengelyen a zárt határok következtében a múltban viszonylag kisebb dinamika bontakozott ki. A határok lehullásával erősödik a Bécs - Pozsony valamint a Bécs - Győr tengely. Bruck an der Leitha / Parndorf / Neusiedl, valamint Mosonmagyaróvár adják a magját a délkeleti tengelynek a jövőbeni messzire ható dinamikának.

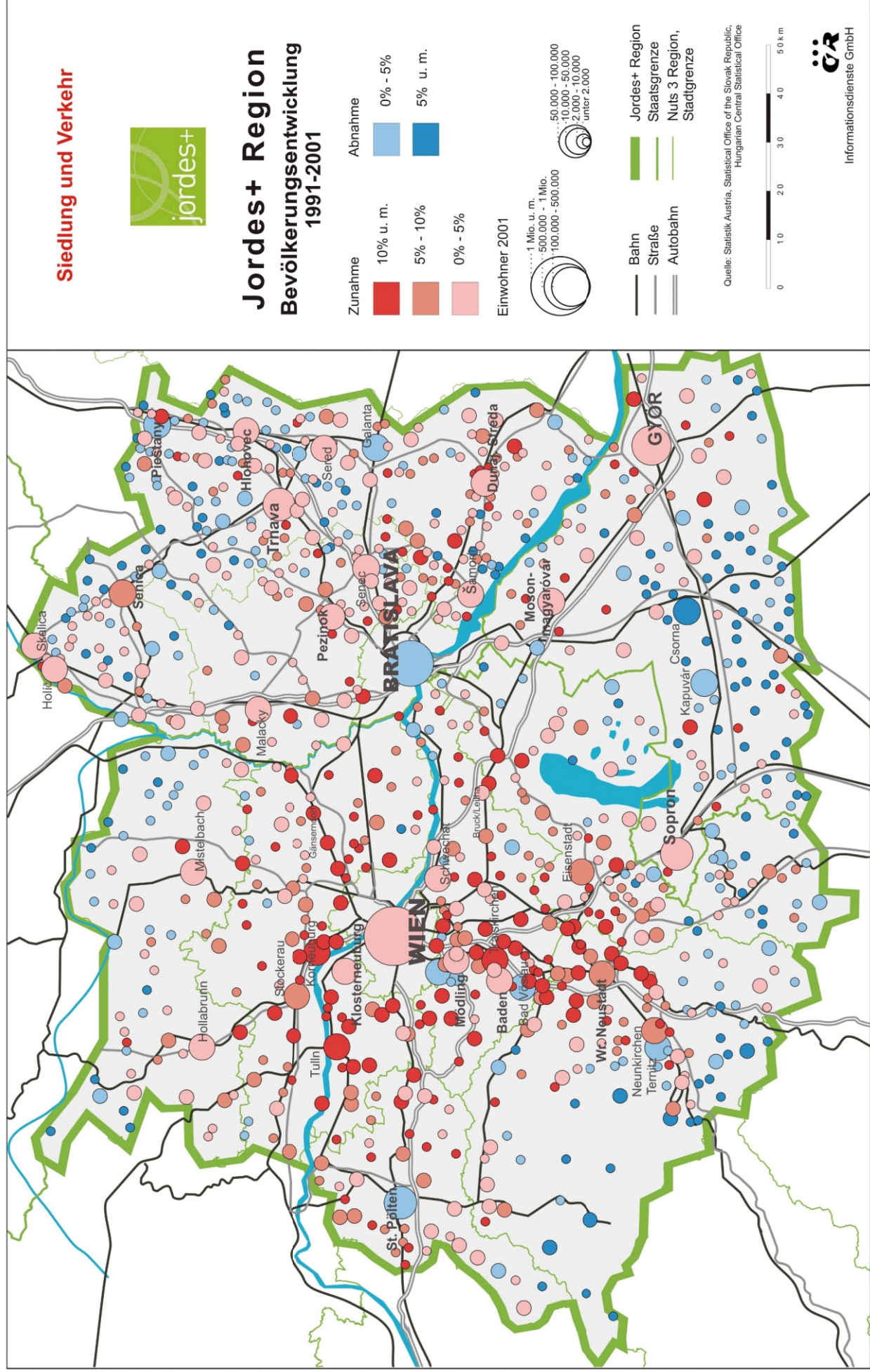
Bécs északi és legészakibb részein a zárt határok következtében az elmúlt években viszonylag kisebb dinamika bontakozott ki. A közeli város körüli területeken a tengelyfejlődés kezdeményeit a Gänserndorf – Deutsch-Wagram valamint Wolkersdorf – Eibesbrunn területek jelentik. Kisvárosok / járási központok koszorúja, mint Gänserndorf, Hollabrunn és Mistelbach jelenti Bécs északi környékének népességét, melyet alacsony népsűrűség jellemez.

Pozsony északi tengelyénél fekszik Malacky (17.000 lakos), az északi tengelyt Trnava és Pezinok alkotja, a délkeleti tengelynél Senica és Dunajská Streda irányában fekszik Senec.

A JORDES+ régió magyarországi részén Győr és Sopron centrumok között található a Fertő-tó fekvése által jellemzett, inkább ritkábban lakott terület, mely központjai az egyenként 10.000 lakosú Csorna és Kapuvár.

A központok jelenlegi eloszlásából és a népességkoncentrációból már most látható, hogy a JORDES+ régió a jövőbeni európai szerepéhez **policentrikus struktúrával** járul hozzá, melyet az összes résztérség kiegyensúlyozott dinamikában való részvételével tovább kell fejleszteni. Jelenleg megfigyelhető a magánbefektetések dinamikájának koncentrációja Bécsre és annak szűkebb déli környékére, Pozsonyra, Győrrre valamint Sopron – Közép-Burgenland – Bécsújhely területekre. A magánbefektetések dinamikája kevésbé érezhető az alsó-ausztriai központi térségben (St. Pölten) és a Trnava körüli régióban.

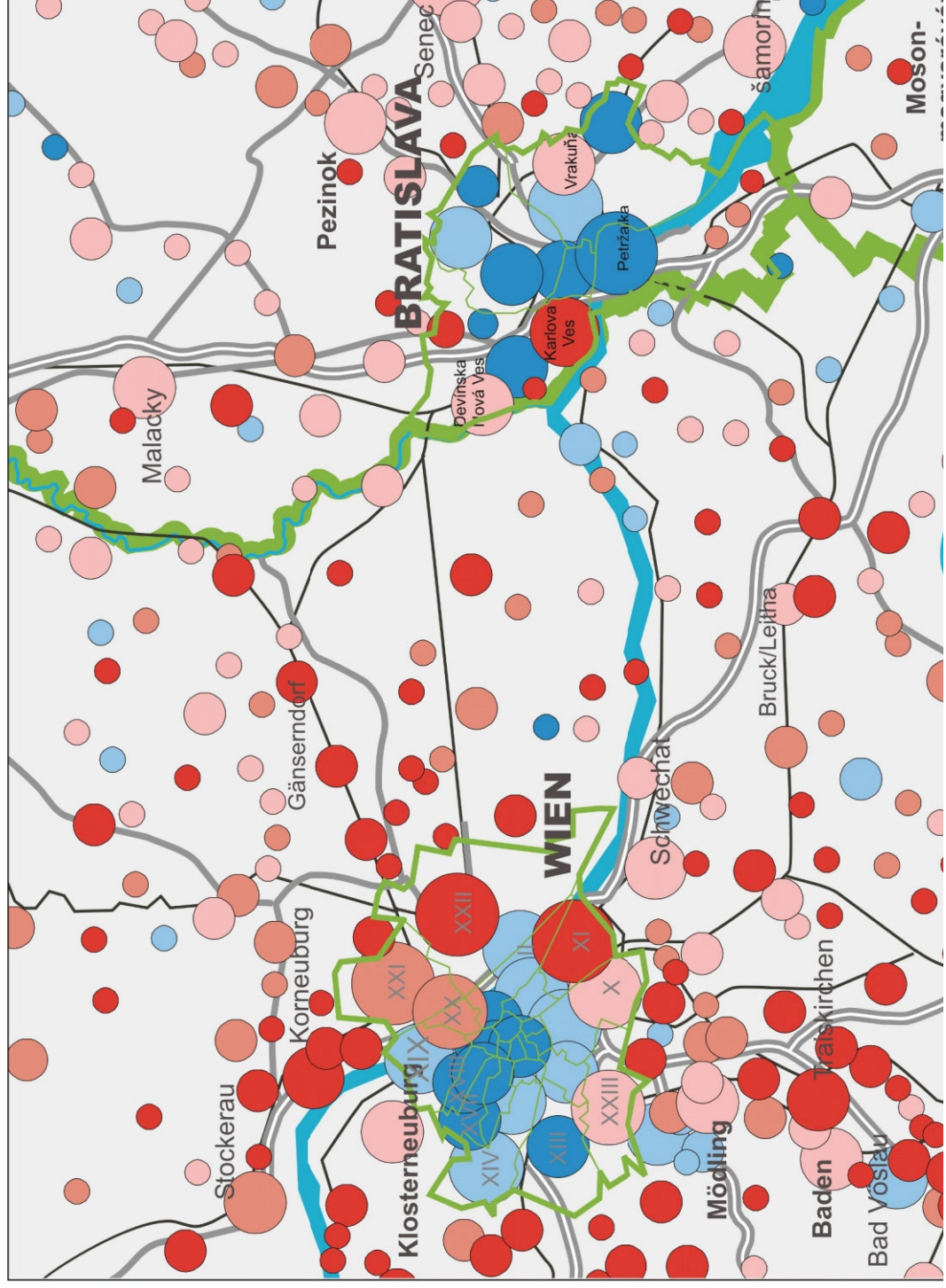
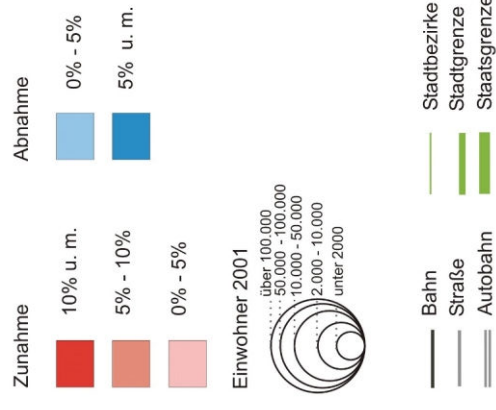
A policentrikus struktúra kiegészítéseként Bécs és Pozsony északi részén hiányzik egy dinamikus résztérség figyelemreméltó lakossági potenciállal – Brünn távolabb esik ahhoz, hogy ezt a szerepet betölthesse, földrajzi szempontból Breclav lenne egy ideális kiegészítő helyszín, de a Csehországgal határos elhelyezkedése miatt annyiban hátrányos helyzetű, hogy belátható időn belül nem tudja a szükséges infrastrukturális befektetéseket odavonzani.





Wien - Bratislava

Bevölkerungsentwicklung 1991-2001



3.2.1 A gazdaság munkahely-központjai és telephely kereslete

Az 1970-es és 1980-as években a JORDES+ régió ausztriai részében a munkahelyek koncentrációja néhány kiválasztott munkahelyközpontban valósult meg. Ez egyrészt a szolgáltatóipari munkahelyek növekedésére vezethető vissza, másrészt a városokban és központokban található telephelyek előnyeire és ezáltal az üzemek nagyobb növekedési esélyeire. Ezzel párhuzamosan a vidéki térségben egyre több munkahely szűnt meg. Ez mindenekelőtt a mezőgazdaság munkahelyeit, de a kisipart is érintette.

A szolgáltatóipari munkahelyek elsősorban Bécs belvárosában és a Gürtel-en belüli szomszédos kerületekben találhatóak. A gyártás és elosztás kiköltözik a város szélére – a tömegközlekedési eszközökkel nehezen elérhető területekre és környező településekre a legfontosabb belső ausztriai szállítási útvonalakhoz, a déli és nyugati autópálya mellé. Ezáltal ezek a vasúti tengelyek mentén is fekszenek, azonban elsősorban nem a megállók vonzáskörzetében.

A munkahelyek centrumokban való növekvő koncentrációja az ingázók számának növekedéséhez és a hosszabb ingázási utakhoz vezet, főképpen egyidejűleg a lakosság peremterületekbe való kiköltözésével és szuburbanizációjával. Ezzel egyidejűleg azonban a munkahelyek centrumban való erős koncentrációja azt jelenti, hogy az ingázási utak jelentős része mégis lebonyolítható a sugaras elrendezésű tömegközlekedési eszközökkel.

Annak érdekében, hogy a munkahelyek erős koncentrációja a belső kerületekben csökkenjen, Bécs városa az 1980-as években egyre nagyobb erőfeszítéseket tett a decentralizáció, és a peremkerületek centrumainak erősítése érdekében. Ez elsősorban a közintézmények decentralizációjával (Közlekedési Hivatal, Állatorvosi Egyetem) történik. Ezzel párhuzamosan ipari területek alakulnak ki a város tömegközlekedési eszközökkel nehezen elérhető peremterületén, ahol nagy felületet igénylő és csekély számú munkahelyet kínáló cégek telepsznek le.

Az 1990-es években a gazdaság telephelyigénye radikálisan megváltozik a struktúraváltás és az EU csatlakozás következtében. Egyre nagyobb a kereslet a városszéli telephelyek, mint vállalatközponti telephelyek iránt (pl. Twin Towers: láthatóság / a telephely eleganciája), a repülőtér elérhetősége néhány nemzetközi cég számára esetleg nagyobb jelentőségű, mint a város közelsége, az EU csatlakozás és a nemzetközi piacok felé történő erősebb orientáció a vállalatstruktúráján belül (hálózati ökonómia) és a telephelyigénnyel szembeni (logisztikai helyek, elhelyezkedés a nemzetközi szállítási útvonalakhoz képest) változásokhoz vezet.

Bécs városban az új berendezésű irodaingatlanok iránti erős kereslet felhasználható a policentrikus struktúra erősítéséhez: az új helyszíneket a metró tervezésével összhangban fejlesztik. Ezek elsősorban a jól elérhető paragon hagyott területek és alulhasznosított területek újrahazsnosításával alakulnak ki (Franz-Josefs-Bahnhof, Donau City, Milleniumstower, Erdberger Mais,...). Ezzel párhuzamosan virágzik a városszélen és különösen a tengelyek területén a telephelyek fejlődése – a termelő ipar gazdasági parkjai mellett egyre több irodaingatlan és üzleti park létesül.

Végül is a kiskereskedelem az 1990-es években kizárólag az egyéni közlekedéssel elérhető fekvésű városszéli helyeket részesíti előnyben (a Shopping City Süd mintája alapján) és az észak-bécsi és azzal határos községi településterületek 1990-es években való felhasználásának jelentő részéért felelős.

Néhány ágazatban egyre inkább keresnek olyan telephelyeket, melyek a nemzetközi forgalom hálózati csomópontjai, az áruátrakodó helyek ill. a repülőtér felé orientálódnak. A belváros elveszíti exkluzivitását mint telephely, és nagy számú speciális telephely lép a helyébe speciális infrastrukturális kombinációkkal.

2. táblázat

A gazdaság differenciált telephelyigénye

	Gazdasági- / ügyfélforgalom	Elérhetőség a munkaerő számára
Karcsú központok, menedzsment-telephelyek	Városi telephely, metró, HÉV, magas image-érték, prominens közlekedési elhelyezkedés – autópálya közelsége, repülőtér elérhetősége	Kevésbé fontos esetleg a villanegyedhez való közelség
High Tech cégek	kapcsolati előnyei, K+F és vállalati szolgáltatások jó elérhetősége, metró	Fontos a jól képzett munkaerő-potenciál minél jobb elérhetősége
Üzleti parkok	Jó elérhetőség egyéni közlekedéssel és tömegközlekedési eszközökkel	Fontos a jól képzett munkaerő-potenciál minél jobb elérhetősége
Kompetencia székhelyek (Akadémia, főiskola)	Városi telephely. Gyalogos vonzáskörzet, metró vagy HÉV, szolgáltatás a környezetben	Fontos a jól képzett munkaerő-potenciál minél jobb elérhetősége
Terméktív fejlesztőközpontok (K+F)	Városközpont, metró, autópálya, jó elérhetőség Repülőtér	Fontos a jól képzett munkaerő-potenciál minél jobb elérhetősége
Speciális gyártási telephelyek	Az (új) piacok jó elérhetősége, autópálya, HÉV, repülőtér közelsége, városközpont közelsége	Fontos a jól képzett munkaerő-potenciál minél jobb elérhetősége
Gyűjtő elosztó telephelyek	Áruátrakodó hely vagy iparvágány közelsége, autópálya, kikötő, kedvező fekvés a keresleti központokhoz	Kevésbé fontos
Gyűjtő értékesítő telephelyek	Ügyfélközelség, áruátrakodó helyek elérhetősége	Kevésbé fontos
Terminálok és logisztika Létesítmények	Multimodális csomópont, tartalék területek, nincs zavaró szomszédság	Kevésbé fontos
Nagy területű kiskereskedelem	Lehetőleg nagy ügyfélpotenciál elérése egyéni közlekedéssel (vagy tömegközlekedéssel)	Kevésbé fontos
Hotelek és különleges telephelyek	Specifikus attraktivitás, jó elérhetőség Városközpont	Kevésbé fontos

Források: pl. TECNOMAN, Regional Consulting ZT GmbH Bécs város tanácsának, a burgenlandi tartományi kormány hivatalának, a karintiai tartományi kormány hivatalának, a steiermark-i tartományi kormány hivatalának megbízásából, az INTERREG IIC CADSES, Wien 2001 társfinanszírozásában.

A nagy ügyfélpotenciálhoz való közelséget a gazdasági ágazatok egy része még mindig keresi, ahol ez a kritérium csekély szerepet játszik, ott a lehetőleg nagy, speciális képzettségű munkaerő-potenciál elérése szintén hasonló irányba mutat.

Jelenleg Ausztriában nem tapasztalható a lakosság nagyon erős szegregációja. – A jövőben ez természetesen oda vezethet, hogy a munkaerők megfelelően a gazdasági székhelyek differenciálódásának a közel fekvő lakóterületekre költöznek. Ameddig azonban a szakmai réteg ilyen szegregációja nem létezik - és erre szociálpolitikai szempontból sem kell törekedni -, a belváros fenntartja pozícióját, mint a legjobban elérhető helyszín.

- ez azonban az áru-, gazdasági- és ingázó forgalom növekedése következtében az utakon ugyan érvényes a tömegközlekedési eszközökre, de egyre kevésbé az egyéni közlekedésben.

Összességében véve a JORDES+ régió ausztriai részén a gazdaság területigényével kapcsolatban megállapítható, hogy a struktúraváltozás - a viszonylag kis munkahely-gyarapodás ellenére – jelentős építési fellendüléssel járt együtt. A területek újbóli igénybevétele és a kereslet-preferencia nem vezetett oda, hogy más helyeken fokozottan parlagon heverő vagy üresen álló helyek keletkeztek volna. Éppen ellenkezőleg sikerült az egykor alulhasznosított területek új felhasználását megvalósítani.

Hasonló igaz a JORDES+ régió szlovák és magyar részére is, ahol azonban a településterületek növekedésének „felzárkózási szükségessége” miatt az alábbiakra is számítanak: nem csak a peremvárosi telephelyeket foglalták el előszeretettel, hanem ezzel egyidejűleg kihasználták a belvárosi helyszínek feljavításának és a területek újrahazsnosításának lehetőségét is (Pozsony kikötő, Istrochem).

A településpolitika szempontjából megállapítható, hogy

- a bécsi régióban a szolgáltatóipari munkahelyek száma már ma 70% fölött van, és a jövőben tovább fog emelkedni.
- a hálózati ökonómiának az üzemek közötti funkció-összefonódás erősödése és ezáltal az üzemek közötti interakciók növekvő száma lesz a következménye: a különböző összetevők gyártói, a összeszerelés és az értékesítés közötti interakciók – Interakciók vállalat-specifikus kihelyezett szolgáltatásokkal: takarítás – könyvelés – reklám – pénzügyi szolgáltatások
- a múltban túlnyomórészt kis és közepes üzemekhez képest a jövőben
- nagyüzemek nagyobb része fog telephelyet keresni.
- Egyre nagyobb igény van speciális képzettségű munkaerőkre, ezért a vállalat telephelyének lehetőleg nagy vonzáskörzetből elérhetőnek kell lennie.
- a felgyorsult struktúraváltás gyakori munkahelyváltást vetít előre – a lakhely és a
- munkahely ezért egyre kevésbé lehet majd egymás közelében.

A gazdaság jövőbeni telephelyszükséglete szempontjából döntő lesz:

- speciális helyszínek biztosítása és fejlesztése (multimodális csomópontok, áruterminálok)
- magas szintű, saját járművel és tömegközlekedési eszközökkel elérhető központi telephelyek ajánlatának bővítése

A gazdaságnak a telephelyek méretével, az infrastruktúra minőségével és a munkaerő, az ügyfelek és a beszállítók általi elérhetőséggel szembeni egyre magasabb követelményei alapján új elvárások adódnak a területfejlesztéssel szemben a következő értelemben:

- a telephelyek fejlesztésének és használatának optimalizálása a legkedvezőbb telephelyekkel városi területen és a város szélén.
- a gazdasági, munkába járó, bevásárló és ingázó forgalom olyan megszervezése, hogy azok lehetőleg kevésbé legyenek átfedésbe és akadályozzák egymást

A célok az alábbiak lesznek:

- áttekinthető számú nagy munkahely-központok megteremtése, ezek tömegközlekedési eszközökkel való elérhetőségének kialakítása és összekötése, eközben
- a meglévő, átfogó, sugaras vasúthálózat által megnyíló esélyekre építeni
- ügyelni a tömegközlekedési eszközök nagyobb mértékű átkötéseire ill. a vonzó átszállási lehetőségekre és adott esetben a szükséges tangenciális összeköttetések megteremtésére (gyorsjáratú buszok)
- biztosítani a városszéli munkahelyközpontok tömegközlekedési eszközökkel való pontos elérhetőségét, hogy egyáltalán lehetőség legyen ingázni a tömegközlekedési eszközökkel
- bekötni azokat a központi területeket, melyek a magas szintű tömegközlekedési eszközökkel jelenleg még nem vagy csak nehezen érhetőek el

Nagy népességi dinamikájú községek a bécsi régióban 1951 - 2001

Népességnövekedés

7.000 lakos fölött

5.000 lakos fölött

4.000 lakos fölött

3.000 lakos fölött

2.000 lakos fölött

Községméret 50.000 lakos felett

20.000 lakos felett

10.000 lakos felett

kisebb

VITECC

Kiegészítő ábra: Községek

10.000 fölötti lakossal és stagnálással vagy csökkenéssel

3.2.2 Lakóhelyek helyszín-kereslete

A JORDES+ régió ausztriai részén a növekvő jóléttel már az 1960-as évektől a területek lakóhelyként való igénybevétele a kiterjedése figyelhető meg, mely egyrészt a lakosság Bécs városán belüli peremterületekre történő kivándorlásában és egy meghatározó városbővítésben, másrészt a lakosság növekvő szuburbanizációjában mutatkozik meg.

Miután Bécs az 1970-es években először jegyezte fel népességcsökkenést, az 1980-as évektől ezt offenzív lakásépítési stratégia követi. Az 1980-as években egyre több sűrű beépítésű egyszintes lakást hoznak létre, az 1990-es években egy átfogó lakásépítési offenzíva zajlik, melynek keretében az éves lakásépítést 4.000 lakásról

11.000 lakásos csúcsra futtatták. Összességében sikerül a városnak enyhén pozitív népességi szaldót elérnie, mely lényegében a nemzetközi bevándorlásra vezethető vissza.

A környező területeken 50 év alatt 140.000 lakosú növekedést érnek el. Elsősorban a közvetlenül szomszédos községek azok, melyek a gyűrűs növekedés következtében erős népességnövekedést mutatnak fel és amelyeket kiváló lakásminőségű fekvéssel a bevándorlás és második lakhely kialakítása jellemez, miközben a régió külső területein népességcsökkenés tapasztalható (Burgenland, Weinviertel). A következő évtizedekben a bécsi vonzáskörzet kitágul a környező területek emelkedő telekárai, a növekvő mobilitás és a magas szintű út összeköttetések kiépítése miatti könnyű elérhetőség következtében, a lakás- és ezzel a népességdinamika ismét a külterületekre nyomul előre.

A környék abszolút növekedési eloszlásának vizsgálata azt mutatja, hogy összességében a vizsgált 50 évben kb. 70.000 ember vagy a teljes népességnövekedés 50%-a csupán a Bécshez közeli 20 községben jelentkezik – mindenekelőtt a déli tengelynél, a Stockerau-i tengelynél, valamint csekély mértékben a Gänserndorf-i tengelynél.

Erős népességdinamika érzékelhető a külső önálló résztérsegek centrumaiban is, valamint St. Pöltenben, Bécsújhelyen és Kismartonban.

A lakosságnövekedés maradék kb. 40%-a csekély abszolút növekedéssel - részben csökkenéssel is a bécsi régió összes többi községe között oszlik meg.

Bécs szuburbanizációja ebben az időszakban alig volt hasznossá tehető a környék kiegyensúlyozott térségfejlesztéséhez. Éppen ellenkezőleg, inkább kumulatív tendenciák figyelhetők meg.

Figyelemre méltó a gazdasági infrastrukturális intézkedések, a munkahelyfejlesztés és lakó népesség közötti összefüggés, melyet a népességnövekedésnek a környék munkahely-központjaiba irányuló orientációjával tesz egyértelművé.

A településfejlődésnek a tömegközlekedési eszközök felé történő egyre erősebb orientációja és egy gyorsvonati megállóhely bizonyos fokú rentabilitáshoz szükséges minimális 15.000-20.000 fős lélekszám kérdésével összefüggésben az alábbi következtetések vonhatóak le:

- A népesség a legnagyobb növekedést 50 év alatt több mint 7.000 fővel Bécsújhelyen és Traiskirchen-ben érte el. Ez azt mutatja, hogy a dinamikában még az éllovasok is évtizedenként alig több mint 1.500 lakost könyvelhettek el.
- Ez egy nagyon csekély 500–700 lakásos évtizedenkénti lakásépítési teljesítménynek felel meg.

**Nagy népességi dinamikájú községek a JORDES+ régióban
1991 - 2001**

Népességnövekedés 1.000 lakos felett

500 – 1.000 lakos

Községméret

5.000 lakos alatt

5 – 10.000 lakos

10 – 20.000 lakos

20.000 – 50.000 lakos

50.000 lakos és több

Kiegészítő ábra: Községek
10.000 fölötti lakossal és stagnálással vagy csökkenéssel

VITECC

3.3 A népesség dinamikája az 1990-es években

Bécset az 1990-es években enyhén növekvő dinamika jellemezte. Népességnövekedést főképpen a környéken érték el. Bár a vonzáskörzet külső részén pozitív népességdinamika jelentkezett, a szűkebb Bécs környéki terület népességének súlya (összesen félmillió lakos) és dinamikája miatt lényegesen fontosabb szerepet játszik: Az 1990-es években a népességnövekedés a Bécs környéki déli területeken + 21.000 lakossal, vagyis 7%-kal, és a Bécs környéki északi területeken + 28.000 lakossal jóval nagyobb, mint a Weinviertel esetében + 1.800 lakost, vagyis 1,5%-t kitevő növekedés.

A JORDES+ régió résztérsegeinek dinamikája délen és délkeleten valamivel nagyobb növekedési arányokat mutat Alsó-Ausztria déli részén – + 9.000 lakos és Közép-/Észak-Burgenlandban + 8.000 lakos, a számok 3-4%-os növekedésnek felelnek meg.

A JORDES+ régió magyarországi része is kb. 3%-os népességnövekedést könyvelhet el, azonban ez elsősorban a nagyobb városokra, Győrre, Sopronra és Mosonmagyaróvárra és a Budapest felé vezető tengelyre koncentrálódik. Az ezek közötti Csorna és Kapuvár résztérsegekben, melyeket kis vidékies községek alkotnak, erős népességcsökkenés tapasztalható.

A JORDES+ régió szlovákiai részén az 1990-es években a lakosság száma enyhén csökken. 1989 után a teljes Szlovákiában erősen visszaesett a születések száma. Pozsony városban / régióban a vállalati befektetések mértéke következtében várható lett volna a Kelet-Szlovákiából való erősebb bevándorlás és ezzel Pozsony viszonylag átlag feletti népességnövekedése. Ez azonban Pozsony szűkös lakásállománya miatt nem történt meg – részben költöztek fel emberek, de aztán ismét visszamentek.

3.4 Népeség- és településfejlődés - prognózisok

A Statistik Austria népességi előjelzései alapján az ÖROK egy régió szerinti népességi prognózisra adott megbízást (amelynek eredménye ma még nem áll rendelkezésre). A népességi prognózisok évi kb. 17.600 bevándorlóból (2005-ig) és éves szinten kb. 8.800 bevándorlóból (2010-ig) indulnak ki a nemzetközi bevándorlási áramok alapján.

Ezek a feltételezések összhangban vannak a PREPARITY eredményeivel, mely kerekén 35.000 bevándorló és napi ingázó személlyel számol az EU-hoz csatlakozó és tagjelölt országokból a következő 5-10 évben. Feltételezhető, hogy a JORDES+ régióban az intenzívebb összefonódás jelentős hatásai inkább az ingázók, mint a bevándorlók között területén fognak jelentkezni.

A JORDES+ régió ausztriai részében a bevándorlásnak és a születési arányok várható további visszaesésének (mindenekelőtt Alsó-Ausztriai térségében és Burgenlandban) feltételezési alapján végzett számítások szerint 2010-ig a népesség 60.000 lakossal, 2025-ig pedig 200.000 lakossal növekszik. Ez összességében a vizsgált időtartamban az 1990-es dinamika folytatását, sőt talán enyhe csillapodását jelenti (+87.000 lakos).

Készült egy Szlovákiára vonatkozó népességi prognózis, mely az 1990-es években megfigyelt erős születés-visszaesési tendenciából indul ki. Eszerint a következő 20-30 évben stagnálással ill. Szlovákia lakosságának enyhe csökkenésével kell számolni. Mivel a Pozsonyi térség fog a legjobban és a leggyorsabban az EU csatlakozásból profitálni, abból kell kiindulni, hogy ez a térség átlagon felüli dinamikával fog fejlődni, tehát hogy Pozsony és a környező községek a lakosság növekedését fogják elkönyvelni.

A JORDES+ régió magyarországi részére vonatkozóan jelenleg nincsenek népességi prognózisok. Abból lehet azonban kiindulni, hogy a dinamika legalábbis az 1990-es években elért mértékben fog folytatódni és ez a növekedés a lakó- és településterületek ezzel összefüggő bővülésével együtt megoldható lesz. A városok nagyvonalú elhatárolása, leginkább az olyan legnagyobb centrumoké, mint Sopron és Győr, és a környező községek csekély mérete (gyakran csak 300-500 lakos) valószínűvé teszi, hogy a népességdinamika nagy része és a lakáskereslet legalábbis rövid és középtávon kielégíthető lesz a nagyvárosokban, és a szomszédos községek szuburbanizációs tendenciái inkább csak hosszútávon jelentkeznek.

Az 1990-es évek dinamikájából, és a következő évtizedre szóló prognózisokból a lakosság- és munkahely-növekedésének inkább minőségi orientációja vezethető le, specializálódás, magasabb képzettségek és egyidejű mennyiségi korlátozottsága mellett. Ez az európai demográfiai és gazdasági összrendeknek felel meg. A JORDES+ régió

Európán belüli speciálisan kedvező elhelyezkedéséből azonban közép és hosszútávon emelkedő bevándorlás és az ipari térség metropolisz régióvá történő növekedése vezethető le.

A településpolitika perspektívájából mind a lakosság, de mindenekelőtt az üzemi telephelyek plusz dinamikája szívesen látott, mivel ezek nem csak új területeket vesznek igénybe, hanem régi telephelyek, alulhasznosított és paragon heverő területek újrahasznosítását is megkönnyíthetik.

A településfejlődésre nem áll rendelkezésre prognózis. A legfontosabb trendek azonban megítélhetők:

A JORDES+ régió ausztriai részén a jövőbeni lakásigényt egyrészt a demográfiai struktúrák változásai és az egyfős háztartások növekedése, másrészt a különböző életstílusok és viselkedési minták széles skálája fogja jellemezni. A baby-boom évjáratok már el vannak látva, a lakáspiacon az 1970-es években a tabletta okozta törés óta gyengébb születési számú évjáratok következnek. Ezért összességében a kereslet viszonylagos csillapodásával kell számolnunk az előző évek különösen nagy lakásépítési dinamikájához képest. A lakáskeresletet egyre inkább a külső bevándorlás mértéke fogja meghatározni.

A JORDES+ régió szlovákiai és magyarországi részén – csekély népességdinamika esetén is – a következő évek erős lakásépítési dinamikájával kell számolni, mely a növekvő jóléttel és az ezzel együtt járó terület-igénybevétellel lesz indokolható. A szuburbanizációs folyamatok az 1990-es években éppen hogy elkezdődtek, és csak a jövőben a növekvő jóléttel és az infrastruktúra kiépülésével következik be teljes áttörésük.

3.5 Térségi minták és fejlesztési koncepciók

- Bécs számára az 1994-es STEP tartalmaz állításokat a főváros struktúrájának több központú továbbfejlesztésére, valamint Bécs környékének decentralizált koncentrációjára vonatkozóan, mely utóbbi Bécs szempontjából kívánatos településfejlesztési forma. Jelenleg a munka egy új városfejlesztési terv kidolgozására irányul (STEP 2005), amelynek az eredményeit azonban csak 2005-re várják.
- Pozsonyban jelenleg belső fejlesztési koncepciót dolgoznak ki a kikötőre, amely egyben kezdeményezésként is tekinthető Petralka központjainak kialakítására és funkcióinak keverésére. Ezzel párhuzamosan azon is munkálkodnak, hogy Istrochem ipari területet újra betelepítsék és felértékeljék. Pozsony északi részén továbbfejlesztik a Malacky irányába vezető tengelyt. Pozsony körzetének a térségi terve azt a képet mutatja, hogy a településfejlesztés a tömegközlekedés tengelyeire összpontosul.
- Alsó-Ausztria is célirányos, kiemelt pontok kialakítására vonatkozó stratégiákat követ. A tartományi főváros alapítása St. Pöltenben, valamint az egyes területek „fővárosait” támogató programok alkotják a magját Alsó-Ausztria decentralizációs stratégiájának: Alsó-Ausztria központi területének önálló területrészei, St. Pölten / Krems, valamint Wiener Neustadt lendületet nyerne a fejlődéshez, így kiegyenlítődik a Bécsben és közvetlen környékén tapasztalható koncentráció dinamikája.
- A keleti régió településpolitikai koncepciója kiegészíti ezeket az elképzeléseket azzal a stratégiával, amely Bécs környékének decentralizált koncentrációját tűzi ki célul. Ez bizonyos kiemelt helységek lakóhelyként és szolgáltatások helyszínékként való támogatását (a járási központok, például Bruck a. d. Leitha, Gänserndorf, Mistelbach, Stockerau, Hollabrunn und Tulln erősítését) jelenti Bécs távolabbi környezetében, ezzel párhuzamosan pedig a településfejlesztés behatárolását a Bécs közeli szuburbanizációs gyűrűben. Hasonló célkitűzést követ az ECOPlus regionalizációs stratégiája és a gazdasági parkok létesítése az erre kijelölt helyszíneken Bécs távolabbi környezetében. Mivel Bécs északi és keleti részein eddig hiányoztak az erőteljesen kifejlődött központok, a stratégiákat logikusan szélesebb értelemben, kisebb központok fejlesztésére irányuló stratégiákként kellett megfogalmazni. Ezekre a stratégiákra hivatkoznak Alsó-Ausztria tartomány térségfejlesztési mintájában (1998). A minta aktualizálását jelenleg egy publikáció tartalmazza.
- A Burgenland tartomány fejlesztéséről szóló programban (1994) kijelölnek központi helyszíneket, kis- és nagyipari helyszíneket, amely programban a településfejlesztés olyan elképzeléseit rögzítették, amelyeket később a struktúraalap támogatási program mint elsőszámú célterületet lényeges támogatásban tudott részesíteni. A keleti régió településpolitikai koncepciója az Alsó-Ausztriában található kiemelt rangú vidéki központok mellett Eisenstadtot is mint erősítendő és kiépítendő helyszínt említi.

Azok a stratégiák, amelyek a többközpontú szerkezetet, illetve a decentralizált koncentrációt kívánják megvalósítani, lényeges részben az önálló, több funkciót ellátó területrészekre és lakossági súlypontokra építenek egyrészt, másrészt a helyiségek tömegközlekedéssel való elérésének lehetőségeire, illetve szükségszerűségeire.

A településhatárok rögzítése a regionális területrendezési programokban azzal a céllal folyik, hogy a nagy értékű zöldterületeket, illetve a fontos nyersanyaglelőhelyek biztosítsák. Bár ebből részben egyes közösségek számára a településfejlesztés korlátozása következik, ezt az eszközt jelenleg mégsem a településfejlesztés irányításának céljából alkalmazzák.

Az alsó-ausztriai tartományi kormánynak a régiók kialakítására irányuló stratégiáját elsősorban az ECOPLUS valósítja meg. Az 1990-es években egy sor gazdasági parkot és technológiai központot hoztak létre Bécs környékén (lásd a térképet). A parkok nagy részében az újonnan letelepedők számára még állnak rendelkezésre területek. Ezeknek a gazdasági parkoknak lényeges része rendelkezik magasrendű tömegközlekedés csatlakozással, és olyan közösségek területén fekszik, amelyeket a decentrális koncentráció stratégiához hozzá lehet rendelni.

Az összenövő JORDES+ régió jövőbeli szerepének egyik vonatkozását egy európai perspektívából lehet levezetni:

Az Európai Térségfejlesztési Koncepció megállapításaira építve meg lehet találni a kiindulópontokat a térségfejlesztés európai mintájának kifejlesztéséhez, és az európai sokközpontú városhálózat megőrzéséhez és fejlesztéséhez. Az első megfontolások általánosan az agglomerációk funkciójával foglalkoznak, és különösen az új, globális jelentőségű gazdasági integrációs régiók fejlesztésével, amelyek feladata, hogy Európa központi térségét (a London – Párizs – Rotterdam – Ruhr-vidék – Milánó „ötszöget”) hosszútávon kiegészítsék és tehermentesítsék.

A lehetséges globális integrációs zónáknak való alkalmasság legfontosabb feltételeit a következőkben állapították meg:

- Olyan városi rendszerek megléte, amelyek felölelik a metropolfunkciókat, és amelyek a világméretű jelentőség klaszterét meg tudják teremteni.
- Fő közlekedési útvonalak / fő kereszteződési pontok azonosítása szárazföldi, vízi és a légforgalmi útvonalakon.

P. Mehlbye egyik tanulmányában az Egyesült Államokban található globális integrációs zónákkal való összehasonlításból indul ki, és felvázolja egy lehetséges „New european zones of metropolitan cooperation” képét. A következő témákat jelöli meg példaként:

- a reptér-stratégiák egyeztetése figyelembe véve a globális hálózatok kialakulását
- optimális kölcsönös elérhetőség a nagysebességű hálózatban
- interkontinentális reptér létrehozása közös beruházással
- a már nemzetközi szinten szerepet játszó területek globális versenyképességének együttes támogatása a hálózatok és a klaszterek segítségével

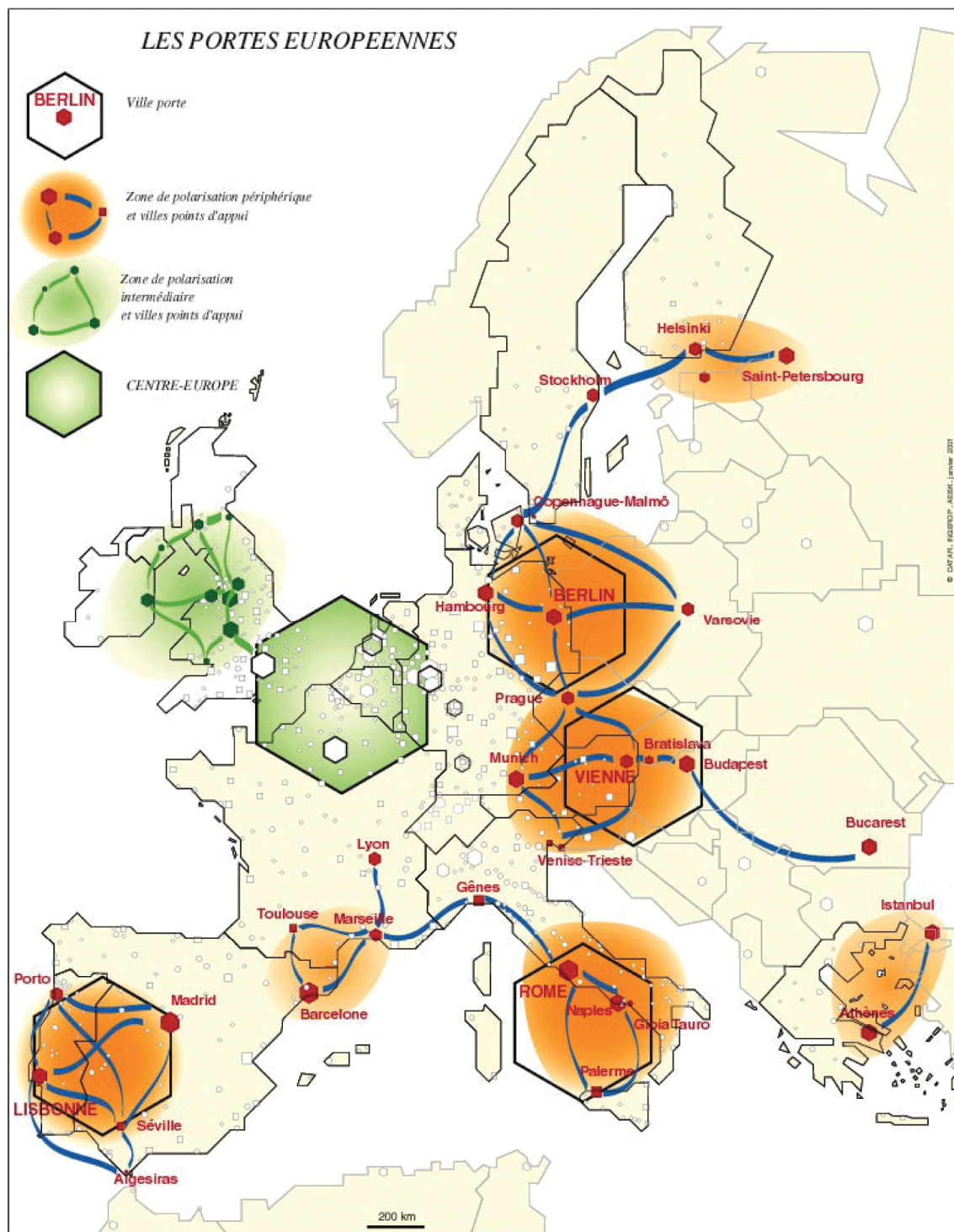
- a hiányzó globális (kommunikációs) szolgáltatások kiépítése a nemzetközi vállalkozások számára
- közös pályázat globális eseményekre, például az Olimpiai Játékokra, világbajnokságokra, világkonferenciákra, stb.
- az innovációs kapacitás növelése az egyetemi szintű képzési kínálat összekapcsolásán keresztül
- kölcsönös támogatás a kulturális örökség és kultúrtájak fejlesztésekor, folyosókká (korridor) és hálózatokká való összekapcsolódás, amelyek közös alapot szolgáltatnak az újfajta használathoz és turisztikai kezdeményezésekhez
- a metropolklaszternek mint globális szereplőnek a világméretű marketingje

A tagországok a sokközpontú fejlődés témájában történt megkérdésük során különösen azt emelték ki, hogy a Berlin-Prága / Lengyelország – Bécs – Szlovénia / Olaszország észak-déli folyosó megerősítése mint a megvalósítása szempontjából különösen nagy jelentőséget kell tulajdonítani a München – Bécs – Budapest kelet-nyugati folyosó kiegészítésének (lásd a térképet), – azt mindenesetre meg lehet állapítani, hogy a kelet-nyugati összeköttetések további egyoldalú kiépítése mindenképp az EU központi magját erősítené.

Ha az észak-déli összeköttetések kiépítését úgy tekintjük, mint a JORDES+ régió globális integrációs zónaként történő fejlesztésének lényeges keretfeltételét, akkor, bár szerepel a rövid és középtávú építési tervek között néhány útépítési projekt (A5, A3 / M9), a vasúti közlekedésre vonatkozó intézkedések megvalósításához azonban lényegesen hosszabb időre van szükség.

6. térkép

Globális integrációs zónák Európában



Forrás: Ingérop, Elaboration of a long term polycentric vision of the European Space, 2000.

3.6 Szereplők, kompetenciák

A településfejlesztés manapság sokféle és különböző szereplők (vállalatok, lakásigénylők, ingatlantulajdonosok, községek, közműépítők és magánlakás-építők) tevékenységének az eredménye, valamint azoknak a keretfeltételeknek, amelyek a fenti szereplők tevékenységeire hatást gyakorolnak (jólét szintje, lakáskínálat, építési telkek ára, személyautó tulajdonlása, üzemanyagárak, ingázók átalánya, az ingatlantulajdonra érvényes adózási kötelezettségek).

Ma a településpolitika olyan környezetbe van beágyazva, amelyben már nagyon távolra mutató beruházásokat hajtottak végre az alpinfrastruktúra terén. A már a cél érdekében feláldozott tartalék építési területek és a könnyen felzárkóztatható, a településsel határos, lehetséges építési területek kínálata igen nagy. A vonzáskörzetekben tervezett településfejlesztés jelentős mértékben a várost övező környéken megy végbe.

A településfejlesztés irányításához és befolyásolásához ezért szektorokon átívelő célelképzelésekre és megkülönböztetett intézkedéscsomagok kifejlesztésére van szükség a döntéshozók minden tevékenységi területén. A közlekedési és települési politika, valamint az agrár- / energia- / gazdaságpolitika közti megállapodás fent körvonalazott kérdéseimellett szintén szó van a fiskális politika kérdéseinek bevonásáról – ingatlanok megadóztatása, de ökoadó, ingázó átalányok formájában is,..., valamint a helyi infrastruktúra és lakástámogatás fejlesztésének elősegítéséről is.

Ausztriában a területek céljának meghatározásában a döntés a városok és községek kezében van, a tartományi kormányzatnak felügyeleti funkciója van, illetve elrendelhet olyan ágazati vagy regionális programokat, amelyekkel a helyi tervezésnek nem szabad ellentmondásba kerülnie.

Az alpinfrastruktúra pénzügyi támogatása a községek által történik, akik ehhez tartományi támogatást, részben pedig szövetségi támogatást is igénybe vehetnek. A támogatásokat nagyon nagyvonalúan állapították meg – így a szennyvíz ártalmatlanítás kialakítására 15 % és (különösen magas egységnyi költségek esetén) 70 % közötti támogatást biztosítanak.

A szövetségi és tartományi útépítési tervek az érintett szakmai körök feladatkörében vannak, a fejlesztési feladatokat, például a gazdasági parkok létesítését, a gazdaság tartományi és szövetségi támogató intézményei (technológiatranszfer), részben pedig magánvállalkozások vállalják magukra.

Szlovákiában és Magyarországon meghozták az alapvető döntéseket a termőföld és ingatlanpiac felszabadítására. A községeknek a jövőben nagyobb autonómiát kell kapniuk. Mostanáig ennek feltételeit – a kompetenciákat, a költségvetés kialakítását, azonban még nem rögzítették.

3.7 A közlekedéspolitika keretfeltételei

3.7.1 Közlekedési kínálat

Először bemutatjuk a JORDES+ régió közúti közlekedésének, majd vasúti közlekedésének jelenlegi helyzetét és kiépítési terveit. Ezután mélyebben belemegyünk az tömegközlekedés kínálatába. A közlekedési tervek JORDES+ régió helyszínszerkezetére gyakorolt hatásait a 4.2 fejezetben írjuk le.

A közlekedés közúti infrastruktúrája

Az Ausztria, Szlovákia és Magyarország között fennálló egyre növekvő integráció dacára a közlekedési háló és a közlekedés kereslete a JORDES+ régióban még mindig erőteljesen az országok adott központjaira irányul. Ezért beszélhetünk Bécs, Pozsony és Győr központok multipoláris régiójáról.

A keleti nyitással a közlekedési kereslet olyan új irányt vett, amelyre a meglévő úthálózat nem volt felkészülve. A meglévő útállományból hiányoznak a magasrendű közúti összeköttetések Brünn és Pozsony felé. A keleti régió úthálózata sugaras szerkezetű, középpontjában Béccsel. Az úthálózatnak ebből a sugaras felépítéséből adódik, hogy az egyes központokat az egyik adott ország szomszédos régiójából viszonylag előnytelenül lehet megközelíteni.

Az úthálózat kiépítésére vonatkozó következő intézkedések messzemenőig megfelelnek a megrendelő által átadott projektlistának, kiegészítve a GVP-Ö 2002 (Generalverkehrsplan Österreich–Általános Közlekedési Terv) ajánlásaival, a PGO keleti régió folyosójára vonatkozó vizsgálatának (Regional Consult, 2002) valamint a „Burgenland – Nyugat-Magyarország” fejlesztési mintának az ajánlásaival.

A figyelem középpontjába azok a tervek kerültek, amelyek különösen jelentősek a JORDES+ régió település- és közlekedésfejlesztése szempontjából.

Folyamatban lévő közúti projektek, 2-es megvalósítási szakasz:

Ausztria:

- S 1 Bécs külső gyűrű gyorsforgalmi út: Vösendorf – Schwechat (4-sávós)
- S 2 Süßenbrunn elkerülő szakasz
- S 2 megerősítés
- A 1 nyugati autópálya: kiépítés Steinhäusel – Enns (6-sávós)
- A 4 keleti autópálya: kiépítés Schwechat – repülőtér (6-sávós)
- A 2 déli autópálya: kiépítés Vösendorf – Baden (A21 és A3 között 8-sávós)
- A 6 északkeleti autópálya: A4 – országhatárig (Kittsee bekötés, 4-sávós)
- A 5 északi autópálya: Eibesbrunn – országhatárig (4-sávós)

- A3 délkeleti autópálya: Wulkaprodersdorf – Klingenbach/országhatár és Ebreichsdorf teljes kiépítés (4-sávós)
- A 22 Duna-parti autópálya: Bécs Lobau (S 1) – A 23 Kaisermühlen
- A 22 Duna-parti autópálya: Korneuburg kelet –Stockerau
- A 23 Bécs délkeleti Hanssonkanyaf bekötés
- Szintfelszabadítás? S 2 gyorsforgalmi út és Süßenbrunn elkerülő szakasz
- S 1 A 4-től A 5-ig (benne dunai átkelő) és A 5-től A 22-ig (4-sávós, dunai átkelő 6-sávós), nyomvonal Aspern repülőtéren keresztül vagy a városhatár mentén
- S 5 S 33-tól Krems-ig (4-sávós)
- S 6 Semmering-gyorsforgalmi út kiépítése (Semmering magashegyi szakasz alagúttal)
- S 31 Eisenstadt-Schützen/hegység (4-sávós)
- S 31 Oberpullendorf – Kőszeg
- Magasrendű rácsatlakozás S 31 Weppersdorf – Deutschkreutz (B62) – Sopron
- S 33 Dunahíd Traismauer
- Elkerülő utak a B303 Weinviertler útnál
- B 8 / B 8a országút (Angerni út), Marchfeld gyorsforgalmi út (közvetlen vezetés Marchfeldi elágazás), Marchfeld folyosó
- B50 burgenlandi út kiépítése az A4 keleti autópályától Neusiedl/See-nél S31 burgenlandi útig
- Gyorsforgalmi út Eisenstadtnál

Szlovák Köztársaság:

- Pozsony körüli nullás gyűrű kiépítése (Déli és keleti része D1 autópályáig)
- A Bajkalska út meghosszabbítása déli irányban
- Hohenau – Moravsky Sv. Ján – Kúty – Senica – Myjava – Nové Mesto nad Váhom út kiépítése
- II/586 (E575) út kiépítése Dunajská Streda – Velký Meder – Medvedov szakaszrészén

Magyarország:

- Sopron elkerülő szakasz
- M 9 Sopron – Szombathely magasrendű összeköttetés
- M 85 Sopron – Győr magasrendű összeköttetés (Nagycenk – Kapuvar 1-es megvalósítási szakasz)
- Győr északi elkerülő út
- M 86 Hegyeshalom – Csorna – Szombathely magasrendű összeköttetés
- M 15 Hegyeshalom – Rajka kiépítése autópályává (magyar-szlovák határ)

Közútprojektek, 1-es megvalósulási szakasz:

Ausztria:

- B 303 Weinviertler út teljes kiépítése (4-sávós)
- Weikendorf B 8 elkerülő szakasz
- Érintő Hollabrunn – Mistelbach – Gänserndorf

Szlovák Köztársaság:

- Pozsony körüli nullás gyűrű kiépítése (Északi rész D1-es autópályáig)
- Régiókon átvezető nyomvonal kiépítése Ausztria – Zahorska Ves – Malacky – Pezinok – Senec – Samorin
- II/506 Dunajská Streda – Gabčíkovo út kiépítése új nyomvonalon
- Külső félgyűrű kiépítése a Galvaniho út meghosszabbításában

Magyarország:

- Magasrendű összeköttetés M 85 Sopron – Győr (Kapuvar – Győr 2-es megvalósítási szakasz)
- Pamhagen – Fertőszentmiklós közti főút új építése

A következő térkép a JORDES+ régió meglévő útvonal hálózatát mutatja be a tervekkel együtt, jelezve a megvalósítás előrelátható szakaszát.



Straßenprojekte (Auswahl)

- Bestand
- in Bau
- Autobahn / Schnellstraße
zweistreifig
- Realisierung bis 2011
(in Ungarn bis 2015)
- Autobahn / Schnellstraße
zweistreifig
- Realisierung nach 2011
(in Ungarn nach 2015)
- Autobahn / Schnellstraße
zweistreifig
- Marchbrücken



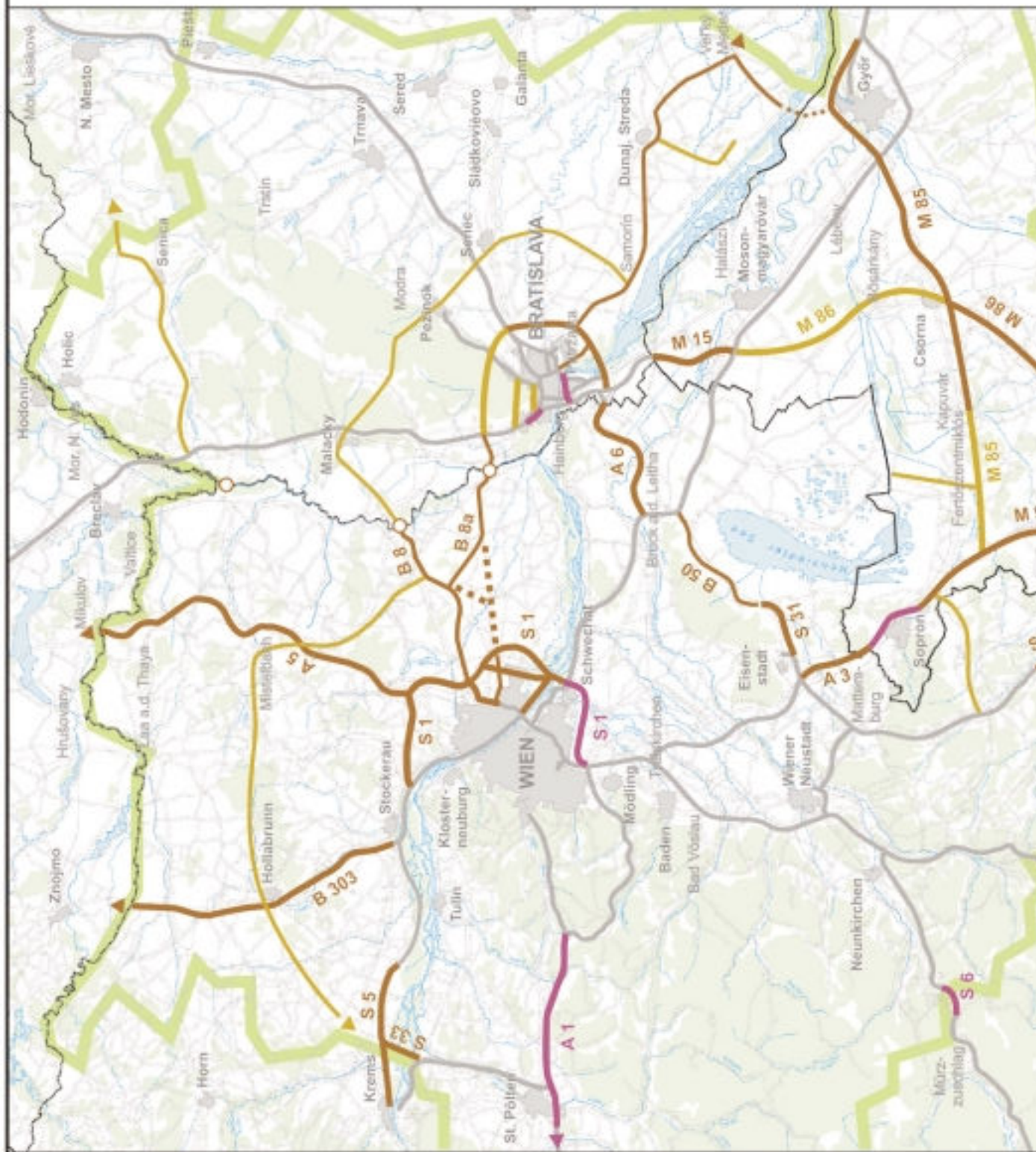
November 2003

Erstellung: W. Neugebauer

VITEC

VIENNA TIE CO-OPERATION CENTER
gefördert mit Mitteln des EU
Grundfonds 1999
Eckhard L. Gartraber

rc



Közlekedési vasúti infrastruktúrája

Az vasúthálózat kiépítésére vonatkozó következő intézkedések messzemenőig megfelelnek a megrendelő által átadott projektlistának, kiegészítve a GVP-Ö 2002 (Generalverkehrsplan Österreich – Általános Közlekedési Terv) ajánlásaival, valamint a „Burgenland – Nyugat-Magyarország” fejlesztési mintának az ajánlásaival. A figyelem középpontjában azok a tervek állnak, amelyek különösen jelentősek a JORDES+ régió település- és közlekedésfejlesztése szempontjából.

Készülő vasúti projektek, 2-es megvalósítási szakasz:

Ausztria:

- Külső gyűrű (Gürtel) terminál Inzersdorf és Freudenau kikötő
- Különféle vasúti csatlakozások Bécsben (Duna-parti pálya – Donaulände-pálya, keleti pálya – Donaulände-pálya, nyugati pálya – déli pálya – Donaulände-pálya)
- S 80 gyorsvasút kiépítése (20 perces követési idő, törzsszakaszba való bekötés)
- S 7 Bécs helyi érdekű forgalom
- különféle összekötő csomópontok és sínátépítések
- Bécs nyugati pálya – St. Pölten (benne Lainzer alagút) új szakasz új kiépítésű szakasz
- S 2 Bécs – Wolkersdorf kétsínes kiépítése
- Mistelbach – Laa/Thaya kiépítése és elektromos átalakítása
- Pottendorfi vasútvonal kiépítése
- Wr. Neustadt – Mattersburg – Sopron vonalszakasz elektromos átalakítása
- Krems – St. Pölten – Lilienfeld kiépítése
- Eisenstadt – Neusiedl / See – Pamhagen vonalszakasz elektromos átalakítása
- Süßenbrunn – Hohenau északi pálya HL-kiépítés
- Bécs – Pozsony személyforgalom kínálati koncepció, gyorsforgalmi gyűrű, keleti pálya északi és déli elágazás

Szlovák Köztársaság:

- Pozsony és környéke gyorsvasúti koncepció (Pozsony – Malacky, Pozsony – Trnava Pozsony – Galanta, Pozsony – Dunajská Streda)
- Pozsony – Pezinok – Trnava – Zilina vonalszakasz modernizáció

Magyarország:

- Győr – Pápa – Celldömölk vasútvonal elektromos átalakítása
- Pamhagen – Fertőszentmiklós vasútvonal elektromos átalakítása

Vasúti projektek, 1-es megvalósítási szakasz:

Ausztria:

- Bécs északkeleti terminál
- Bécs pályaudvar
- Marchegger elágazás S80/R80
- Északi pálya kiépítés
- EWESO (Vasúti pályacsatlakozás Wampersdorf – Eisenstadt – Sopron)
- Sopron – Szombathely szakasz új kiépítése
- EWIWA (Vasúti összeköttetés Bécs repülőtér – Wampersdorf)
- Keleti pálya kiépítése
- Semmering – bázislagút
- Neusiedler See régió érzékeny területeinek közlekedése

Szlovák Köztársaság:

- S 7 vasúti nyomvonal Wolfsthal – Petržalka meghosszabbítása
- Pozsony – Kuty, Pozsony – Galanta modernizálása, benne Pozsony főpályaudvar kiépítése (IV-es korridor)
- Pozsony/Petržalka – Rusovce – Hegyeshalom vasúti összeköttetés kiépítése

Magyarország:

- Győrszentiván – Győr-Gönyű kikötő kiépítése
- Sopron – Szombathely kiépítése, Graz csatlakoztatása
- Sopron – Győr kiépítése
- Csorna – Porpac elektromos átalakítása
- Győr – Veszprém kiépítése
- Csorna – Pápa elektromos átalakítása

A következő térkép a a JORDES+ régió meglévő vasútvonal hálózatát mutatja be a tervekkel együtt, jelezve a megvalósítás előrelátható szakaszát.

Schienenprojekte

- Bestand (Personenverkehr)
- Realisierung bis 2011
- Realisierung nach 2011
- Realisierung nach 2021
- Schnellbahn-Konzept Bratislava
- Schnellbahnring (Projektidee)
- El. Elektrifizierung
- Neubau / Ausbau



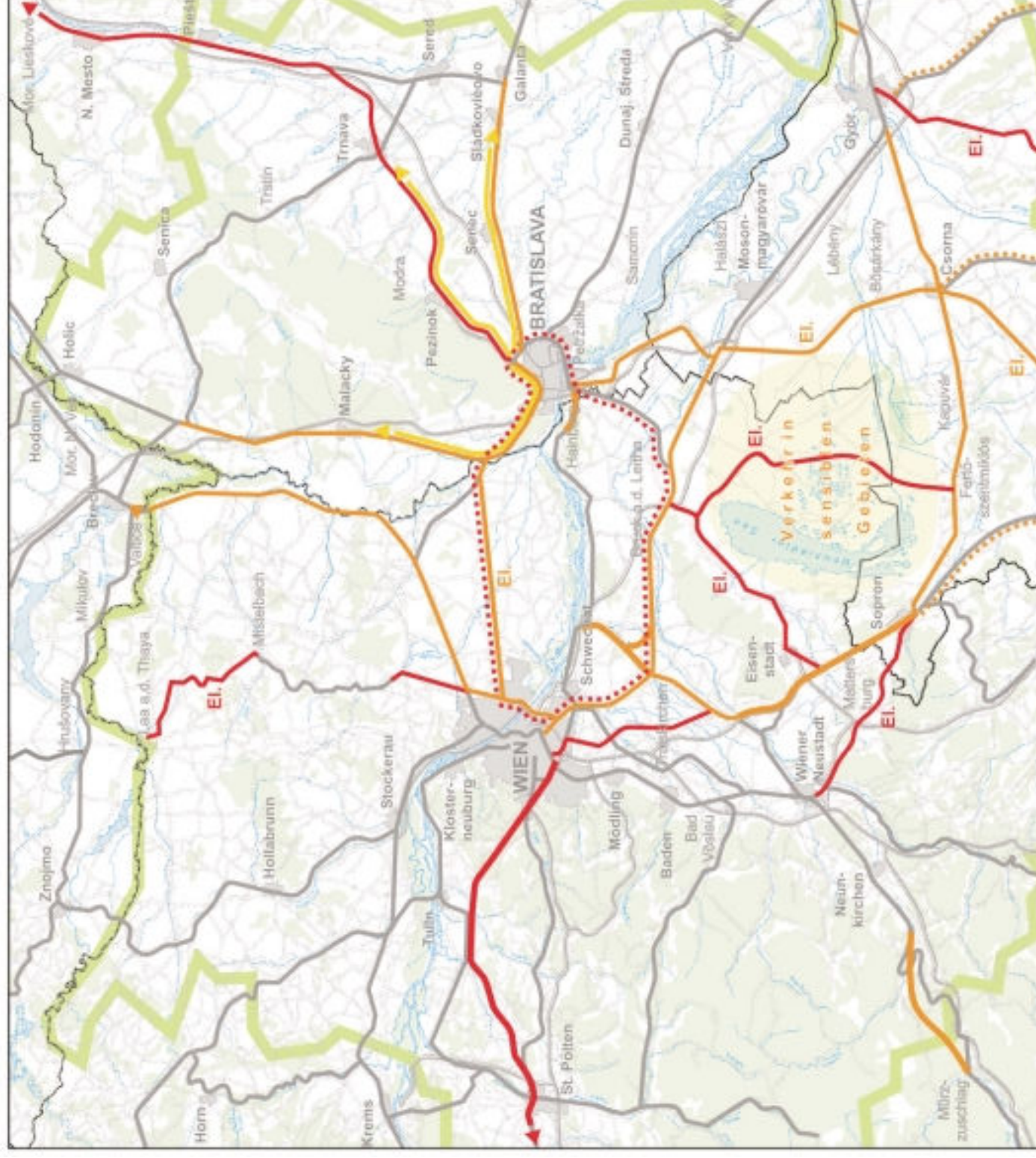
November 2003

Erstellung: W. Naugebauer



VITECC
VERBAU-TECHNISCHE ZENTRUM
gegründet von W. Naugebauer
Leitung: W. Naugebauer
Erstellung: W. Naugebauer

VERBAU-TECHNISCHE ZENTRUM



Közlekedési összeköttetések a vasúti forgalomban

A JORDES+ régió közlekedési helyzetét osztrák adatok alapján elemezzük. A szomszédos régiók helyzetének elemzéséhez egyelőre kevés adat áll rendelkezésünkre.

AZ tömegközlekedési fogalmat a kínálat összetett struktúrájának leegyszerűsítése céljából használjuk. A valóságban a helyi érdekű közlekedés, régión belüli közlekedés és távolsági közlekedés fogalmak éppen a JORDES+ régió határátlépő közlekedésében mosódnak össze.

- Hálózat kialakítása: A városok helyi érdekű közlekedésének csatlakozása döntő a határátlépő összeköttetések forgalomba való bekötése szempontjából
- Távolsági közlekedés: a vasúti közlekedés lényeges szállítmányozási feladatot tölt be a határátlépő forgalomban
- Vegyes közlekedés: A tömegközlekedés vasúti vonalszakaszait a távolsági és az áru fuvarozás is terheli.

A tömegközlekedés gerincét a vasúti közlekedés alkotja. A JORDES+ régió fontos vasúti szakaszain már most széles a kínálat. Csúcsidőben a menetsűrűség körülbelül 30 perc a Bécshez közeli területen, és 50 perc a mellékszakaszokon, valamint a régió távoli területein.

A határforgalomban csak a csúcsidőben (HVZ) van megközelítőleg sűrű, legfeljebb 30 perces járatsűrűségű kínálat. A csúcsidőn kívüli időszakokban (NVZ, délelőtt, este) nagy hézagok vannak a járatok közt.

Este és hétvégén lényegesen kevesebb összeköttetés szerepel a kínálatban.

3. táblázat

Általános járatsűrűség a vasúti közlekedésben

	Járatsűrűség csúcsidőben HVZ	Járatsűrűség csúcsidőn kívül NVZ
Bécs – Wolkersdorf	30	30
Wolkersdorf – Mistelbach	60	60
Bécs – Gänserndorf	30	30
Gänserndorf – Breclav	kb. 30	60
Bécs – Marchegg	kb. 30	60
Marchegg – Pozsony hl.st.	kb. 60	120
Bécs – Schwechat repülőtér	15 – 20	30
Schwechat repülőtér – Wolfsthal	30 – 40	60
Bécs – Parndorf	15 – 30	30
Parndorf – Pozsony Petržalka	kb. 30	60 – 70
Bécs – Ebenfurth	30 – 60	30 – 60
Ebenfurth – Sopron	kb. 60	kb. 60

Forrás: ÖIR. Auswertung Fahrplan 2004. Intervalle von ganztägigen Zugprogrammen. S-Bahntakt. A Bécs-től való szakaszokon a menetsűrűséget a város határánál mértük.

Bécs elérhetősége a régióból viszonylag kedvező. A kerületi központok, Gänserndorf, Bruck an der Leitha, Neusiedl am See, valamint Pozsony kevesebb, mint egy óra alatt elérhetőek. A nagyszámú szakaszon gyorsított regionális vonatok, gyorsvonatok vagy Intercity-vonatok közlekednek („expressz összeköttetés”) vonzó, 80 km/h feletti utazási sebességgel. Azonban a sebességben a megállók számától és a szakasz kiépítettségétől függően jelentős eltérések mutatkoznak.

Míg az utóbbi években a tömegközlekedés kínálata csak kis mértékben javult, 2002-ben több határon átlépő összeköttetést is építettek ki (eurégió-vonatok, kedvező tarifaajánlatok):

- Eurégió Bécs – Znojmo
- Bernhardstal – Breclav (a regionális vonatok sűrítése)
- Eurégió Bécs – Győr
- Eurégió Bécs – Sopron – Szombathely (egyes vonatok Balatonig)

A buszközlekedésben egyes regionális vonalak jelentősek, amelyek sűrű, munkanapokon többnyire egész napos közlekedési kínálatot nyújtanak:

- Északi Weinviertel – Wolkersdorf – Bécs Floridsdorf
- Marchfeld – Groß-Enzersdorf – Kagran
- Pozsony –Bécs Schwechat repülőtér – Bécs dél
- Eisenstadt – Bécs dél

Más regionális jelentőségű vonalak kínálata többnyire az ingázók és az iskolások számára megfelelő.

Este és hétvégén a legtöbb buszvonalon nem, vagy lényegesen kevesebb számú összeköttetés szerepel a kínálatban.

A vasúthoz hasonlóan a csúcsidőn kívüli napszakokban Bécs és Pozsony között csak kisszámú összeköttetés szerepel a kínálatban, késő estétől fogva pedig egyáltalán nincs összeköttetés.

3.7.2 Közlekedési kereslet

A funkcionális összefüggéseknek megfelelően a JORDES+ régió osztrák oldalán jelentkező közlekedés iránti kereslet is erősen Bécsre irányul. Mind a tömegközlekedés, mind pedig a motorizált személyforgalomban dominál a munkahelyre ingázók és a tanulók forgalma. Ezért először közlekedésnek Bécs külső határa mentén való növekedését mutatjuk be csúcsidőben. A grafika megmutatja, hogy az ingázók túlnyomó része, 70 % MIV-vel közlekedik, és 30 % tömegközlekedési eszközökkel (26 % vasúton, 4 % busszal).

Az tömegközlekedések a tengelyek szerint különbözik a részesedése, ami egyrészt a közlekedési kínálatra vezethető vissza, másrészt viszont a tengelyek egyenkénti vonzásterületének nagyságára és struktúrájára. A déli tengely vonzásterülete a MIV-ben Bécs nyugati környékére is kiterjed (az A21-en és A2-n keresztül). A MIV-ben nagy hányadot képviselnek a környékről érkezők rövid szakaszú útjai, a tömegközlekedéssel az utasok nagy része a külső környező településekről érkezik.

Határátlépő forgalom

Bécs peremének fejlődésével összehasonlítva a határátlépő közlekedés fejlődése (a Csehországgal, Szlovákiával és Magyarországgal való határon) a személygépkocsik számán mérve, miután az első utazási hullám már elült, inkább szerénynek mondható. A határátkelések statisztikája azt mutatja,

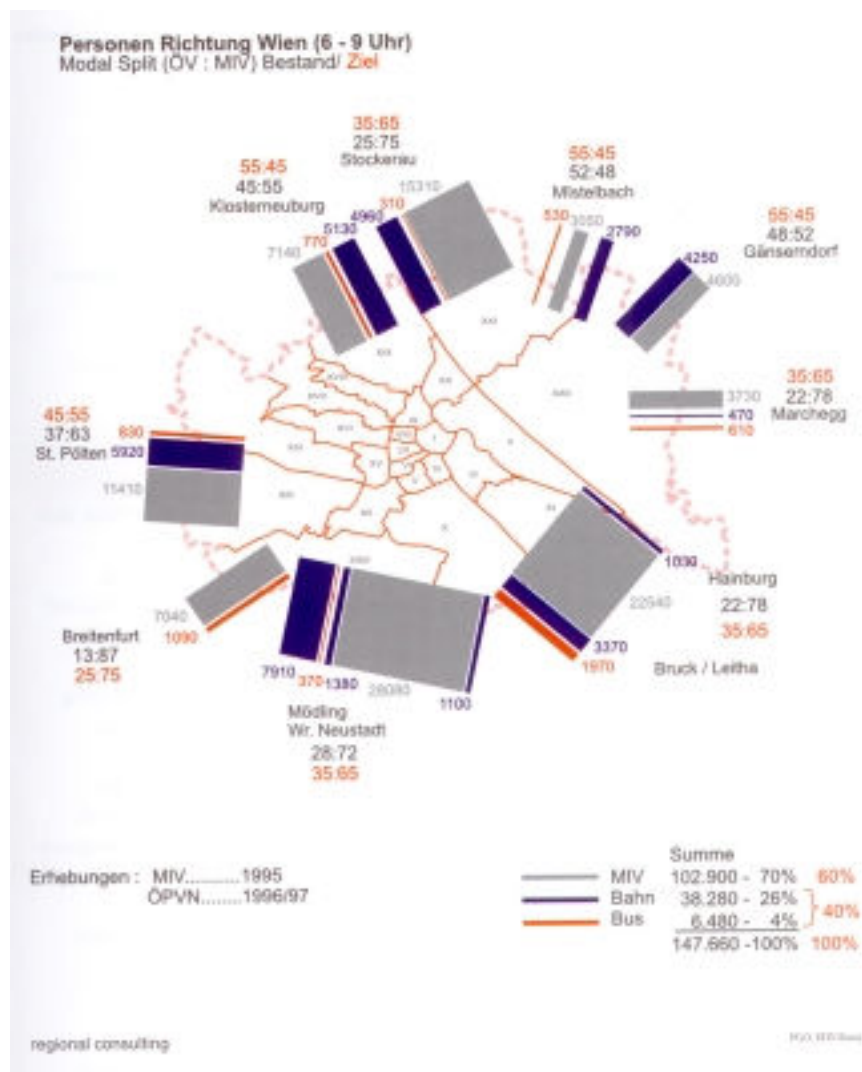
- hogy a keleti nyitás előtt nagyon alacsony volt a forgalom növekedése, és a kelet felé nyitás után erősen megnőtt,
- 1996 óta az egyes határátkelők nem egyformán fejlődtek, mégis általánosan egy gyenge, csupán 5%-os növekedés történt.

Feltűnő, hogy a felfejlődés a személyvizsgálat Schengeni Egyezmény utáni bevezetésével következett be. Továbbá, az egyes határátkelők fejlődésének összehasonlítása azt mutatja, hogy ezeken a helyeken a bevásárló utak (vámmentes áruk bevitelekor bizonyos korlátozások), valamint a határon átlépő munkaerőpiac elleni életbe léptetett növekvő számú korlátozások nyilvánvalóan szerepet játszanak.

Összehasonlítva a szomszédos országok határszakaszait a személygépkocsi forgalom a Szlovák Köztársasággal közös határon nőtt a legerősebben (+26%), ezt követte a Magyarországgal közös határ személygépkocsi forgalma (+10%). A Cseh Köztársasággal közös határszakaszon 1996 óta azonban visszaesést (-13%) lehetett tapasztalni.

9. térkép

A forgalom növekedése és megoszlása Bécs külső folyosóján



1. ábra

A közlekedés erőssége a JORDES+ régió határain 1998 – 2002 között, személyautó/ 24 óra

Csehország
Szlovákia
Magyarország

A buszközlekedésben a fejlődés 1996 óta megerősödött, miközben a fejlődés ezen a téren is a szlovák határ mentén volt a legdinamikusabb. A következő táblázat minden busszal, turistabusszal és buszvonalon megtett határátkelést tartalmaz. Csak azokat a határátkelőhelyeket ábrázoltuk, amelyek a buszközlekedés számára nyitva álltak:

2. ábra

A közlekedés erőssége a JORDES+ régió határai mentén 1998 – 2002 között, busz/ 24 óra

Csehország
Szlovákia
Magyarország

A határátlépő forgalomban a vasúti közlekedés csekély növekedést ért el az általánosan visszaszoruló tendencia közepette. Az utasok számának azonban ott, ahol javításokat végeztek, az emelkedése volt tapasztalható (Pozsony, Sopron):

A JORDES+ régió közlekedésének alakulására vonatkozó átfogó prognózis nem állt rendelkezésünkre. A várható fejlődés áttekintésére a következőkben különféle prognózisok eredményeit mutatjuk be (tartományi közlekedési koncepciók, szövetségi közlekedési útvonaltervek, egyéb források).

A közlekedés céljának megállapításakor a tömegközlekedésben és a közúti közlekedésben egyaránt lényeges eltolódás várható: A képzésük miatt ingázók forgalma a munkahelyükre ingázókhoz hasonlóan veszíteni fog részesedéséből, ezzel szemben a gazdasági célból közlekedők, ügyintézés miatt úton lévők és a szabadidejükben közlekedők részaránya lényegesen növekedni fog.

Összességében a közlekedési igény további erős növekedésével kell számolni. Az adott területre vonatkoztatva a közlekedés a Bécs környezetében fog a legerősebben növekedni. A vonzáskörzet kiterjedésével, a vonzáskörzet peremén található települések tevékenységének növekedésével a Bécs központi régiójába messziről ingázók száma is átlagon felül fog emelkedni.

A szövetségi közlekedési útvonalak tervéből kiderül a közlekedés teljes területre vonatkozó növekedésének fejlődése (duzzadó forgalom). Kerületek szerint az általánosan duzzadó forgalomban a következő növekedést vetítik előre. Bár egyes kerületekben nagyobb növekedésre számítanak vasúton, többnyire azonban a személykocsi forgalom erőteljesebb növekedését várják.

A bécsi tömegközlekedés egyik prognózisa (ÖIR, 2002. Bécsi vonalak hálózatelemzése) azt mutatja, hogy a városhatáron áthaladó forgalomban mindegyik kordonon átlagosan 18%-os utasszám növekedés várható.

4. táblázat

Az utasszám változása a tömegközlekedésben, Bécs városhatár

Kordon	Tömegközlekedés [utas/ munkanap]		2000-10 (%)
	2000	Prognózis 2010	
Észak külső	53 200	61 000	15
Kelet külső	44 600	56 200	26
Dél külső	81 200	95 400	17
Nyugat külső	46 200	53 800	16
Külső kordon (keleti régió)	225 200	266 400	18

ÖIR/Netzanalyse

A keleti tengelyre (Marchegger elágazás, S7, keleti pálya) várják a legnagyobb mértékű, átlagosan 26%-os növekedést (településfejlesztés, tömegközlekedés-kiépítés, reptéri utasok száma).

3.7.3 Települések strukturális fejlődési potenciálja és a közlekedési infrastruktúra

A következőkben leírjuk, hogy mekkora jelentőséggel bír a tömegközlekedés a JORDES+ régió egyes részeiben, kidolgozzuk a tömegközlekedés számára meglévő potenciálokat, és a tömegközlekedés szemszögéből értékeljük a helyszínek és települések fejlődésének és a telephelyfejlesztés területén végrehajtott tevékenységeknek a trendjeit.

Később a meglévő, illetve a tervezett közlekedési terveket elemezzük, a stratégiai jelentőségű problémás területeket meghatározzuk, és megítéljük ezek befolyását a régióra és a település, illetve a telephely fejlődésére.

A figyelmet azokra a tervekre összpontosítjuk, amelyek különösen nagy jelentőségűek a régió részterületei, illetve teljes területe, és ezek fejlődése szempontjából.

A tömegközlekedés jelentősége

A tömegközlekedésnek természetesen a vonzaskörzetben igen erős a pozíciója, a peremvidékeken pedig gyenge. A sűrűn lakott települések lehetővé teszik a vonzaskörzetben, hogy sűrű közlekedési infrastruktúra épüljön ki és gyakori járatok legyenek. Ez a helyzet Bécs vonzaskörzetében is megfigyelhető.

A magas részarányokat elsősorban a munkahelyre vagy tanulni Bécsbe ingázó utasokat szállító tömegközlekedési járatok érik el. A tömegközlekedési régióban való fellendülése nagyrészt ezeknek a járatoknak köszönhető. A Bécsen kívüli célállomások a tömegközlekedésben sokkal kevésbé lendültek fel.

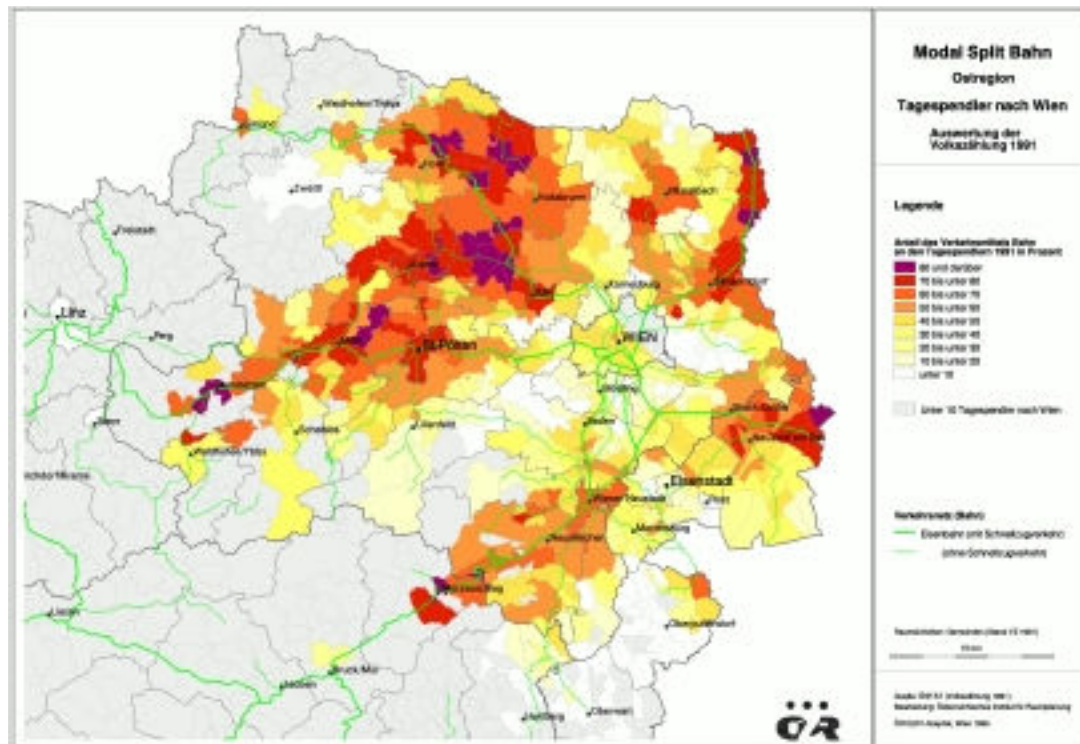
Míg a helyi tömegközlekedés túlnyomórészt iskolásokat szállít, és így elég kicsi a részesedése a teljes forgalomnövekedésből, a tömegközlekedésnek hosszabb útszakaszokon ennél sokkal jobb a pozíciója. Ez a tény azért olyan lényeges, mert a hosszabb szakaszok magasabb bevételeket jelentenek, és nagyobb környezeti hatást mutatnak.

- A tömegközlekedés részesedése egyrészt a vasúti állomásokhoz való helyzete miatt is változik. A „park-and-ride” („parkolj le és vitesd magad”, P + R) hálózat kiépítése lehetővé teszi a vasút igénybevételét az állomásoktól nagyobb távolságra élők számára is.
- A korridorok közti területeken az tömegközlekedés részesedése, a meglévő buszos csatlakozások dacára alacsonyabb, mint a korridorokban. A vasúti hálózat adja a tömegközlekedés gerincét. Ezt mutatják a lényegesen magasabb megoszlási értékek a vasúti korridorokban összehasonlítva a busz korridorokkal.
- Az expressz összeköttetések (IC, EC, gyorsvonatok, gyorsított helyi forgalmú vonatok) lehetővé teszik a magas utazási sebességet, és így a többnyire még a személyautóval is versenyképes utazási időt. A magas utazási sebességet és rövid utazási sebességet lehetővé tevő korridoroknak (gyorsvasút és expressz forgalom) lényegesen nagyobb a tömegközlekedés részesedése, a megoszlás itt lényegesen jobb értékeket mutat. Erre példa a Franz Josef-pálya, az északi pálya vagy a déli pálya.
- A hátunk mögött hagyott távolság azonban még inkább befolyásolja a közlekedési eszköz kiválasztását. Hosszabb szakaszokon szerephez jutnak a kedvezőbb bérleti tarifák. Míg a napi ingázás költsége kocsival közlekedve lineárisan nő, és napi 2 x 50 km megtételét már megérezzük a zsebünkön, a lényegesen alacsonyabb tömegközlekedés-kilométertarifák annál előnyösebbek az ingázók számára, minél messzebből járnak be. A népszámlálás ingázásra

vonatkozó statisztikája azt mutatja, hogy körülbelül 40 km-től a korridorban a vasút részesedése a Bécsbe ingázók között 50 % fölé szökik. Sok olyan település van, ahol több mint 80 %-os részarányt ért el (bérlettel). Ezzel szemben az tömegközlekedés részesedése a Bécshez közeli településeken általában alacsony.

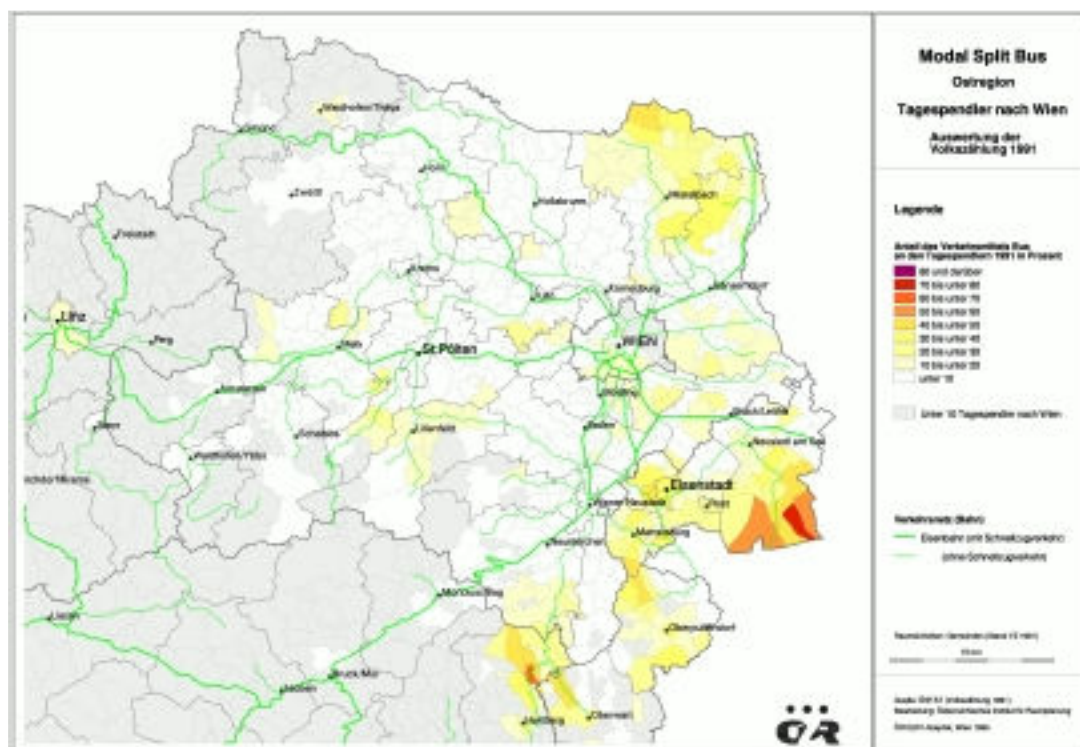
10. térkép

A Bécsbe ingázók megoszlása – vasúti forgalom



11. térkép

A Bécsbe ingázók megoszlása – buszforgalom



A közlekedési tervek kihatásai

A magasrendű közlekedési struktúra kiépítésének messzemenő következményei vannak a helyszínek szerkezetére. Bécs déli részében már idejekorán megépültek a magasrendű közutak (A2, A21, később az A4 is), a vasúti közlekedés már sűrű hálózattal állt rendelkezésre, a közlekedési kínálat megerősödött. A déli térséget ezáltal Bécsből, valamint Ausztria nyugati és déli részéből kitűnően el lehetett érni, ami előnyös volt az üzemek letelepítésének és a településfejlődésnek a szempontjából. Az utóbbi évtizedben a közlekedés további növekedése a közlekedési infrastruktúra ezzel egyidejű kis mértékű további kiépítése miatt Bécs déli részének túlterhelődéséhez vezetett.

A Bécs déli térségének magasrendű közúti hálózatára vonatkozó építési tervek (S1, B11, B14, B16) ismét stabilizálni fogják az elérhetőségi viszonyokat, azonban nem fogják megszüntetni a településrész túlterheltségének alapvető problémáját.

Az építésre vonatkozó tervek különösen a Bécsi-medence keleti részének eddig kevésbé jól elérhető tengelyterületeit fogják felértékelni (Himberg, Ebreichsdorf, repülőtér, Bruck an der Leitha), és fel fogják erősíteni a már eddig is dinamikus növekedést. Ezt egészítik ki a vasútépítési tervek (Pottendorfi vonal, keleti pálya, reptéri gyorsvasút), amelyek további növekedést tesznek lehetővé.

Bécs északkeleti területe a keleti nyitásig kevésbé fejlődött dinamikusán, amiből az következett, hogy az emberek közül sokan ingáztak Bécsbe, és csak kevés számú üzemet telepítettek ide. Ha eltekintünk attól, hogy a három gyorsvasúti vonal kiépítése már korán megtörtént (S1, S2, S3), a közlekedési infrastruktúra csak kevésbé volt kiépítve.

Az utóbbi években Bécs északkeleti része egyre inkább kedvelt lakókörzetté fejlődött – ez a térség már az utóbbi évtizedben a keleti régió legdinamikusabb térségei közé tartozott –, miközben az infrastruktúra fejlesztése itt is elmaradt.

Bécs északi térsége a közúti építési tervek által minden irányban egyre jobban be fog csatlakozni a fő útvonalakba (S5 / A22 / S1, A5, S1 dunai átkelő, B8 elkerülő utak, Süßenbrunn áruakadós terminál), miközben már nem lesz szükség a Bécsen való áthaladásra. A magasrendű közúti infrastruktúra kiépítésével, a tömegközlekedés bizonyos javításaival (S2, Marchegger elágazás) Bécs északi térsége nem csak mint települési helyszín lesz még vonzóbb, hanem ezen kívül üzemek és kiskereskedők telephelyeül is. Bécs környezetéből érintett Korneuburg, Wolkersdorf, Großenzersdorf térsége, valamint a Bécs – Gänserndorf tengely.

Az EU bővítése döntően hozzájárul Bécs környékének vonzóbbá válásához mind Bécs északi, mind pedig déli térségében. A növekedés, meglehetősen elsősorban azokra a központokra irányul, amelyek a magasrendű infrastruktúra mentén helyezkednek el (Bruck an der Leitha, Mistelbach, Neusiedl am See), és ezek fejlődését erősíti. Az olyan, eddig gyengén fejlett helyiségek, mint Marchegg, Kittsee, szintén lendületet kaphatnak.

Burgenlandot határhoz való közelsége miatt különösen érinti a keleti bővítés.

A központok funkciójában a következő változásokra lehet gondolni:

- Eisenstadt veszít funkcióiból a lényegesen nagyobb, és a jövőben a közlekedési hálózatba jól beköthető Sopron miatt
- Nyugat-Magyarország és Pozsony – a magasrendű funkciók terén – erősebben fog Bécs felé irányulni
- Bécs – Pozsony közti munkamegosztás
- a Marchegg-től Kittsee-n keresztül Nickelsdorffig sorakozó határ menti települések egyre inkább Pozsony felé fognak fordulni.

3.7.4 Közlekedéspolitikai célok és minták

A közlekedés kiküszöbölése Bécs, Alsó-Ausztria és Burgenland közlekedési koncepcióiban mint az egyik alapvető cél szerepel. A területrendezés és közlekedéstervezés optimális összeegyeztetését a közlekedés kiküszöbölése szempontjából lényeges cselekvési elvként tekintik.

A közlekedés strukturális kiküszöbölése olyan területrendezést és településfejlesztést tesz szükségessé, amelyek a területfejlesztés közlekedési következményeit a döntés lényeges kritériumának tekintik. A területrendezés elvei, például a funkciók keveredése, sűrűség és decentralizált koncentráció, lehetővé teszik a rövid utak régióját, és így előrelátó módon takarékoskodnak a közlekedéssel.

A regionális, politikai és szakmai szinten jelentkező megerősödött koordináció és kooperáció is (a szomszédos tartományok, környező települések és városok között, Bécs város – ÖBB, területtervezés és közlekedési tervezés, a közlekedés résztvevőinek kooperációja) a közlekedési koncepció lényeges cselekvési elve.

Az említett közlekedési koncepciónak egyik további célja a nagytérségi közlekedési helyzet fenntartható javítása a közúti, vasúti és légi közlekedésben, valamint a központi helyek és munkahely központok elérhetőségének javítása. A JORDES+ projektben az infrastruktúra kiépítésére vonatkozóan javasolt intézkedések és a tömegközlekedés koncepciók lényegében ezt a célt követik.

A közlekedést arra a közlekedési módra kell terelni, amely a többiekkel összehasonlítva a legkevesebb negatív hatást gyakorolja. A Környezeti Szövetség (Umweltverbund) járműveire való áttérés (tömegközlekedés, kerékpár- és gyalogosforgalom) szintén célként szerepel Bécs, Alsó-Ausztria és Burgenland közlekedési koncepcióiban. A Környezeti Szövetség rugalmas és nagy teljesítményre képes kínálatát szintén a siker feltételeként tekintjük.

A közlekedési koncepciók további céljai közé számít a tranzit és átmeneti forgalom – különösen a teherautó forgalom – a magasrendű/magasabb rendű utakon való összefogása.

A közlekedési koncepciók céljai így tartalmilag tükröződnek a JORDES+ célkitűzéseiben.

A fenntartható közlekedés fejlesztésére, a közlekedés kiküszöbölésére hozott konkrét intézkedések a következő két lényeges területet tartalmazzák:

- tömegközlekedés kiépítése (infrastruktúra, üzemeltetés, finanszírozás, PR-munka)
- helyi intézkedések (forgalom lecsillapítása, utak visszaépítése, parkok területével való gazdálkodás)

A fenntartható fejlődés további előfeltételei, különösen a tájtervezési, energiapolitikai és pénzügyi keretfeltételek, amelyek szükségesek lennének a megvalósításhoz, azonban továbbra is változatlanok maradnak. Ezek javítása más szakterületekbe való beavatkozást tenne szükségessé.

3.7.5 Szereplők, feladatköreik

A közlekedés infrastruktúrájának kiépítése, üzemeltetése és finanszírozása jelentik a közlekedési kínálat fejlődésének lényeges keretfeltételeit. Ezért a következőkben a közlekedési infrastruktúra építésének és üzemeltetésének lényeges szereplőit – a területi testületeket, közlekedési vállalatokat, érdekképviselőket – mutatjuk be, és elemezzük ezek cselekvési terét.

5. táblázat

A szereplők kompetenciái és cselekvési tere

	Kompetenciák	Cselekvési tér
Bund	Szövetségi törvényi háttér (UVP, Vasúttörvény, tömegközlekedési törvények)	++
	közlekedési koncepciók	+
	Finanszírozási hozzájárulások az Asfinag, SchiG, ÖBB részére	+
	Koncessziók tömegközlekedés	+
Asfinag	Magasrendű közúti hálózat finanszírozása, tervezése és fenntartása	+
SchiG	Vasúti infrastruktúra finanszírozása –	-
HL-AG	Vasúti infrastruktúra tervezése és kiépítése –	-
ÖBB	Vasúti infrastruktúra fenntartása, tervezése és kiépítése	
Tartományok	Úthálózat finanszírozása és fenntartása (B országutak, országutak, hozzájárulás a községek útjaihoz)	++
	Közlekedési koncepciók	
	Közlekedési szolgálati szerződések tömegközlekedési vállalatokkal	
Települések	helyi úthálózat	-

Az utak kiépítésére vonatkozó tervek finanszírozását a jövőben az utak használati díjából lehet biztosítani.

A tömegközlekedés anyagi támogatása sok bizonytalan lábon áll. Az infrastruktúradíj (IBE) csak csekély részben járul hozzá a támogatáshoz. Vitatják? a finanszírozás vasúti infrastruktúra finanszírozásból származó lényeges hányadát, mely utóbbi 2006-ig ki fog futni. A vasúti hálózat fenntartását is ebből finanszírozzák. Bár ki lehet indulni abból, hogy a finanszírozási eszközök rendelkezésre fognak állni, ezeknek az eszközöknek a nagysága bizonytalan. A nem finanszírozott tervek túlsúlya sok terv megvalósítását elhalasztja, vagy, ha a helyzet nem változik, megakadályozza. Így a hosszú távú tervek megvalósításának a valószínűsége elenyésző.

A tartományoknak kevéssé tudják befolyásolni az eszközök jelenlegi elosztásában a vasúti infrastruktúra kiépítését. A számukra rendelkezésre bocsátott eszközök általában arra elegendőek, hogy belőlük a meglévő közlekedési kínálatot fenn lehessen tartani. Más területeken való megtakarítások nélkül a bővítés aligha lehetséges.

A községek költségvetésük alapján nincsenek abban a helyzetben, hogy befolyást gyakorolhassanak a tömegközlekedés vasúti szolgáltatásainak kínálatára.

A tömegközlekedés szereplői

Az infrastruktúra kiépítésében a következő szereplők működnek közre:

- SchiG (vasúti infrastruktúra finanszírozása)
- HL-AG (vasúti infrastruktúra tervezése és kiépítése)

A tömegközlekedés üzemeltetésében szereplőként azok a közlekedési vállalatok vesznek részt, amelyeket a területi testületek ezzel megbíznak:

- Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG)
Az 1993-ban alapított NÖVOG-nak Alsó-Ausztria tartományi közlekedési vállalataként a tömegközlekedési vonalak tervezése, előkészítése és üzemeltetés a feladata Alsó-Ausztriában. A NÖVOG közlekedési szolgáltatások megrendelőjeként lép fel, és az a feladata, hogy a tömegközlekedésben szerződések keretében pontosan szabályozza a tartományi eszközök alkalmazását, és megfelelő kontrolling tevékenységet folytasson.
- Verkehrsverbund Ostregion (VOR)
- Wiener Linien
- PostBus
- ÖBB BahnBus
- További magán busztársaságok: Wiener Lokalbahn, Blaguss Reisen, Dr. Richard Verkehrs-betrieb stb.
- S.A.D. Bratislava

A **közlekedési szövetségek** létrehozatala a tömegközlekedést elősegítő stratégia sarokköve. Alsó-Ausztria és Burgenland egész területét közlekedési szövetségek látják el:

- Verkehrsverbund Ost-Region (VOR)
- Verkehrsverbund Nördliches Weinviertel (NWV)
- Verkehrsverbund Waldviertel (WVV)
- Verkehrsverbund Niederösterreich Zentral/Mostviertel (ZMV)
- Verkehrsverbund Niederösterreich – Burgenland: Niederösterreich Süd/Burgenland Mitte (NBV), Burgenland Süd (SBV)

3.8 Együttműködési területek a határon átlépő közlekedésben

Első lépésként megpróbáljuk a Település és közlekedés modul vizsgálatokra való igényét levezetni. A tanulmány céljából, azaz a JORDES+ régióban a határon átnyúló együttműködés elősegítéséből kiindulva, meghatározzuk a különbözőképpen strukturált határrégiókat, amelyeknek a struktúráját elemezzük, majd az eredményekből következtetéseket vonunk le a további tennivalóra vonatkozóan. *Együttműködési térségekként* azokat a határrégiókat – a határ mindkét oldalán elhelyezkedő régiókat – írtuk le, amelyek a

- település terület / természeti területre
- közlekedési infrastruktúra megléte és kiépítettségére
- határon átlépő kapcsolatok intenzitására
- JORDES+ keretében való cselekvés igényére

vonatkozóan hasonlóságokat mutatnak. Az együttműködési térségeket a településfejlesztés és a közlekedés súlypontjai alapján írjuk le. Végül egy táblázatban összefoglaljuk a határon átlépő funkciók jelentőségét, valamint az együttműködési térségekben a vizsgálatra való igényt. Együttműködő térségekként a következőket határoztuk meg:

- Északi Marchland
- Bécs – Pozsony
- Fertőtő (Neusiedlersee) régió
- Wiener Neustadt – Eisenstadt – Sopron



Kooperationsräume der Jordes+ Region

Nördliches Marchland

Wien - Bratislava

Neusiedlersee

Wr. Neustadt - Eisenstadt - Sopron

Naturräumliche Barrieren

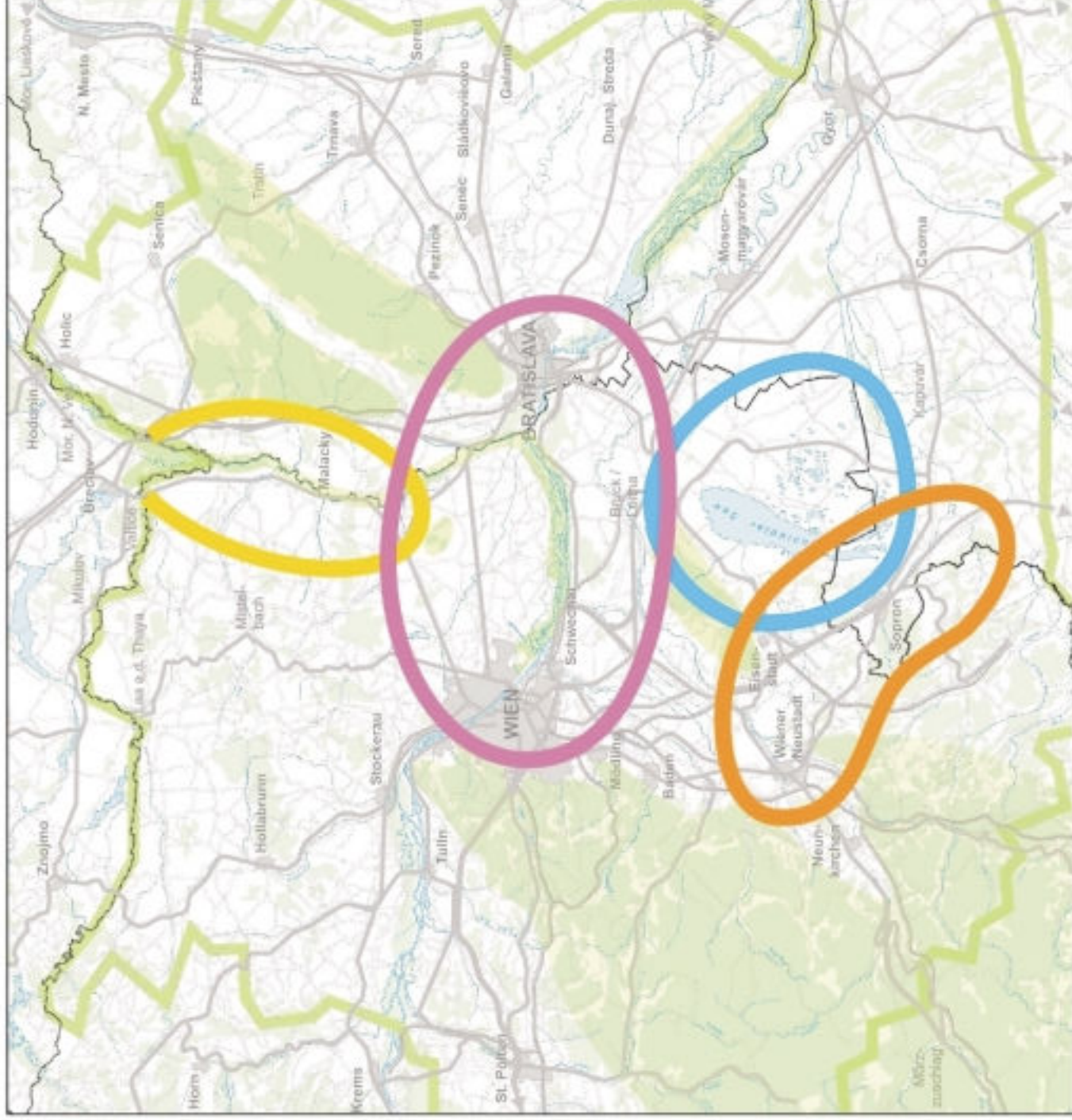


November 2003

Erstellung: W. Neugebauer



VITECC
VIENNA TALE CO-OPERATION CENTER
geleitet von Michaela von der Fels
Gründung: 1999
Sitzung: L. Garmisch



3.8.1 Marchland északi része

Az osztrák-szlovák határ mindkét oldalán elhelyezkedő együttműködési térség jellemzően peremvidéki, mezőgazdaság által uralt terület. A Bécsről és Pozsonyról való távolság viszonylag nagy. A térségnek csak egy regionális központja van (Malacky). Az ingázók Bécsbe, illetve Pozsonyba járnak.

Határátlépő forgalom: közút: körülbelül 600 személygépkocsi / 24 óra

A településsűrűség alacsony, a fejlődési potenciál szerény. Ez alól kivétel Malacky térsége, amely még a Pozsonyt körülvevő fejlesztési zónában található.

A határon átlépő együttműködés az ipari együttműködésre korlátozódik, a határátlépő személyforgalom igen csekély. A közlekedést nehezíti, hogy jelenleg nincsenek állandó határátkelőhelyek a March-on, illetve ezek nyitvatartási ideje korlátozott. Szlovákiát csak

- Angernnél kompon
- vagy Hohenaunál a pontonhídon át

lehet elérni. Nincsenek összeköttetések a tömegközlekedés számára. A legközelebbi teljes értékű határátkelőhely jelenleg Berg/Petrzalka.

Marcheggnél, amely éppen (dél felől) a régió kívül fekszik, 2003 novemberében elkezdtek egy Szlovákiába vezető hidat építeni a March felett.

A jelen tanulmány vizsgálati igénye a Település és közlekedés fejlesztése szempontjából csekély.

3.8.2 Bécs - Pozsony

A Bécs – Pozsony együttműködési térség egy igen intenzíven igénybe vett terület (szolgáltatások, ipar), míg a központok, Bécs és Pozsony között széles, mezőgazdaság uralta mag –Marchfeld – valamint értékes természeti terület (Duna-March-köze) kerül el.

A Duna a régiót északi és déli részre osztja.

A régió fő jellemzője egy jellegzetes város-termőföld-lejtős terület a régió belül. Bár magas bevételt biztosít az agráriumban dolgozóknak Marchfeld központi területe, a nem mezőgazdasági munkahelyek terén viszont jelentős hiány mutatkozik. Ezért különösen nagy a jelentősége a Bécsbe való ingázásnak.

A legkedvezőbb települési területek a Simmering – Schwechat – VIE repülőtér területén találhatóak, korlátozásokkal Bruck an der Leitha / Parndorf területén szintén. Jelentős fejlődésbeli előnyt élveznek ezek a területek a Bécsről északra fekvőkkel szemben. A közúti közlekedés terén a magasrendű infrastruktúrára vonatkozó projektek (S2, S1, Marchfeld gyorsforgalmi út) végrehajtása hivatott ezt az egyenlőtlenséget megszüntetni.

Pozsony térségében a legkedvezőbb helyzetű területek a központban találhatóak, valamint a területileg nagyon kiterjedt város északnyugati, Devinska Nova Ves elnevezésű részében (IV. kerület), és Pozsony, valamint Szlovákia teljes területén a Duna jobb partján.

Határátlépő közlekedés: vasúton körülbelül 2.000 utas / 24 óra, közúton: körülbelül 12.000 személygépkocsi / 24 óra

A fejlesztés perspektívái: A két európai fővárosnak az egymástól csupán 60 kilométeres távolsága jó feltételeket teremt a szoros együttműködéshez. Azonban a két fővárosi régió jelenleg még mindig csak a „hátát mutatja” a másíknak.

Ez a két különböző társadalmi rendszer történelmi határvonala miatt alakult ki, és amiatt, hogy az elválasztó elemeket csak lassan sikerül áthidalni. A nem kielégítő közlekedési infrastruktúra csak egyike ezeknek az elválasztó elemeknek:

- a Dunától északra nincs közúti összeköttetés
- A Dunától délre elhelyezkedő közúti összeköttetés (szövetségi főút, szűk keresztmetszet Hainburgnál)

Középtávon a közúti összeköttetés lényegesen javulni fog:

- A6 északkeleti autópálya (bekötés Parndorf – Kittsee)
- A marchfeldi út és Marchegg közúti híd (2003 novemberében elkezdtek az építést).

A határátlépő vasúti infrastruktúra rendelkezésre áll, de még fejlettsége még nem megfelelő. A 2004-es menetrenddel a vasút utazási kínálatát tovább javítják. Mégis fennáll a javítás szükségessége és lehetősége:

- további forgalomnövekedés (Szlovákia európai uniós csatlakozása, rövid vagy középtávon előre látható a Schengeni Megállapodáshoz való csatlakozása)
- lényeges mértékben nőtt a közúti közlekedés vonzereje (autópálya, további összeköttetés a Marchegg felett, megszűnt a határokon a várakozási idő)

Ha nem sikerül megoldani a versenyképes összeköttetést Bécs és Pozsony között a síneken, akkor a vasúti közlekedés már amúgy is csekély piaci aránya tovább szűkül.

A Bécs – Pozsony együttműködési térségben a vizsgálatra való igény a vasúti közlekedés területén ezért igen magas.

3.8.3 A Neusiedlersee (Fertő-tó) régiója

A Neusiedlersee együttműködési térséget az értékes természeti terület (nemzeti park) jellemzi. A környezetkímélő turizmus és a fenntartható közlekedési megoldások ezért a régió legfontosabb céljai közé számítanak.

A régióban a Nickelsdorf/Hegyeshalom határátkelő kivételével szerény a határátlépő forgalom növekedése. A határon átlépő vasúti közlekedés kínálata elsőrangú és sűrű (Bécs – Budapest távolsági közlekedés, Bécs – Győr eurégió-vonatok).

Határátlépő közlekedés: vasúton körülbelül 2.000 utas / 24 óra, közúton: körülbelül 18.000 személygépkocsi / 24 óra (Nickelsdorf/Hegyeshalom nélkül csak 100 utas / 2.200 személygépkocsi).

A közúti és vasúti összeköttetések kiépítését rövid és középtávon tervezik (S31, S50 kiépítése, a Fertő-tó körüli vasútvonalak elektromos átalakítása). A „Fenntartható közlekedés a Fertő-tó körül Ausztriában és Magyarországon” elnevezésű projekt során megoldásokat dolgoztak ki a régió hosszú távú és környezetkímélő fejlesztésére (innovatív tömegközlekedés, határátkelő közlekedési központok, ökomobilitás és ökoturizmus).

A jelen tanulmányban a vizsgálatra vonatkozó igényt „csekélyként” lehet besorolni.

3.8.4 Wiener Neustadt – Eisenstadt – Sopron

Ebben az együttműködési térségben három kiemelt központ is található (Wiener Neustadt – Eisenstadt tartományi székhely – Sopron) kerekén 30 km-es körzeten belül.

A régió gazdaságilag már szorosan összefonódott, és dinamikus gazdasági fejlődés jellemzi. A magas funkcionális összefonódás mindenek előtt az ipari javak magas munkahelyszámot biztosító termelésének kiegészítő funkciókból adódik.

Határon átlépő forgalom: síneken körülbelül 1.400 utas/ 24 óra., közúton körülbelül 13.500 személygépkocsi / 24 óra

A közúti közlekedés magasrendű infrastruktúrája jól ki van építve, illetve építése jelenleg folyik (S31, A3, Sopron elkerülő szakasz). Közép és hosszútávon bővítési szándék is fennáll Magyarországról (M9 Sopron – Szombathely, Sopron – Győr gyorsforgalmi út).

Mindhárom központot el lehet érni a másik két központból a tömegközlekedésben kevesebb mint egy óra alatt, és a régiókon áthaladó közlekedésbe is jól be vannak kapcsolva. Mindhárom központból rendszeres időközönként indulnak járatok Bécsbe (valamint Sopronból Győrbe).

A Sopron – Deutschkreutz és a Sopron – Szombathely vonalszakaszok elektromos átalakítása már megtörtént, a Wiener Neustadt – Sopron szakasz elektromos átalakítása pedig tervbe van véve. Tanulmányok készültek a Wampersdorf – Eisenstadt – Sopron (EWESO) magasrendű vasúti összeköttetés építésére vonatkozóan.

Az jelen tanulmányban a vizsgálatra vonatkozó igény a közlekedés fellendülése miatt „inkább csekélynek” mondható.

3.8.5 Az együttműködési térségek összefoglaló jellemzése

A határátlépő funkciók jövőbeli jelentőségét a következő táblázatban foglaltuk össze (Lásd még a területi felosztás térképet is.)

	Település	Vasút	Közút	Gazdaság	Természeti terület	Vizsgálatra vonatkozó igény*
Marchland északi része	○	○	○	○	○	csekély
Bécs – Pozsony	●	●●	●●	●	●	magas ⇒ Település & közlekedés modul
Neusiedlersee	○	○	○	●	●	csekély ⇒ Fenntartható közlekedés projekt
Wiener Neustadt – Eisenstadt – Sopron	○	●	●	●	○	inkább csekély

* A vizsgálatra vonatkozó igény a település és közlekedés szempontjából

- csekély
- magas
- nagyon magas