

## **4. HATÁRON ÁTLÉPŐ TÖMEGKÖZLEKEDÉS A TELJES TÉRSÉGBEN**

### **4.1 Eljárásmód**

Ennek a munkafázisnak a célja a teljes JORDES-régió határon átlépő tömegközlekedése legjelentősebb kihívásainak elemzése volt. Az alapul szolgáló elképzelés az, hogy a tömegközlekedési összeköttetések minősége ne csak a közlekedési igényhez igazodjon, hanem - a közúti szektorhoz hasonlóan - a régiókon túlnyúló térség- és centrumstruktúrához is. Ehhez hasonló kísérletet mér a GSD (Regional Consulting, 1999) tanulmányban is végeztek, ahol a régiókon túlnyúló útkapcsolatok kiépítési követelményeit az összeköttetések funkciójából vezették le.

Ebben a tanulmányban a következőkben a határon átlépő tömegközlekedési összeköttetések minőségét ezen kapcsolatok funkciójával összefüggésben vizsgáljuk. Mivel a tömegközlekedés előnyeit lényegében a centrumok kiszolgálásában mutathatja meg, és kevésbé a területek kiszolgálásában, az összeköttetések funkcióját a centrumok alapján határozzuk meg. Ennek során a következőképpen jártunk el:

- A jövőbeni keretfeltételek összefoglalása
- A JORDES-régió központjainak rangsorolása
- Az összeköttetések besorolása
- A tömegközlekedési összeköttetések minőségének elemzése
- A minőségi követelmények meghatározása az összeköttetések besorolása szerint
- Intézkedések a többi kooperációs térségben

A következő lépésben figyelmünket a Bécs – Pozsony vasúti összeköttetésre fordítjuk. A vasúti összeköttetéseket egyenként elemezzük, közlekedési és településpolitikai előnyeiket és hátrányaikat dokumentáljuk, és összehasonlító értékelést készítünk. Ezeket számokkal (utazási idő, elérhetőség) is alátámasztjuk.

Ezt követően a meglévő koncepciókból kiindulva intézkedési sorrendet állítunk fel a Bécs - Pozsony vasúti közlekedésben. Végül ezek szolgáltatják a JORDES+ régió településpolitikai koncepciójának hátterét (5. fejezet).

#### 4.1.1 A keretfeltételek elemzése

Az EU keleti bővítése és a szomszédos Szlovákia és Magyarország Schengeni Egyezményhez való csatlakozása útépités nélkül is növelni fogja a határon átlépő közúti forgalom versenyképességét a tömegközlekedéssel szemben. Ebből következik a határon átlépő tömegközlekedéssel kapcsolatos aktivitások fokozott szükségessége (lásd fent).

Az úttösszeköttetések közül a határon átlépő Bécs–Pozsony úttösszeköttetés szempontjából a következők nagy jelentőségűek:

- A6 Parndorf – Kittsee
- Marchfeld gyorsforgalmi út és híd
- Bécsi S1 gyorsforgalmi külső gyűrű (elosztó funkció, Bécs északi és déli környékének könnyebb elérhetősége a határon átlépő forgalomban)
- Pozsonyi körút (elosztó funkció Pozsony környékére)

Ezen projektek legtöbbjénél rövid- és középtávú megvalósításra számítunk (legkésőbb 2015).

Ezt követően a vasúti összeköttetéseket először közlekedési, majd településpolitika szempontok alapján elemezzük.

#### 4.1.2 Az összeköttetések rangsorolása és besorolása

A három állam JORDES+ régiójának centrumait a helyi centrum-hierarchiák szerint négy kategóriába rangsorolják. Ausztriában a besorolást az ÖROK centrumbesorolása adta, Szlovákiában és Magyarországon a besorolás azon funkció szerint történt, amelyet a centrumok az államok közigazgatásában ellátnak:

| Besorolás |                                                                                                             |                                                                                                |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1         | legmagasabb besorolású: Az államok fővárosai:                                                               | Bécs, Pozsony                                                                                  |
| 2         | legmagasabb besorolás; régiók feletti: Tartományi fővárosok, negyedek fővárosai és ehhez hasonló központok; | St. Pölten, Bécsújhely, Kismarton, Sopron, Győr, Trnava, VIE                                   |
| 3         | regionális központok:                                                                                       | Mistelbach, Gänserndorf, Bruck a. d. Leitha, Neusiedl am See, Malacky, Mosonmagyaróvár, Csorna |
| 4         | A határon átlépő közlekedés egyéb érintett központjai                                                       | Hainburg                                                                                       |

A közlekedési modellezésben bevált gravitációs alapelvet követve, mely szerint két egység közötti kölcsönhatás egyenesen arányos az egységek tömegével, ki lehet indulni abból, hogy a centrumok összekötésének jelentősége az egyes centrumok besorolásából vezethető le. Ezt a funkcionális kiindulási szempontot követve a centrumok közötti kapcsolatokat funkciójuk alapján besoroljuk a centrum-rangsorok mátrixába:

6. táblázat

**A centrumok kapcsolatainak funkcionális besorolása**

| A centrumok besorolása   | 1 legmagasabb besorolású | 2 magas besorolású | 3 regionális | 4 egyéb |
|--------------------------|--------------------------|--------------------|--------------|---------|
| 1 legmagasabb besorolású | A+                       | A                  | B            | C       |
| 2 magas besorolású       | A                        | B                  | C            | –       |
| 3 Regionális             | B                        | C                  | D            | –       |
| 4 egyéb                  | C                        | –                  | –            | –       |

Ebből az összeköttetések következő funkciói következnek:

7. táblázat

**Az összeköttetés besorolása**

|    |                                      |
|----|--------------------------------------|
| A+ | legmagasabb besorolású összeköttetés |
| A  | magas besorolású összeköttetés       |
| B  | régiókon felüli összeköttetés        |
| C  | regionális összeköttetés             |
| D  | egyéb összeköttetés                  |

**4.1.3 A tömegközlekedési eszközök összeköttetéseinek minőségelemzése**

A lehetséges határátlépő összeköttetések nagy számából kiválasztjuk a legfontosabbakat, és megvizsgáljuk őket a tömegközlekedés minőségének tekintetében. Itt az összeköttetéseket a munkába járási, üzleti és iskolába járó forgalom szempontjából legfontosabb időben elemezzük (célhelyre való érkezés 9.00 óráig) a 2004-es menetrend alapján.

- Pályaudvar - pályaudvar közötti távolság
- Az összeköttetések száma (érkezési időpont a célhelyre 7.00 – 9.00)
- Az összeköttetések utazási ideje (érkezési időpont a célhelyre 7.00 – 9.00)
- Átlagos kijutási idő a pályaudvarra
- Az összeköttetések utazási ideje (utazási idő + kijutási idő)

A tömegközlekedés elfogadottsága szempontjából már ma is a személygépkocsival szembeni versenyképesség a döntő. A szomszédos országok növekvő motorizáltságával különösen a határon átlépő közlekedésben fog a mainál is több ember alternatívával rendelkezni a tömegközlekedéshez képest. A tömegközlekedés két döntő minőségi kritériuma ezért a tömegközlekedés minősége a motorizált egyéni közlekedés minőségére vonatkoztatva. A kritériumok:

- Utazási sebességek a tömegközlekedésben (a vasúti összeköttetés utazási ideje a közúti távolságra vonatkoztatva)
- A közúti összeköttetések utazási sebessége (a személygépkocsi utazási ideje a közúti távolságra vonatkoztatva)

A tömegközlekedési minőséget az utazási sebesség minőségindikátorán keresztül mérik.

- Tömegközlekedési minőségindikátor = a tömegközlekedés utazási sebesség viszonyítva a közút utazási sebességéhez

Megjegyzés: az utazási sebességeket és nem pedig az utazási időket vetjük össze annak érdekében, hogy arányos összefüggést állíthassunk fel a tömegközlekedés minőségével kapcsolatban. Minél magasabb a tömegközlekedési minőségindikátor, annál sikerrel kecsegtetőbb a tömegközlekedés helyzete. Amennyiben a tömegközlekedési minőségindikátor 100%, akkor a közlekedés szempontjából egyenlőség áll fenn a központok között.

#### **A minőségi követelmények meghatározása az összeköttetések besorolása szerint**

Abból indulunk ki, hogy az összeköttetés funkcionális besorolása szerint különböző tömegközlekedési minőségek vehetők alapul. Minél magasabb egy összeköttetés besorolása, annál magasabbnak kell lennie a tömegközlekedési minőséggel szembeni elvárásoknak. A meglévő kínálatának elemzése alapján az alábbi követelmények definiálását javasoljuk:

8. táblázat

#### **Funkcionális besorolás és tömegközlekedési minőség**

|                                           | A minőségindikátor célértéke (tömegközlekedési utazási sebesség a személygépkocsi sebességének %-ban) |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A+ legmagasabb besorolású összeköttetések | 90%                                                                                                   |
| A magas besorolású összeköttetés          | 85%                                                                                                   |
| B régiókon átnyúló összeköttetés          | 75%                                                                                                   |
| C regionális összeköttetés                | 70%                                                                                                   |
| D egyéb összeköttetés                     | 65%                                                                                                   |



**Zentrenstruktur  
und ÖV-Qualität -  
hoch- und höchstrangige  
Verbindungen**

Zentren:



|                          |                |  |           |
|--------------------------|----------------|--|-----------|
| <input type="checkbox"/> | höchststrangig |  | regionale |
|--------------------------|----------------|--|-----------|



hochrangige, überregionale

Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit  
in grenzüberschreitenden Relationen  
(ÖV in % MIV):



90 und mehr

75-90

60-75

60 und weniger



November 2003

Erstellung: W. Neugebauer



VIENNA TALE CO-OPERATION CENTER

Grundriss: 1993

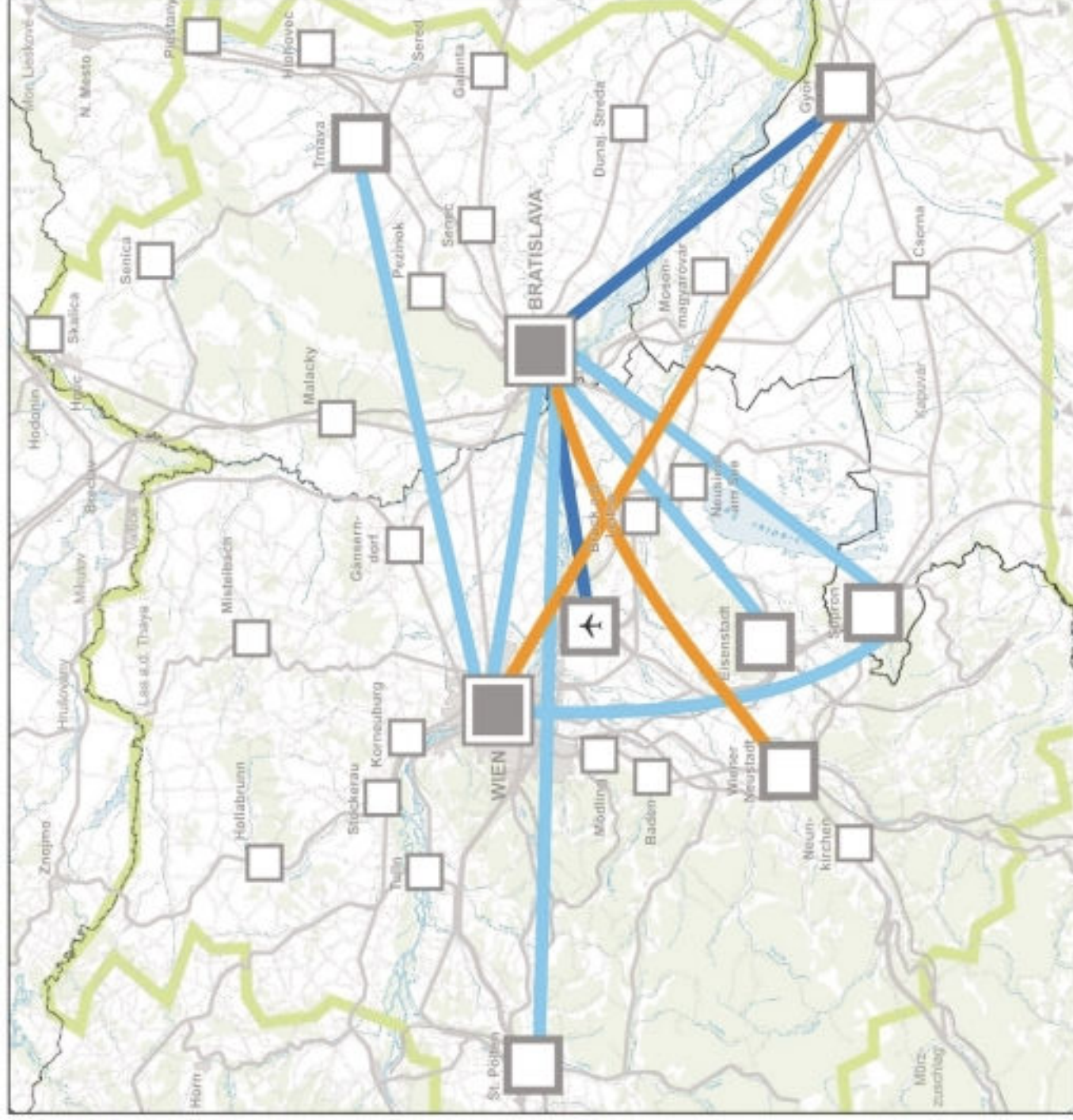
2000

4



4

Österreichisches Institut für Raumplanung





# Zentrenstruktur und ÖV-Qualität - überregionale Verbindungen

Zentren:



höchststrangige regionale



höchststrangige, überregionale

Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit  
in grenzüberschreitenden Relationen  
(OV in % MIV):



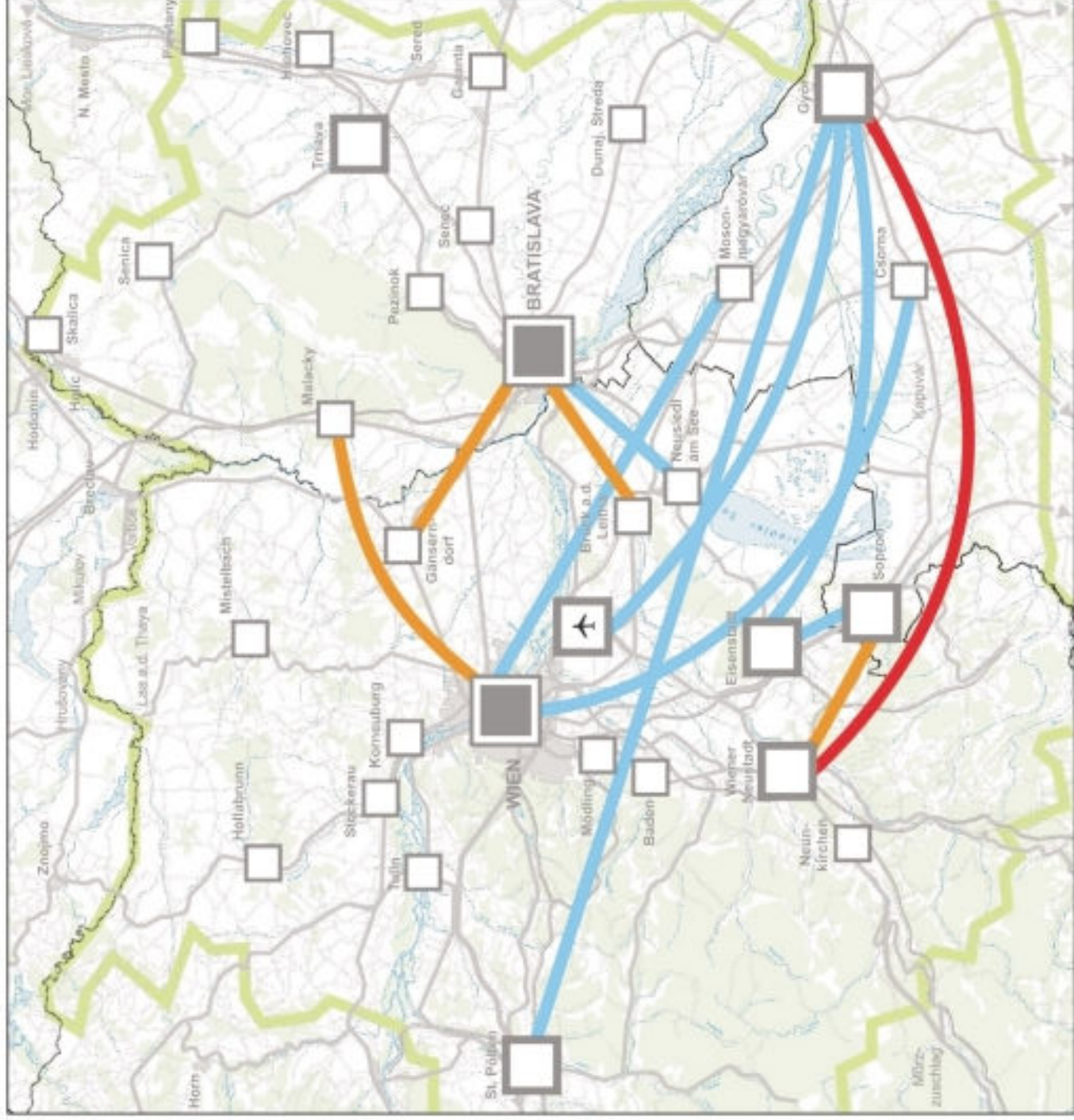
November 2003

Erstellung: W. Neugebauer

VITECC

VERBAU- UND CO-OPERATION ZENTREN  
gegründet aus Witten 2001  
Gemeinschaft: 1000  
Kommunen: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

ÖR





# Zentrenstruktur und ÖV-Qualität - regionale / sonstige Verbindungen

Zentren:



höchststrangige

regionale



hochrangige, überregionale

Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit  
in grenzüberschreitenden Relationen  
(ÖV in % MIV)



November 2003

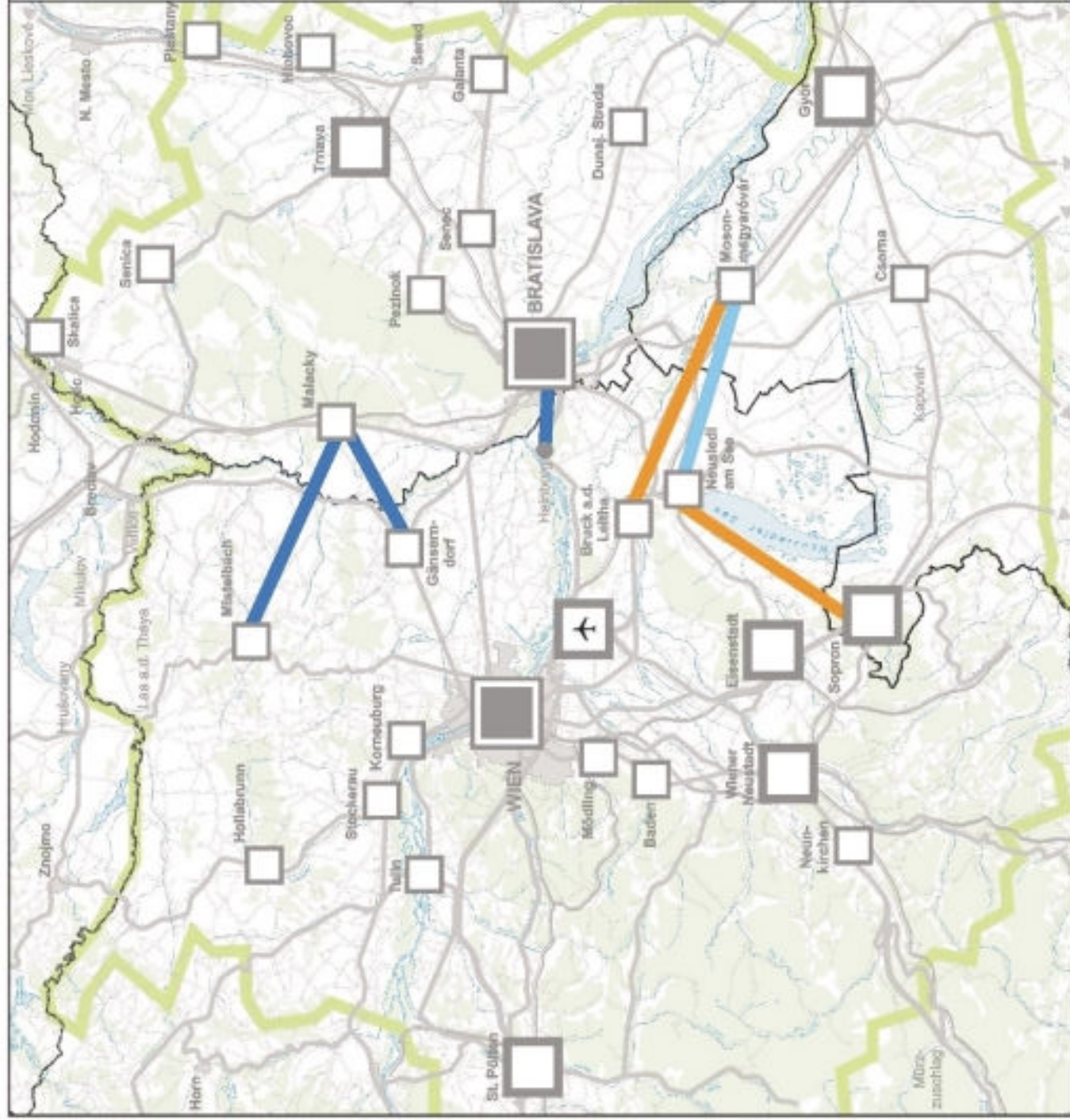
Erstellung: W. Neugebauer



VERKEHRSSYSTEME  
UND URBANISME  
Gegründet 1999  
Forschung / Entwicklung



Österreichisches Institut für Raumplanung



#### 4.1.4 Eredmények és következtetések

A JORDES régió legfontosabb határokon átlépő összeköttetéseinek tömegközlekedési minőségelemzését mutatják be az előző térképek. Az eredmények a következőképpen foglalhatóak össze:

- Csak egyetlen összeköttetésen ér el az utazási sebesség az egyéni közlekedés 90%-ánál többet (Bécsújhely – Győr: IC, de nincs közvetlen közútkapcsolat)
- a magas és legmagasabb besorolású összeköttetések többször 75%-ot sem érnek el (Bécs – Pozsony), részben kevesebb, mint 75%-ot (VIE – Pozsony, Pozsony – Győr).
- A régiókon átnyúló összeköttetések többsége is a tömegközlekedés/egyéni közlekedés kedvezőtlen arányát mutatja.
- A kivételek a még nem kielégítő közúti összeköttetésekre vezethetők vissza.

Szlovákia regionális és egyéb összeköttetései szempontjából a tömegközlekedés nagyon kedvezőtlen helyzetben van. Figyelembe kell venni, hogy a vasút - közút összehasonlítás a jelenlegi közlekedési kínálaton alapszik. A közúti összeköttetések rövid- és középtávon várható kiépítésével, különösen

- S1 bécsi külső gyűrű gyorsforgalmi út
- Marchfeld gyorsforgalmi út és
- A6 Parndorf – Kittsee híd
- A3 Siegendorf – Sopron
- Pozsonyi gyűrű
- Sopron – Győr gyorsforgalmi út

és azáltal, hogy a szomszédos országoknak a Schengeni Egyezményhez való csatlakozásával a határon megszűnik a várakozási idő (bár a vasúti közlekedésben is megszűnik a várakozás a határon – kb. 5-7 perc, a közúti határátkelőhelyeken kevésbé az átlagos várakozási idő csökken, hanem a mindenneelőtt az *időkockázat*);

- ellenintézkedések hiányában – a tömegközlekedési minőség a közúthoz viszonyítva tovább fog romlani.

A Neusiedlersee régió kivételével - ahol a kimondottan a tömegközlekedést és nem pedig a közutat kívánatos támogatni - ezért a tömegközlekedéssel szemben támasztott követelmények a JORDES+ régióban jelentősen növekedni fognak.

#### 4.1.5 Intézkedések a többi kooperációs térségben

Ha azt szeretnénk, hogy tömegközlekedés a határon átlépő közlekedésben megtartsa, és tovább erősítse piaci részesedését, feltétlenül szükség van a tömegközlekedés vonzerejének további javítására. A kínálat sűrítése mellett az utazási sebesség növelésére is szükség van a rövidebb utazási idők és a jobb csatlakozások által.



## **Északi Morva régió**

- Az átszállási kapcsolatok javítása Malacky és Bécs között a Devinska Nova Ves pályaudvaron
- szükség esetén egy Morva-híd építését követően is Malacky – Angern regionális busz összeköttetés (csatlakozással a Bécsből érkező és oda indulói vonatokhoz)

## **Neusiedlersee régió**

Fontos intézkedések megvalósítása már folyamatban van (Neusiedl – Fertőrákos vonal villamosítása), vagy kidolgozásuk még tart a Neusiedlersee koncepción belül.

## **Bécsújhely - Kismarton – Sopron régió**

A határon átlépő vasúti tömegközlekedés a Soproni csomóponton halad keresztül. Ezt a kínálatot az elmúlt években már folyamatosan javították, így Ausztria irányába sűrű ütemezett közlekedés áll rendelkezésre csatlakozásokkal Győr és Szombathely felé.

A Pannónia európai régión belüli határon átlépő együttműködés keretében további lépéseket terveznek a vasúti közlekedés javítása érdekében: a középtávú (Wien – VIE) – Wampersdorf – Kismarton – Sopron (EWESO) vasúti összeköttetést, valamint a hosszú távú Sopron – Győr ill. Sopron – Szombathely (– Zágráb) kapcsolatot.

## **További intézkedések**

Miközben a Pozsony –Győr összeköttetés még kielégítő utazási időt nyújt, a kiszolgálási gyakoriság alacsony. Győr elérhetősége az északi, Szlovákiában elterülő környékről néhány buszkapcsolatra korlátozódik. A Sopron - Pozsony összeköttetés a többszöri átszállási kényszer miatt nagyon kevésbé vonzó.

Ezekon a vonalakon ezért olyan menetrendi intézkedéseket kellene hozni, melyek egy minimális elérhetőséget biztosítanak.

## 4.2 Bécs – Pozsony vasúti összeköttetés

### 4.2.1 Eljárásmód

Az elemzés második részében a határon átlépő tömegközlekedést a Bécs – Pozsony kooperációs térségben

- vizsgáljuk meg közelebbről. A feladatok az alábbiakból tevődik össze:
- a két főváros, és országaikban a legnagyobb városok összeköttetéseinek legmagasabb besorolású funkciója
- a két központ közelsége
- több vasúti pálya megléte Bécs és Pozsony között
- a jövőbeni tisztázatlan tarifahelyzet a határon átlépő tömegközlekedésben

Különösen az egyes vasúti pályák funkciójának kérdése követeli a vasúti összeköttetések előnyeinek és hátrányainak alapos vizsgálatát.

Ezáltal a vasúti összeköttetéseket és nem csak a vasútvonalakat hasonlítjuk össze. Mind közlekedési, mind településpolitikai kritériumokat felhasználunk annak érdekében, hogy a vasúti összeköttetéseket elemezzük és értékeljük.

Ennek során csak a hagyományos vasúti közlekedéseket vizsgálunk. Nem vizsgálunk egyéb nagy sebességű rendszereket (létrehozási költségek, rendszer-kompatibilitás).

A dunai hajó-összeköttetéseket sem vizsgáljuk (utazási idők, teljesítőképesség, túlnyomórészt turisztikai funkciók).

### 4.2.2 Közlekedési kritériumok

**Útvonal hossza:** a legrövidebb összeköttetés a keleti vasút Marchegg felőli ágán keresztül vezet (66 km), a Gänserndorf-on átmenő összeköttetés és az újra kiépített „Preßburgerbahn” alig hosszabbak. A keleti vasúti pálya Bruck an der Leitha és Kittsee állomásokon keresztül 7 km-rel hosszabb, a VIE – Götzendorf bekötésen keresztül haladó összeköttetés kb. 14 km-rel hosszabb (+21% a legrövidebb összeköttetéssel szemben).

A szakasz hosszánál nagyobb jelentőségű az adott keretfeltételek között (kiépítettség állapota ill. a szükséges kiépítettségi állapot kialakításának költségei) elérhető pályaudvar és pályaudvar közötti **utazási idők**.

- Gänserndorf – Marchegg: jelenleg az összeköttetésnél két átszállásra van szükség Gänserndorf-ban és Marchegg-ben, ahol többnyire hosszabb várakozási időkre és nem túl vonzó, 90–120 perces vagy hosszabb teljes utazási időre kell számítani. Egy Észak-Bécs – Pozsony hl. st. közvetlen sebesvonat üzemeltetésével 70 perc alatti utazási időt lehetne nyújtani.
- Marchegg-i ág: a 2004-es menetrendtől a sebesvonatok 7 köztes megállóval 64-69 perces utazási időt érnek el. A 160 km/h sebességre történő kiépítéssel (villamosítás, felminősítés) 53 perc érhető el (6 köztes megálló). A nyomvonal-paraméterek alapján ez a szakasz alkalmas a legjobban egy gyors összeköttetés kialakításához, megvalósítható egy vonzó, 40 perces utazási idő (1 köztes megálló).

Ennek előfeltétele a legalább szakaszonkénti két sínpáros kiépítés az Erzherzog-Karl-Straße – Devinska Nova Ves vonalon, valamint a Devinska Nova Ves – Pozsony szakasz feljavítása (kiépítését tervezik a Páneurópai Folyosó IV modernizációjának keretében).

- Preßburgerbahn (Pozsonyi vasút): Wolfsthal – Petržalka közötti hiányzó szakasz pótlása esetén (kb. 8 km szükséges) a regionális összeköttetés (S7) utazási ideje a kiépítés nélkül 80 percnél több, gyorsvonatok esetén kb. 70 perc. A vasúti nyomvonalat távolsági villamosként jelölték ki, a Baden-i vasúthoz (WLB) hasonlóan. Ahhoz, hogy gyorsvonatokat lehessen működtetni, legalább szelektíven két sínpályás kiépítésre van szükség, melynek költségei aránytalanul nagy ráfordításokat követelnének (BMVIT, Salomon Brothers tanulmány, 1997).
- VIE – Götzendorf bekötés: A becsatlakozás megépítése során (az EWIWA vasúti összeköttetés projekt része – repülőtér Bécs-Schwechat VIE – Wampersdorf) a nagyobb szakaszhoz ellenére valamivel 60 perc feletti utazási idő lenne biztosítható.
- Keleti vasút: a szakasz ki van építve és jelenleg a leggyorsabb (sebesvonatok kb. 60 perc, gyorsvonatok 46 perc). A további kiépítés alig jelentene további utazási idő csökkenést. (Bécs – Gramatneusiedl túlterheltség).

3. ábra

#### **Bécs – Pozsony utazási idő összehasonlítás Állapot és kiépítés [perc]**

1 – Északi vasút    2 - Marchegg-i ág    3 – Preßburgerbahn    3/4 - VIE-Götzendorf bekötés    4 – Keleti vasút

2003 évi állapot  
Menetrend középtávon  
Gyors városi összeköttetés



**Teljesítőkéesség:** a teljesítőkéesség nagymértékben meghatározza a menetrend lehetőségeit, különös tekintettel a követési időkre. Mivel a Bécs és Pozsony közötti forgalom esetében a jövőben sűrű követési időből kell kiindulni (a közlekedési csúcsidőben legalább 30 perc), a szakasznak ennek megfelelő teljesítménytartalékokkal kell rendelkeznie. Az északi vasút és a keleti vasút már most magas vonatszámot mutat (személyforgalom, regionális forgalom és áruforgalom átfedése). Kritikus területek a gyorsvasút alapszakasz (Észak-Bécs – Floridsdorf) és a Bécs – Gramatneusiedl szakasz. Teljesítménytartalékok csak a Marchegg-i ágon vannak (két sínpályás kiépítés után), valamint a keleti pályán a VIE – Götzendorf bekötés megépítése után.

**Bécsi csatlakozás:** A pályák és a végállomások különbözőképpen vannak a belvárosi tömegközlekedési hálózatba bekötve. Mérvadóak a metrókapcsolatok, attraktív állomások és a rövid átjutási utak. A dél-bécsi bekötés bár jelenleg kedvezőtlen (nem a metrónál van), de a jövőben beköthetők a bécsi pályaudvarra (eljutás az U1-hez).

**Pozsonyi csatlakozás:** A főpályaudvar (Pozsony hl.st.) lényegesen közelebb helyezkedik el a centrumhoz és buszokkal és villamosokkal jól elérhető. A Petržalka pályaudvar ezzel szemben kevésbé vonzó környezetben fekszik Pozsony periferiáján és csupán buszvonalakkal érhető el. Csak Pozsony lényegesen jobb becsatlakoztatása (a Dunát átszelő metró, új vasúti átszelés megépítése) értékelné fel érezhetően a Kittsee-n átmenő megoldásokat.

Miközben a Marchegg-en átmenő összeköttetéseken a vám- és az útleví ellenőrzés a vonaton történik, az ehhez szükséges időt tehát tartalmazza a Bécs – Pozsony utazási idő, Petržalka pályaudvaron az ellenőrzés a vonaton kívül történik. Az ehhez szükséges, olykor hosszabb időt előreláthatólag Szlovákia Schengeni Egyezményhez való csatlakozásáig hozzá kell számolni a Bécs – Pozsony utazási időhöz.

Egy körvasút megteremtése, mely a két pályaudvart összeköti, a Petržalka-n átmenő szakaszok bekötését csak feltételesen fogja javítani a körvasút várostól messze eső elhelyezkedése miatt. Egy az óvárossal szemben tervezett Duna-parti állomás létrehozása ugyan növelni tudná a Petržalka-n átmenő összeköttetések attraktivitását, de csak abban az esetben, ha többrendszerű mozdonyokat alkalmaznak. (A különböző áramrendszerek miatt szükséges vontatásváltás elkerülése) és a jobb oldali Duna-part bekötése drága, és középtávon ezért aligha megvalósítható intézkedésekkel javítható (a Dunát átszelő metró, gyorsvasút).

**Alkalmasság a távolsági közlekedésben:** ahhoz, hogy Pozsony és Szlovákia számára egy közvetlen nyugati összeköttetés váljon lehetővé, a távolsági vonatok Nyugat-Bécsbe való átvezetése szükséges (a Steudel alagúton és Bécs Meidling-en keresztül, a jövőben a Bécs pályaudvaron keresztül). Pozsonyban csak a főpályaudvar biztosítja a vonatok közvetlen és gyors kelet felé történő átvezetését (megszakítások nélkül) és ezáltal teljes Szlovákia bekötését.

**Bécs – Pozsony vasúti összeköttetések értékelése Közlekedési kritériumok**

|                             | Szakasz<br>hossza [km] | legrövidebb<br>utazási idő<br>[perc] | Teljesítőké-<br>pesség | Bekötés<br>Bécs | Bekötés<br>Pozsony | Alkalmasság<br>Távolsági<br>forgalom | <b>Forgalom<br/>összesen</b> |
|-----------------------------|------------------------|--------------------------------------|------------------------|-----------------|--------------------|--------------------------------------|------------------------------|
| Gänserndorf –<br>Marchegg   | 67                     | 67                                   | +                      | ++              | ++                 | -                                    | +                            |
| Marchegg-i ág               | 66                     | 40                                   | +                      | ++              | ++                 | ++                                   | +++                          |
| Pressburgerbahn             | 67                     | 71                                   | -                      | +               | +                  | -                                    | +                            |
| VIE – Götzendorf<br>bekötés | 80                     | 62                                   | ++                     | +               | +                  | +                                    | ++                           |
| Keleti vasút                | 74                     | 47                                   | -                      | +               | +                  | +                                    | ++                           |

**4.2.3 Településkritériumok**

A tömegközlekedés tervezésének központi kérdése az intézkedések gazdaságossága. Az utazási idő és a követési idő mellett a lakosság állomásokkal történő elérését mérvadóan a megszerzendő utazóközönség száma határozza meg. Ezért az állomások vonzáskörzetében lakó és dolgozó népességet alaposabban megvizsgáltuk. Ezt a *lakópotenciált* durván az állomások körüli kb. 5 km-es vonzáskörzettel körvonalaztuk, ahol az egyszerűség kedvéért mindig egy egész kerületet rendeltünk az állomásokhoz.

**A vonzáskörzet lakóinak száma összesen:** Miközben a keleti vasút Bécs keleti és déli részét jobban eléri, a Marcheggén átmenő összeköttetések lehetővé teszik a 22. ill. 21. kerület bekötését is (Marcheggén és Gänserndorfen átmenő működtetés esetén, maximális bevonás, 817.000 lakos Bécsben). Pozsony városi részén a Marcheggén átmenő összeköttetések nem csak Pozsony központját érik el jobban, hanem a IV kerületet is (Devínska) 93.000 lakossal.

A Bécs és Pozsony közötti régióban lényegesen kevesebb lakos érhető el (maximum 53.000, összeköttetés a VIE – Götzendorf bekötésén), a legkevesebb a Marchegg-i ágnál (15.000 lakos). Ha csupán a lehetséges sebesvonal megálló mellett lakosságot vizsgáljuk, közelítenek az északi vasút összeköttetései megítélései, a VIE – Götzendorf bekötés és a keleti vasút egyenként 15.000 lakost ér el.

A **munkahelyekre** való tekintettel is a két Marcheggén átmenő összeköttetés elérhetőségi eredménye a legjobb, a legcsekélyebb elérési hatást a keleti vasút nyújtja.

**Az eddigi fejlődési dinamika:** Az 1991 és 2001 közötti lakosok számának alakulása Bécsben a 22. kerületben, az északi és a keleti vasút régiójában, Pozsonyban északnyugaton (IV. kerület) dinamikus fejlődést mutat.

**Fejlődési potenciál:** a legnagyobb fejlődési potenciálok Bécs 22. kerületében, a bécsi repülőtérnél, Bruck an der Leitha/Parndorf régióban találhatók.

Egy további jelentős megítélési kritérium a centrumok **további térségi funkcióinak** elérése: általánosságban a szolgáltatásokhoz, különösen a repterekhez való hozzáférés. Mivel a VIE repülőtér az egész európai régiót kiszolgálja, biztosítani kell az egész régióból való elérhetőséget. Miközben a Preßburgerbahn ezt aligha tudja teljesíteni (csak irreális mértékű kiépítés esetén), a VIE – Götzendorf bekötés számos lehetőséget kínál a repülőtér teljes régióba való közvetlen bekapcsolására (St. Pölten, Pozsony, Győr, Kismarton, Bécsújhely).

Pozsony számára a bécsi VIE repülőtér legalább olyan nagy jelentőségű, mint a saját pozsonyi Ivanka repülőtér. A Pozsony-Ivanka repülőtér bekötése Bécsbe és a VIE repülőtérbe az ausztriai régiók közlekedési ajánlatainak bővítését is jelenti, és végül is a repülőterek tervezett együttműködése miatt bír jelentőséggel.

10. táblázat

**Bécs – Pozsony vasúti összeköttetések értékelése Lakossági és munkahely potenciálok**

|                          | Lakók a vonzaskörzetben | Lakosság alakulása | Lakosság a régióban | Lakosság alakulása | Lehetőségek sebesvonalon megállóknál | Munkahelyek a vonzaskörzetben | Lakosság - potenciál* | Funkciók elérése | Település és összehasonlítás |
|--------------------------|-------------------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------------------------|-------------------------------|-----------------------|------------------|------------------------------|
| Gänserndorf – Marchegg   | 817                     | - 0,3              | 30                  | + 15,1             | 15                                   | 533                           | +                     | +                | ++                           |
| Marchegg-i ág            | 720                     | + 3,6              | 15                  | + 10,3             | 8                                    | 501                           | ++                    | +                | +++                          |
| Pressburgerbahn          | 619                     | - 3,2              | 37                  | + 3,0              | 6                                    | 389                           | +                     | ++               | +                            |
| VIE – Götzendorf bekötés | 617                     | - 3,5              | 53                  | + 6,4              | 15                                   | 380                           | ++                    | ++               | ++                           |
| Kelti vasút              | 615                     | - 3,3              | 51                  | + 10,6             | 15                                   | 368                           | ++                    | +                | +                            |

\* lehetőséges sebesvonalon megállóknál körzetében

#### 4.2.4 Bécs – Pozsony vasúti összeköttetések értékelése

Az összesített értékelésben az összeköttetések minősítését foglaljuk össze és felsoroljuk az azok előnyeit és hátrányait. Eközben nem csak a meglévő helyzetből indulunk ki, hanem azokból a lehetőségekből is, amelyek egy megfelelő kiépítés esetén adódnak.





## **Gänserndorf – Marchegg**

Szakasz hossza: 67 km

Lehetséges utazási idő: 67 perc (sebesvonatok)

Előnyök:

- ++ Maximális elérhetőség a lakók számára (Bécsben, Pozsonyban)
- + kiegyenlített népességfejlődés (dinamikus a régióban és Pozsonyban)
- + Bécs jó bekötése (U1, gyorsvasút)
- + Gänserndorf regionális központ erősítése
- + Alkalmas regionális összeköttetésként (szükség esetén sebesvonati követési idő)

Hátrányok:

- nincs bekötve a bécsi pályaudvarba
- a gyors összeköttetésnek nincs értelme

Javaslat: Sebesvonat követési idő a fejlesztési koncepció függvényében

## **Marchegg-i ág**

Szakasz hossza: 66 km

Lehetséges utazási idők: 53 Perc (sebesvonatok), 40 perc (gyors összeköttetés)

Előnyök:

- ++ Átlagon felüli elérhetőség a lakók számára (Bécsben, Pozsonyban)
- + Dinamikus népességfejlődés (Bécs, régió, Pozsony)
- ++ Bekötés a bécsi pályaudvarba és a pozsonyi főpályaudvarba, alkalmas távolsági közlekedéshez
- ++ Pozsonyi főpályaudvar kiépítését tervezik a Devinska Nova Ves – főpályaudvar felé a IV folyosó keretében
- + A város fejlesztési területének, a régi bécsi repülőtérnek az elérése
- + Alkalmas regionális gyorsösszeköttetésként

Hátrányok:

- Kiépítés szükséges
- csekély elérési eredmény a régióban

Javaslat: Gyorsforgalom egyedi távolsági vonatokkal, sebesvonat ütem a fejlesztési koncepció függvényében

## **Preßburgerbahn**

Szakasz hossza: 67 km (Wolfsthal – Petržalka közötti 8 km újonnan épített szakasz esetén) Lehetséges utazási idő: 71 perc (sebesvonatok)

Előnyök:

- + VIE repülőtér bekötése Pozsonyba
- + Lehetséges a bécsi pályaudvar bekötése

Hátrányok:

- – kevésbé vonzó utazási idő (és csak kevés megálló esetén lehetséges)

- csekély teljesítőképesség
- kevésbé dinamikus lakosságfejlődés
- a meglévő szakasz nyomvonalának kedvezőtlen vezetése, magas kiépítési költségek
- Wolfsthal – Petržalka közötti szakaszon hiányzó részek pótlása szükséges
- kedvezőtlen bekötés Pozsonyban

Javaslat: Sebesvonati követési idő

#### **VIE – Götzendorf bekötés:**

Szakasz hossza: kb. 80 km (VIE – Götzendorf közötti 13 km újonnan épített szakasz esetén, EWIWA része) Lehetséges utazási idő: 62 perc (sebesvonatok)

Előnyök:

- ++ VIE repülőtér bekötése Pozsonyba és a teljes régióba
- ++ a keleti vasút megnövelt teljesítőképessége
- + regionális elérhetőség

Hátrányok:

- kedvezőtlen bekötés Pozsonyban

Javaslat: Sebesvonati követési idő

#### **Keleti vasút**

Szakasz hossza: 74 km

Lehetséges utazási idő: 55 perc (sebesvonatok)

Előnyök:

- + Bécs – Pozsony gyors összeköttetése
- + korlátozottan alkalmas távolsági közlekedésre (Pozsonyban időrabló átvezetésre van szükség, a 2004-es menetrend szerint)

Hátrányok:

- csekély teljesítőképesség
- kedvezőtlen bekötés Pozsonyban

Javaslat: Sebesvonati követési idő a VIE – Götzendorf bekötés létrehozásáig

11. táblázat

#### **Bécs – Pozsony vasúti összeköttetések teljes értékelése**

|                          | Forgalom | település | összesen |
|--------------------------|----------|-----------|----------|
| Gänserndorf – Marchegg   | +        | +++       | +/++     |
| Marchegg-i ág+++         | ++       | +++       |          |
| Pressburgerbahn          | +        | +         | +        |
| VIE – Götzendorf bekötés | ++       | ++        | ++       |
| Keleti vasút             | ++       | ++        | +/++     |

#### 4.2.5 Összefoglaló értékelés

A Bécs és Pozsony közötti gyorsvasúti összeköttetések esetén (gyorsvonat, sebesvonat) pályaudvartól pályaudvarig jelenleg 60 – 70 percre van szükség. Bécsben és Pozsonyban a pályaudvarhoz való átlagos odajutási és onnan eljutási idő beszámításával háztól házig igen hosszú, kb. 100 – 120 perces összes utazási időt kaptunk, ez lényegesen hosszabb, mint az átlagos utazási idő egy személygépkocsival (70 - 90 perc).

A vasút ezáltal jóval kevésbé vonzó, mint a saját jármű igénybevétele. A szlovák állampolgárok a helyzetet még kedvezőtlenebbül ítélik meg, mert a határátlépő vasúti közlekedési tarifák a szlovákiai belföldi tarifák sokszorosai. A két hátrány következményeként a vasútra eső részarány (modal split) nagyon alacsony.

A vasúti összeköttetés az ausztriai tapasztalatok alapján (ÖIR, 2002, Bécsi vonalak hálózati elemzése) csak elfogadható utazási időarányok esetén versenyképes. Az utazási sebességek arányával kifejezve (a teljes utazási időre vonatkoztatva) a vasútnak legalább a közút 80%-át kell elérnie.

Jelenleg a vasút a centrumok átlagos összeköttetésében 70 – 80%-ot ér el, olyan összeköttetéseknél, melyek nem a centrumba, vagy onnan kivezetnek, ennek megfelelően többet.

Figyelembe kell venni, hogy a közutakon időlegesen torlódásokkal kell számolni a határnál, és ezáltal növekszik az utazási idő is. A vasúton legalábbis a Petržalka pályaudvar határátkelőhelyen kell várakozási idővel számolni a helyhez kötött útlevél- és vámkezelés következtében.

A Bécs – Pozsony közötti folyamatos autópálya összeköttetés kiépítésével (2007-től várható) és a Schengeni határok megszűnésével a jelenlegi kb. 80 perces személygépkocsi utazási idő kb. 65 percre fog jelentősen lerövidülni, és az utazási idő arányszáma 55 – 65 %-ra fog romlani. **Már annak érdekében is, hogy a jövőben csak az utazási sebesség arányát stabilizáljuk, a vasúti közlekedés jelentős felgyorsítása szükséges.**

A magas utazási sebességek ezen kívül javítják a vasúti összeköttetések gazdaságosságát: Az alacsony utazási idők rövidítik a fordulókat, vagonszámot és személyzetet takarítanak meg, növelik a keresleti hatásokat. Azáltal, hogy összehasonlítható háztól-házig tartó utazási időket tudunk ajánlani, a vasút versenyképesebb lesz a személygépkocsival szemben.

**A szükséges utazási időt csak a Marchegg-i ág kiépítésével lehet elérni** (a szlovák pályaszakasz fejlesztése tervbe van véve). **Ezen felül szükséges a VIE - Götzendorf bekötés kiépítése annak érdekében, hogy a bécsi repülőtér optimálisan be lehessen kötni a vasúthálózatba és a Pozsonyba.** Végül javasoljuk az S7/Preßburgbahn Wolfsthal – Petržalka közötti hiányzó szakasz megépítését az ausztriai határvidéknek Pozsonyhoz való helyi bekötése érdekében.

#### 4.2.6 A vasúti összeköttetések minőségével szemben támasztott követelmények

Az utazási idők és intervallumok alapvető elvárások egy vonzó tömegközlekedéssel szemben. A személygépjárműből való átszálláshoz azonban további fontos kritériumokra is szükség van:

- Megbízhatóság pontos indulással
- Modern kocsik (alacsony padló, légkondicionált)
- Könnyen megjegyezhető menetrend (követési idős menetrend)
- Utas-információ

Az intervallumok, a vonatok száma tekintetében az ÖBB egy ajánlatkonceptiót fejlesztett ki, amely a vonatok jól összehangolt elosztását irányozza elő a vasúti összeköttetéseken. Az értékelés abba az irányba mutat, hogy a koncepció a vonatok számára vonatkozóan jól megfelel a JORDES régió elemzéséből levezethető követelményeknek –hosszútávon megközelítőleg a vonatszám megduplázását irányozza elő.

12. táblázat

##### Jelenlegi vonatkínálat és az ÖBB ajánlati koncepciója

|                                          | 2003-ig érvényes<br>menetrend | (2004-es menetrend)                                                  | ÖBB ajánlati<br>konceptió 2007          |
|------------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Bécs Pozsony összeköttetés               | túlnyomórészt szelektív       | 1 órás követéssel, keleti<br>vasút. 2 órás követési<br>idő Marchegg, | 1 órás gyorsvonati<br>követés Marchegg, |
| 1 Gänserndorf – Marchegg                 | *                             | *                                                                    | *                                       |
| 2 Marchegg-i ág                          | 6                             | 11                                                                   | 33                                      |
| 4 keleti vasút                           | 12                            | 17                                                                   | 18                                      |
| Összeköttetések Pozsony felé<br>összesen | 18                            | 28                                                                   | 51                                      |
| Vonatok/óra Bécs – Pozsony               | 0 – 1                         | 1 – 2                                                                | 2 – 3                                   |

\*Átszállás Marchegg-ben



A JORDES+ modulból le lehetett vezetni az attraktív, versenyképes vasúti összeköttetésre érvényes követelményeket az utazási időre vonatkozóan. Célutazási idők:

13. táblázat

**Vasúti célutazás Bécs – Pozsony**

|                         | Regionális összeköttetés | Sebesvonat összeköttetés | Gyorsvonat összeköttetés |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Pályaudvar – pályaudvar | célutazás 70 percig      | 50-60 perc               | 40 perc alatt            |
| ÖBB ajánlati koncepció  | -                        | 53 perc                  | 40 perc                  |

Az ÖBB ajánlati koncepcióval végzett összehasonlítás azt mutatja, hogy a célutazási idők megközelítőleg teljesülnek. Valószínűleg további utazási idő rövidülés is lehetséges, mivel az ÖBB koncepció a szlovákiai területen csak kevés kiépítéssel számol.

## 4.3 Intézkedések

A meglévő tömegközlekedési minőségből és a változó keretfeltételekből óvatosan következtetéseket vonhatunk le a regionális, települési és közlekedési politika területein szükséges intézkedésekre vonatkozóan. Ezek az intézkedés javaslatok végül is túlmutatnak a JORDES+ régió településpolitikai koncepcióinak keretein.

Világos, hogy ez az elemzés a koncepciókhoz csak egyes elemekkel járulhat hozzá, a tervezési szempontokat azonban nem tudja átfogóan lefedni. Különösen az olyan közlekedési intézkedéseket, mint a követési intervallumok és kiépítések, a gazdaságosság szempontjai alapján is ellenőrizni kell. Ezt a JORDES folyamat egy további fokozatának feladata lehet.

### 4.3.1 Marchegg-i ág kiépítése

Csak a **Marchegg-i ág 160 km/h-ra történő két sínpályás kiépítése esetén** érhető el a 40 perces pályaudvar-pályaudvar közötti utazási idő. Ezáltal a vasút a közúti utazás sebességének kb. 75%-át éri el. Ez az utazási idő tartalmaz egy megállót egy elővárosi pályaudvaron. Ez lehet a Simmering U3-nál, 2009-től inkább Stadlau-ban egy későbbi U2 csatlakozással és lényegesen nagyobb elérhetőségi eredménnyel (2., 21., 22. kerületek).

Az közút belátható időn belüli kiépítésének hátterében ezért a Marchegg-i ág megépítése a legsürgősebb. Ha nem akarjuk, hogy a vasút tovább veszítsen piaci részesedéséből, legkésőbb a Schengeni határok megnyitását követően kellene a határon átlépő vasúti közlekedésben lényegesen rövidebb utazási időket nyújtani.

### 4.3.2 Javaslatok egy Bécs – Pozsony ajánlati koncepcióhoz

A koncepciót a régió optimális bekötése érdekében ki kellene egészíteni további összeköttetésekkel. A koncepciót lépésenként kell fejleszteni a megváltozott keretfeltételekkel:

**Rövidtávon** figyelembe kell venni a javított 2004-es menetrend gazdaságosságát és kísérő intézkedésekkel (marketing) emelni kell azt. A követési időket minden esetben meg kell tartani.

- A Marchegg-i ág kiépítésének elsőrendű fontosságúnak kell lennie, hogy legkésőbb Szlovákia Schengeni Egyezményhez való csatlakozásával egy versenyképes Bécs – Pozsony gyorsvasút összeköttetést lehessen kialakítani.
- Kiegészítésként villamosítani kell a Gänserndorf – Marchegg szakaszt (hálózati hatékonyság, áruforgalom). A sebesvonatok Gänserndorf – Marchegg állomásokon ezután történő keresztülvezetése új településpolitikai lehetőségeket nyit.
- Szlovákiának a Schengeni Egyezményhez történő csatlakozásával megszűnhetnek a határellenőrzések és ezzel a Kittsee-ben való megállás is. A Marchegg-ben történő megállás csak dízel, vagy többrendszerű mozdonyok esetén hagyható el (IC-sebesség esetén). A Devinska Nova Ves-ben történő megállás a Malacky felé haladó szakasszal való összeköttetés miatt szükséges (sebesvonal).

**Középtávon** a JORDES+ régióban egy teljes hálózatot kell biztosítani optimális összeköttetésekkel:

- Bécs pályaudvar megépítése egy jobb nyugat-keleti összeköttetés, a határon átlépő forgalom bekötése érdekében (Marchegg, városi összeköttetés a VIE repülőtér felé)
- VIE repülőtér bekötés kiépítése – Götzendorf (EWIWA)
- Építkezés folytatása Wampersdorf – Sopron irányában (EWESO) annak érdekében, hogy a repülőteret optimálisan be lehessen kötni a vasúthálózatba.

**Hosszútávon** a vasúti kínálatot a forgalmi igényeknek megfelelően kell kibővíteni.

(ütemsűrítés, közvetlen vonatok).

- A Wolfsthal – Petrzalka (S7) szakasz hiányzó részének pótlásával mindenekelőtt az ausztriai vidék kapcsolata javulna Pozsonnyal.

A jövőbeni ajánlatokkal kapcsolatos javaslatokat a következő táblázatban foglaltuk össze. Differenciált kezelőrendszer kialakítását javasoljuk. Ez azt jelenti, hogy a különböző funkciójú vasúti összeköttetések különböző utazási sebességeket és különböző megállókat kívánnak meg. Ebből a következő ajánlatok adódnak az IC-, sebes- és gyorsvasúti összeköttetésekre vonatkozóan. Az adatok a csúcsidőn kívüli közlekedési időszak intervallumaira vonatkoznak. A csúcsidőszak közlekedési időszakban rendszerint kétszeres ajánlatból (felezett követési idő) kell kiindulni.

14. táblázat

**A határon átlépő JORDES+ ajánlati koncepció**

| Bécs – Pozsony           | jelenleg/rövidtávon (2004-től)                | Középtávon (2009-től)                       | Hosszútávon (2015-től)**     |
|--------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------|
| Gänserndorf – Marchegg   | -                                             | -                                           | sebesvonalat ütem            |
| Marchegg-i ág            | 2 órás sebesvonalat                           | 1 órás IC-ütem<br>1. órás sebesvonalat ütem | IC-ütem<br>Sebesvonalat ütem |
| Preßburgerbahn           | -                                             | -                                           | S-Bahn ütem                  |
| VIE – Götzendorf bekötés | -                                             | 1 órás sebesvonalat ütem*                   | Sebesvonalat ütem            |
| Keleti vasút             | 1-órás ütem (sebes- és<br>regionális vonatok) | -                                           | -                            |

\* Megvalósítás csak 2009 után lehetséges

\*\* Sűrítés a közlekedési igény függvényében

A sebesvonalatok Petrzalka-n keresztül Pozsony hl.st.-ig tartó továbbvezetésénél időigényes mozdonycserére, vagy többrendszerű mozdonyra van szükség. Az intézkedések gazdaságosságát meg kell vizsgálni.



## Maßnahmen Verkehr

- Ausbau:
- kurzfristig
- mittelfristig
- längerfristig
- Busverbindungen
- Elektrifizierung
- Fahrplanabstimmung
- Schienenverbindungen

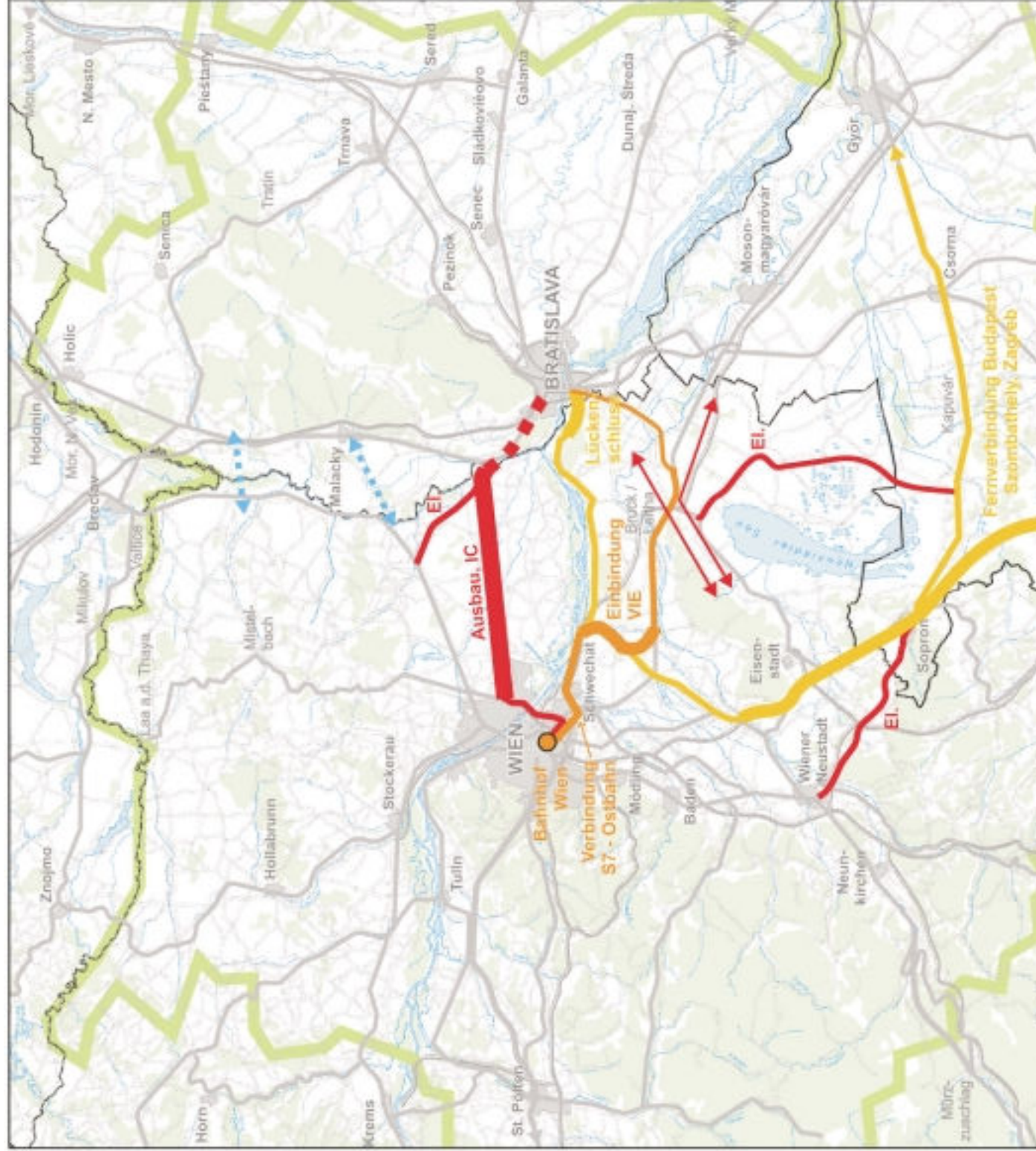


November 2003

Erstellung: W. Neugebauer



VIENNA TELE CO-OPERATION CENTER  
getestet auf Verträglichkeit mit der EU  
Grundkarte: 1999  
Bearbeitung: L. Gumnader



### 4.3.3 Megállók

A megadott ütemvázlat esetén a következő sebes- és gyorsvonati megállók adódnak:

15. táblázat

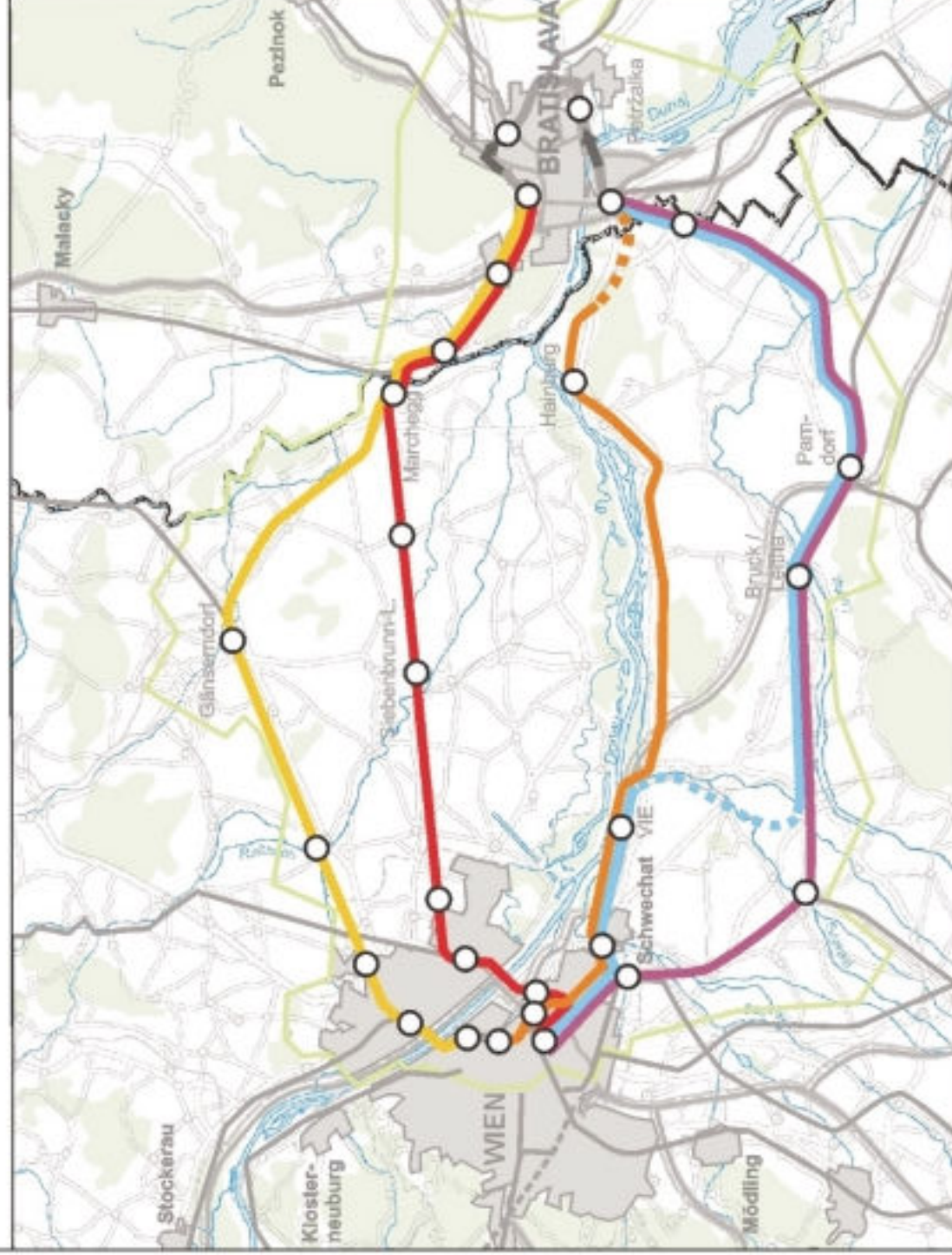
#### A lehetséges sebes- és gyorsvonati megállók szakaszok szerint

| Bécs – Pozsony           | a vontatástól függően | Szükséges megállók                                                                                                                                   | Lehetséges megállók                                                      |
|--------------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Gänserndorf – Marchegg   | –                     | Észak-Bécs, Floridsdorf, Leopoldau, Gänserndorf, Marchegg, Devinska Nova Ves, Lamac, Pozsony hl.st.                                                  | Deutsch-Wagram, Siemensstraße                                            |
| Marchegg-i ág            | sebesvonat ütem       | Bécs Dél, Simmering (U3), Erzherzog-Karl-Straße (2009-től: Stadlau U2), Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Marchegg, Devinska Nova Ves, Lamac, Pozsony hl.st. | Hausfeld (U2 meghosszabbítása esetén) Aspern repülőtér (kiépítés esetén) |
|                          | IC-ütem               | Bécs Dél, Simmering (U3), 2009-től Stadlau (U2), Pozsony hl.st.                                                                                      | Lasse                                                                    |
| VIE – Götzendorf bekötés | sebesvonat ütem       | Észak-Bécs, Közép (Bécsi pályaudvar), VIE, Bruck an der Leitha, Parndorf, Pozsony Petrzalka                                                          | St. Marx, Kaiserebersdorf                                                |
| Keleti vasút             | sebesvonat ütem       | Bruck an der Leitha, Parndorf, Pozsony Petrzalka                                                                                                     | Kledering, Gramatneusiedl                                                |



# Schienenverbindungen Wien - Bratislava

## Mögliche Halte Eilverbindungen / Ausbaustandorte



## Siedlung und Verkehr



- Bestandsstrecken
- Planung
- Gänserndorf - Marchegg
- Marchegger Ast
- Pressburgerbahn (S7)
- Spange VIE - Götzendorf
- Ostbahn
- Einzugsbereich
- nachfrageabhängige Verlängerung



November 2003

Erstellung: W. Neugebauer



VIRNA TRIE CO-OPERATION CENTER  
gegründet von VITECC und VITECC  
Gründung 1999  
Festlegung: J. Neugebauer



Österreichisches Institut für Raumplanung

## 4.4 Határon Átnyúló Közlekedési Szövetség

A tömegközlekedés vonzóvá tételének keretében többek között vita tárgya a keleti régiók közlekedési kapcsolatainak kibővítése a Pozsonyi térségre. A közlekedési kapcsolatok jó feltételeket biztosítanak a tömegközlekedés határon átlépő regionális ajánlatainak integrációjához. A következőkben

- a már meglévő nyugat-ausztriai ill. nyugat-európai határokon átnyúló közlekedési kapcsolatokat és azok szervezési problémáit mutatjuk be
- a jelenlegi szervezeti/tarifahelyzetet írjuk le a Bécs – Pozsony tömegközlekedésben, és annak a kérdésnek járunk utána, hogy vajon lehetséges-e egy határon átnyúló közlekedési szövetség létrehozása Bécs / Pozsony határhoz közeli térségében is.
- A meglévő határon átnyúló közlekedési szövetségek leírása irodalmi kutatásokon alapszik, a VOR Pozsonyra történő kiterjesztését egyéni elemzések alapján egészítettük ki.

### 4.4.1 Határon átnyúló szövetségi megoldások külföldön

A következőkben leírt már működő határon átnyúló közlekedési szövetségeket kizárólag két megközelítőleg hasonló jövedelemszintű nyugat-európai állam között hozták létre. Az EU államok és a nagyon eltérő jövedelemszintű kelet-európai csatlakozó államok között eddig még nem léteznek közlekedési szövetségek. Németország és a vele határos csatlakozó államok, Lengyelország és Csehország között sincsenek még jelenleg határon átnyúló közlekedési szövetségek.

A VOR Pozsonyra történő kiterjesztése így az első próbálkozás lenne Európában egy közlekedési szövetség létrehozására erősen különböző jövedelemszintű államok között – az ebből származó szervezési problémákkal (lásd a továbbiakban).

#### **EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein**

Németország határos területei funkcionálisan szorosan kapcsolódnak Salzburg városhoz. Ausztria EU csatlakozásával Salzburg város a legközelebbi felső szintű központ lett a határos vidéki németországi területek számára. Ezáltal 1997-ben a Salzburgi Közlekedési Szövetséget kiterjesztették a Berchtesgadener Land járásra. Ez az Európa-szerte egyedülálló együttműködési szerződés volt az első államhatárokon átnyúló közlekedési szövetség Ausztriában.

A különböző forgalmi adók problémája és a bevétel megosztása megoldható volt. A megoldatlan problémák közé tartozik a kedvezményre jogosító igazolványok kölcsönös elismerése, az ütemezett menetrendek összehangolása, valamint az iskolaidők figyelembe vétele vagy egybehangolása (VCÖ, 2003).

Eddig nagyon jók a tapasztalatok a Salzburg és Berchtesgadener Land járás közötti határon átnyúló közlekedési szövetséggel kapcsolatban. Szó van a szövetség Berchtesgadener Land járáson túli kiterjesztéséről a belső bajorországi forgalomra, valamint a vasút bekötéséről (Presseinfo EuRegio 2002.11.26.).

### **Vorarlberg Közlekedési Szövetség**

Liechtenstein teljes mértékben integrálódott a Vorarlberg Közlekedési Szövetségbe, 1999 óta néhány svájci és németországi város számára is elérhető Vorarlbergben a Landbus-Unterland vonalhálózata szövetségi jegyekkel.

Szűk együttműködés áll fent a Vorarlberg közlekedési szövetség és a Kelet-Svájci Közlekedési Szövetség között is. Az egyik szövetség bérleteihez kedvezményesen megvásárolhatók a másik szövetség pótvagy-bérletei.

A Bodensee-vel szomszédos államok hosszú távú célja egy négy országra kiterjedő közlekedési szövetség létrehozása a Bodensee térségben.

### **Németország/Svájc/Franciaország hármass határ**

A Németország/Svájc/Franciaország hármass határnál lévő államhatárokon átlépő közlekedési szövetség földrajzi elhelyezkedése miatt nagyon jelentős.

A közös tarifájú határon átlépő szövetségek közé tartozik időközben a Lörrach Régió Közlekedési Szövetsége, a Freiburgi Közlekedési Szövetség, a Waldshuter Tarifaszövetség, valamint az Észak-Svájci Tarifaszövetség.

1995 óta kínálnak közös havi és éves bérleteket. 2001-ben bevezettek egy a három nemzetre érvényes 24 órás jegyet. A közös közlekedési szövetség megalapítása óta a tömegközlekedési ajánlatokat folyamatosan bővítették és ezeket minden évről-évre egyre több utas használja. Egyrészt határon átlépő vonalakat alakítottak ki: ide tartoznak a határon átlépő buszvonalak, a regionális vonatok és az S-Bahn (HÉV) vonalak. Másrészt speciális határon átlépő ajánlatokat alkottak a diákok, és az ingázó dolgozók számára. A Basel-i nagytérségben jelenleg egy S-Bahn koncepciót valósítanak meg Südbaden, Elzász és Északnyugat-Svájc között.

### **Szervezési problémák**

A határon átnyúló közlekedési szövetségek létrehozása során az eddigi tapasztalatok alapján a következő kérdésekben kell konszenzusra jutni és azt szerződésben rögzíteni:

- közületi gazdálkodású szolgáltatások finanszírozása,
- a közlekedési vállalatok szövetségi menetjegyeinek elismerése,
- a szövetségi bevételek felosztása a közlekedési vállalatok között (VCÖ, 2003).

A keleti régiók és a vele határos területek közötti határon átnyúló közlekedési szövetség létrehozásakor Magyarországon és Szlovákiában ezen felül a nagy vásárlóerő különbséget kell figyelembe venni. Ahhoz, hogy ezeket a jövedelemkülönbségeket kompenzálni lehessen, egy tarifamodellt kellene kifejleszteni, mely magyar és szlovák utasok esetén anyagilag támogatja a kedvezőbb tarifákat.

#### 4.4.2 Szövetségi megoldások a JORDES+ régióban

##### Kiindulási helyzet

Bécsben, Alsó-Ausztria nagy részén és a Burgenlandban a közlekedési vállalatok a Keleti Régió Közlekedési Szövetségben (VOR) egyesültek és szerveződtek. A közlekedési szövetség zónákra van felosztva, melyekben egységes tarifarendszer érvényes, vagyis egy VOR jeggyel a szövetségen belül minden tömegközlekedési eszközt használni lehet. Ez alól kivételek a Pozsonyba járó buszok. Az átnyúló tarifákból és az árkülönbségből származó tarifa-veszteségeket a szövetség és a tartományok viselik. Keleten a szövetség közvetlenül határos Szlovákiával és Magyarországgal, így az ausztriai határon átnyúló kibővítést megfontolásra érdemesnek tartják.

Szlovákiában a közlekedési vállalatok egymástól függetlenül tevékenykednek. Nincsen egységes tarifaképzés, mely megnehezíti az egyik tömegközlekedési eszközről a másikra való átszállást. A Pozsonyi nagytérségben 2001-ben első lépésben a nemzeti vasút (ZSR), a városi közlekedési vállalatok (DPB), valamint a regionális buszvállalatok (SAD)

Az integrált jegyek a teljes tömegközlekedési hálózaton érvényesek Pozsony városi területein, valamint a Malacky felé közlekedő buszokon (SAD).

##### A vasúti tarifák összehasonlítása egy személygépkocsi út költségeivel

A tömegközlekedés relatív vonzóságának ábrázolása érdekében bemutatjuk a legfontosabb összeköttetések tarifáit és ezt követően összehasonlítjuk azokat egy személygépkocsi út költségeivel.

Az összehasonlítást a Bécs - Pozsony és Bécs – Győr vasúti összeköttetések különböző szakaszhosszaival kezdjük:

16. táblázat

##### A vasúti összeköttetések szakaszhosszai (tarifa-km)

| Bécs – Pozsony        |                     | Bécs - Győr |
|-----------------------|---------------------|-------------|
| Marchegg-en keresztül | Kittsee-n keresztül |             |
| 66                    | 80                  | 120         |

Az utazási költségek összehasonlítása azt mutatja, hogy a tarifák a szlovák állampolgárok részére kereken 50% alacsonyabbak, mint az osztrákok számára, és ez minden közlekedési eszközre érvényes.

A személygépkocsival való utazás lényegesen drágább, mint busszal vagy vasúttal. Különösen ingázók számára kedvező viszonylag a tömegközlekedés.

17. táblázat

#### **A Bécs – Pozsony tarifák (€-ban), oda-vissza út (naponta)**

| Bécs – Pozsony | egyszeri út Ausztriából | Egyszeri út Szlovákiából | Ingázók Szlovákiából |
|----------------|-------------------------|--------------------------|----------------------|
| Szgek          | 28,12                   | 13,40                    | 13,40                |
| Vasút          | 16,00                   | 7,34                     | 4,50                 |
| Busz           | 21,50                   | 7,34                     | 5,15                 |
| Szgek = 100    |                         |                          |                      |
| Szgek          | 100                     | 100                      | 100                  |
| Vasút          | 57                      | 55                       | 34                   |
| Busz           | 76                      | 55                       | 38                   |

Szlovákiából = tarifa szlovák állampolgárok részére

Ingázók: Feltevés: 5 utazás hetente (oda-vissza), busz: heti bérlet használata esetén. Szgek a hivatalos kilométerpénz szerint, személyek száma = 2 személy

Forrás: ÖBB, Aurex, saját számítások, készült 2003. november

Figyelembe kell venni, hogy ezek a tarifák a határon átlépő közlekedésben bár magasabbak, mint a szlovákiai belföldi tarifák, az ausztriai tarifákkal összehasonlítva azonban nagyon alacsonyok. Ezen tarifák további csökkentése nem tűnik finanszírozhatónak (lásd lentebb is).

#### **4.4.3 VOR kiterjesztése Pozsonyra**

Az Ausztria és Szlovákia közötti határon átlépő közlekedés célja és forrása elsősorban a Bécs és Pozsony közötti határhoz közeli régiókban található. Egy Interreg Ila tanulmány ezért a VOR-ral együttműködve egy javaslatot dolgozott ki csak Pozsony város szövetségi térségének bővítésére (Regional consulting, 1997).

A tanulmányban a VOR kiterjesztését javasoljuk vasúti benyúló nyomvonalak formájában Marchegg-en keresztül a Pozsonyi főpályaudvarra (2. zóna), valamint Kittsee-n keresztül (a 686 zóna kiterjesztése) Bratislava- Petržalka felé.

Az Ausztria és Szlovákia közötti jövedelemkülönbség kompenzálása érdekében egy tarifamodellt fejlesztettünk ki. A Közlekedési Szövetség összes jegytípusát meg lehessen vásárolni Szlovákiában, ahol is az egyszeri útra szóló menetjegyet a szlovákiai állampolgárok részére a vásárlóerőhöz igazított tarifáért lehet megvenni (VOR különleges menetjegyek szlovákiai polgárok számára). A szlovák állampolgárságot a vásárláskor igazolni kell. A bérleteket azonban ausztriai áron kell kínálni, mert a bérlethasználók Ausztriában dolgoznak, és magasabb jövedelemmel rendelkeznek.

A VOR-tarifa és a szlovákiai polgárok egy útra szóló jegyárai közötti különbségéből árképzési veszteség adódik (ATV). Az ATV tarifaveszteség kiszámításának alapja a vasút azon szlovákiai utasainak száma, akik egy útra szóló jegyet használnak (1997: kb. 130 személy/nap és irány).



Mivel a szövetségi menetjegyekkel több közlekedési eszköz használható, áttarifálási veszteség is keletkezik (DTV). A DTV kiegyenlíti a drága kezdő kilométer bevételekiesését a vállalati tarifák szövetségi tarifákhoz való igazításával. A DTV kiszámításának alapja a vasút összes utasának száma. Az ATV-ből és a DTV-ből a különböző forgatókönyvek szerint a 2010-es prognózisévra 124.000 - 1,2 millió € hozzájárulási igény adódik az árképzési és áttarifálási veszteségeknél a normál szlovákiai tarifára és 451.000 - 3,8 millió € a speciális szlovákiai tarifákra (készült 1997).

A vásárlóerő hosszú távon várható kiegyenlítődése esetén a tarifaszintet megfelelően ahhoz kell igazítani.

A szövetségben együttműködő közlekedési vállalatok és önkormányzatok egyéni érdekeinek összehangolása az államhatárokon belül is nehézkes, ahogyan az ausztriai közlekedési szövetségek kialakulásának példája is mutatja. Egy határon átnyúló közlekedési szövetség megvalósítása a leírt szervezési nehézségek figyelembevétele mellett még nehezebb.

Összefoglalva megállapítható, hogy jelenleg nagyon kevés nemzetközi példa van a határon átnyúló közlekedési szövetségekre. Az Ausztria, Magyarország és Szlovákia közötti határon átnyúló közlekedésében jelenleg differenciált tarifarendszer érvényes. Az Ausztria és Szlovákia közötti nagy jövedelemszint-különbségek és a nagyon különböző tarifaszintek miatt egy szövetségi megoldás magas támogatást igényel (VOS-tanulmány). Egy határon átlépő közlekedési szövetség Magyarországgal és Szlovákiával ezért csak hosszútávon – a jövedelemszintek kiegyenlítődése után – realizálható.

A vásárlóerő kiegyenlítődése előtt létrehozott közlekedési szövetség hatásaként a pozsonyi városrész könnyebb elérhetősége várható az ausztriai területekről.

#### **4.4.4 Liberalizáció**

Megfelelő, határon átnyúló közlekedési szolgáltatási ajánlat is előfeltétele a határon átnyúló közlekedési szövetség létrehozásának.

Európai szinten néhány éven belül a helyiérdekű- és regionális tömegközlekedés liberalizációjáról<sup>1</sup> szóló rendelet fogja jelentősen megkönnyíteni a határon átnyúló forgalom szervezését. A különböző országok önkormányzatai komplikációtól mentesen rendelkezhetnek majd közlekedési szolgáltatásokat a legjobb ajánlatot tevő közlekedési vállalatnál, amennyiben megegyeznek egy közös finanszírozásban. Ennél nem játszik majd szerepet, hogy a közlekedési vállalat székhelye mely országban található. Ausztria számára nagy jelentőségű, hogy az új szabályozás az EU kibővítése után Magyarországra és Szlovákiára is érvényes (VCÖ, 2003).

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és Tanács a vasúti, közúti és belvízi hajózási utakon történő személyszállításra vonatkozó, a tagállamok közgazdasági követelményeivel és a közbeszerzési szerződések odaitélésével összefüggő teendőiről szóló rendelete.

Jelenleg a közlekedési vállalatok piachoz való hozzáférését koncesszió szabályozza. Csak akkor lehetségesek regionális határon átnyúló közlekedési rendszerek, ha a szomszédos országok vállalatai megszerezhetnek ilyen koncessziókat a hálózatok és vonalak működtetéséhez.

Az új EU rendelet hatályba lépéséig ezért olyan átmeneti megoldásokat kell találni, melyek a meglévő törvényi előírásokkal összhangban vannak. Ausztriában és Németországban már lehetőség van bizonyos esetekben, a busz- és vasútközlekedésben arra, hogy versenykiírás alapján a legjobb ajánlatot tevő közlekedési vállalat részére koncessziót adjanak ki (közlekedési szolgáltatási szerződések keretében, melyek meghatározzák a közlekedési vállalat feladatait és a fizetendő közpénz mértékét). Ausztriában mindenekelőtt regionális területen fognak nemzetközi vállalatok tevékenykedni.

A határon átnyúló vasúti közlekedésben a liberalizáció lehetőségeit a JORDES+ régióban először csak szórványosan fogják kihasználni. Az áruforgalomban egy teljes vonatot fognak Marchegg-en keresztülvezetni. A személyforgalomban jelenleg határon átnyúló utakat csak üzemi kompenzációval számolnak el.

Az ÖBB operatív önálló vállalatokká történő szétválasztásával és a tovább folytatódó liberalizációs lépésekkel lehetőség nyílhatna arra, hogy folyamatos határon átnyúló utakat egy vállalat teljesítsen. Szlovákiai és magyar vállalatok itt bevethetnék költségelőnyeiket, hogy szolgáltatásaikat kedvezőbb áron kínálhassák.

## 5. TERVEZÉS – LEHETSÉGES FORGATÓKÖNYVEK

Ebben a fejezetben a telephelyfejlesztés és a forgalom területeinek aktivitásait mutatjuk be és értékeljük, hogy azok mennyire vannak összhangban a településpolitikai célkitűzésekkel. Erre építve fejlesztjük ki a településpolitikai forgatókönyveket:

Az első durva, a teljes JORDES+ régióra vonatkozó forgatókönyvek a gazdasági telephelyek esélyeinek megoszlására orientáltak. Itt a KUMULATÍV DINAMIKA és a POLICENTRIKUS STRUKTÚRA forgatókönyveit különböztetjük meg.

A Bécs és Pozsony közötti régióra vonatkozóan települési forgatókönyveket készítünk a 4. fejezetben kidolgozott eredményekre építve.

### 5.1 Aktivitások a településfejlesztés területén

#### 5.1.1 Logisztika / áruterminálok

Az EU keleti bővítésével a bécsi, pozsonyi és győri telephely-térségek egy közös gazdasági térséggé alakulnak, lényegesen nagyobb humántőke- és üzemi potenciállal. A központi elhelyezkedés és a transz-európai hálózatok csomópontsűrűsége következtében a JORDES+ régió egész Európában az egyik legkiválóbb telephely-térséggé fejlődik. A magas szintű vasúti és közúti hálózatok kiépítése és a **multimodális csomópontok aktiválása** teremti meg a policentrikus struktúra fenntartásának és továbbfejlesztésének gerincét.

A hálózati csomópontok elhelyezkedéséből eredően a JORDES+ régió résztérségei számára egész specifikusan kedvező elhelyezkedések adódnak különböző piacok megdolgozására, ill. a különböző vállalati funkciókhoz és ágazatokhoz való alkalmasság szempontjából. A transz-európai hálózatok és hálózati csomópontok megteremtik az önálló centrumok regionális-gazdasági és településpolitikai fejlesztési perspektíváinak feltételeit, melyeket az egymás közötti erősebb specializálódás és funkcionális összefonódás jellemez.

Jelenleg két-két áruterminál (vasút-közút) létezik Bécsben és Pozsonyban és egy Győrben. Ezen felül a vízi útvonallal összefüggésben a Wien-Freudenau, Krems és Győr áruátrakodó helyeket kell megemlíteni.

Ezeknek a magas szintű logisztikai telephelyeknek a kiépítési tervei rövid és középtávon valósulnak meg:

- Wien-Inzersdorf: A déli tengely és a Simmering – Schwechat tengely közötti telephely térség az áruterminál létrehozásával és az S1 ezzel egyidejű kiépítésével erősen felértékelődik. Ez további impulzusokat ad Bécs déli telephelyeinek, valamint a Bécs közeli környéknek Hannersdorf – Leopoldsdorf és a szomszédos letelepülési térségeknek (Himberg). A déli tengely és a Simmering – Schwechat tengely, valamint a köztük lévő térség még vonzóbbá tételének ilyen háttérével az S1 hatásai Bécs északi részén és az észak-bécsi környéken legalábbis rövid és középtávon szerény dinamikai fejlődést fognak kiváltani.

- Sopron: A Sopron – Kismarton – Mattersburg – Bécsújhely dinamikus térségnek további impulzusokat kölcsönöznek.
- Tulln / Judenau: A Duna-híddal a Dunától északra fekvő dinamikus tengelytérségek is becsatolódnak és a Stockerau-Krems tengely felértékelődik. A St. Pölten és Tulln áruterminálokkal, a Krems kikötővel és a Stockerau-i autópálya-hálózati csomóponttal az alsó-ausztriai központi térségben kitűnő körülmények adóttak a dinamikus fejlődéshez, egy figyelemre méltó népességi potenciál háttérével. Az alsó-ausztriai központi térség regionális gazdaságfejlesztési koncepciója (RWK) ezeket a tényezőket különösen a Bécs környékéhez képest „hiányzó vonzaskörzeti hátrányok” háttérében hangsúlyozza.

Hosszútávon tervezik Északkelet-Bécsben egy áruterminál létrehozását: ennek következménye az észak-bécsi és a Stockerau, Wolkerdorf és Gänserndorf tengelynél lévő gazdasági telephelyek további felértékelődése lesz. A teljes infrastrukturális potenciál az északkelet-bécsi telephely-térségben és Bécs északi környékén csak hosszútávon lesz hatékony.

Az, hogy a multimodális Breclav-i csomópont belátható időbeni perspektívában megvalósítható, és ezáltal a JORDES+ régió északi részén szintén egy potens résztérség alakul ki, a hármas határnál lévő elhelyezkedése miatt kétséges - Csehország más beruházási terveket fontosabbnak fog tartani. Ezzel nem indul meg a JORDES+ régió északi részén egy nagytérségi policentrikus struktúra kialakulása – a fejlődés fő dinamikája Pozsony és Bécs városokban és a környékbeli tengelyek körül Pozsony–Malacky, Gänserndorf, Stockerau és esetleg Eibesbrunn–Wolkersdorf is mutatkozik majd.

Trnava az egyetlen nagyobb centrum, mely nem nemzetközi hálózati csomópontot. Trnava vonzerejét, mint gazdasági telephely mindenekelőtt a nagy számú környező lakosság jelenti, esetleg az északkeleti piacokhoz közeli exkluzív fekvése biztosít hosszútávon speciális előnyöket. A beruházások és a gazdasági dinamika kiegyensúlyozott eloszlása érdekében rövid és középtávon további fejlesztési impulzusokat kell adni.

A kisebb centrumok közül Bruck an der Leitha – Parndorf, valamint Mosonmagyaróvár szintén potenciális hálózati csomópontok. Ezek kiépítése azonban a nagyon sikeresen fennálló és fejlődő Bécs, Pozsony és Győr csomópontok tekintetében csak egy nagyon hosszú távú perspektívában képzelhető el.

## **Logisztika, elosztás, termelés telephely területek**

### **Árterminálók**

#### **Meglévő**

**rövid-, középtávon tervbe véve**  
**hosszú távon tervbe véve**  
**potenciál multimodális csomópontok**



### 5.1.2 Technológiai és gazdasági parkok

A JORDES+ régió ausztriai részén az 1990-es években már jelentős számú technológiai és gazdasági parkot hoztak létre. Ezeket még csak részben foglalták el és ezért potenciális üzemi területként állnak a jövő rendelkezésére. A gazdaságtámogató intézetek által nyújtott alapvető szolgáltatásokat a fejlesztési funkció átvállalása és a nagy összefüggő üzemi területek rendelkezésre bocsátása jelentette. Ezek létrehozásával telephelytől és felszereltségtől függően különböző célokat követnek:

- A déli tengelynél és Schwechatban lévő üzleti parkok a leginkább prosperáló telephely területek székhelyként való felértékelését szolgálják. Ezek mindenekelőtt a vállalkozás-specifikus szolgáltatások fokozott feldúsítását teszik lehetővé.
- A déli tengelynél és Schwechatban lévő ipari parkok nagy száma áll a nagyfelületű üzemek rendelkezésére és ezáltal felértékelődést és újraszerveződést tesz lehetővé. A PGO Simmering–Schwechat akcióprogramja kimutatja, hogy a területen nagy számban találhatók kis méretű tartalék építési telkek, melyekből 700 ha feletti nagyságrendű terület adódik össze. Ezen földterületi tartalékok igénybevétele hasonló szalag alakú településstruktúrát jelentene, mint a déli tengelynél, és hozzájárulna a közlekedési infrastruktúra túlterheltségének jelenségeihez. Az akcióprogramban ezért azt javasolják, hogy ezeket a kis tartalékokat vissza kell szolgáltatni. A terület újrahazsnosítás keretében a későbbiekben ezeket részben be lehetne vonni az aktuálisan keresett nagyobb üzemi területek fejlesztésébe.
- Klosterneuburgban és a Stockerau-i tengely mentén is jöttek létre üzleti ill. ipari parkok. A kiegészítő Kismarton / Wolkersdorf telephely területeken szintén.
- A Kittsee üzleti parkot arra teremtették, hogy Pozsony szuburbanizációjának keretében Pozsony, és mindenekelőtt a Petrzalka telephelytértség fejlődéséhez szükséges kiegészítő funkciókat felvállalja.
- A Marchegg és Lassei ipari parkoknak Pozsony északi határán kellen ezeket a funkciókat betöltenie és ezáltal a Gänserndorf-i tengelyt kiegészítenie.
- A Parndorf és Neusiedl am See ipari parkok a decentralis koncentráció célkitűzéséhez kapcsolódnak. Ezek a parkok Bécs közvetlen környezete kumulatív fejlődésének tehermentesítésére használhatóak és egy észak-burgenlandi település-súlypont fejlődésének magjaként szolgálhatnak.
- Az önálló Sopron-Kismarton–Bécsújhely résztértség felértékelődését a kismartoni technológiai park és a bécsújhelyi üzleti park követi, a résztértség gazdasági infrastruktúráját több gazdasági park egészíti ki.
- Az önálló St. Pölten / Krems résztértséget üzleti és ipari park kínálatok egészítik ki.

A JORDES+ régió szlovákiai részén a Pozsony – Malacky északi tengelyénél, valamint a Trnava és Pezinok közötti Trnava-i népességgkoncentrációban nagyobb számú ipari parkot terveznek.

A JORDES+ régió magyarországi részén Győrben és Sopronban jelenleg már léteznek nagy területű ipari parkok, a decentrális koncentráció céljával további ipari parkokat terveznek Kapuváron és Csornán.

## **Gazdasági infrastruktúra**

### **Technológiai központok és gazdasági parkok**

**Meglévő / tervezett irodák**

**Meglévő / tervezett ipar**

**Alapítói központok tervezése**

## 5.2 Közlekedési intézkedések

### 5.2.1 Közúti projektek

A JORDES+ régió funkcióinak globális integrációs zónakénti megőrzése érdekében a transz-európai hálózatok észak és dél felé történő megépítése stratégiai jelentőségű. Ezzel összefüggésben az S1 létrehozása a hálózat kiegészítésének jelentős magjának és a meglévő Bécs városon átvezető összeköttetések tehermentesítésének tekintendő.

A gazdasági telephelyek fejlesztéséhez, szem előtt tartva a JORDES+ régió policentrikus struktúrájának fenntartását és továbbfejlesztését, valamint a térség népességének és a gazdasági tevékenységeinek kiegyensúlyozott eloszlását szem előtt tartva, az alábbiak kiemelt stratégiai jelentőségűek:

- a jobb Bécs–Pozsony összeköttetés a Kittsee bekötés, valamint a B8 / B8a megépítésével
- a hosszútávon tervezett Pozsony körüli autópálya gyűrű, mely összeköti egymással az északi és a keleti tengelyt és ezáltal az északi tengely lehetséges munkaerő potenciálja jelentősen megnövekszik
- a Kittsee bekötés és az S 31 / B 50 intézkedései, amellyel a Sopron–Kismarton–Bécsújhely résztérség jobban összekapcsolható Pozsonnyal.
- az M 15 kiépítése, mely jobb összeköttetést biztosít Pozsony és Győr között
- az M85 kiépítési intézkedései, mellyel javítható a Győr és Sopron–Kismarton–Bécsújhely közötti összeköttetés
- az S1 létrehozása, mely biztosítja az alsó-ausztriai központi térség Bécs északi részébe történő bekötését, és az S5 / S33 intézkedései, melyekkel az Alsó-Ausztriában lévő központok jobban összekapcsolódnak a központi térséggel
- B8 és B8a létrehozása, mellyel ausztriai oldalról megteremtődnek annak feltételei, hogy a JORDES+ régió fejlődése észak felé továbbblendíthető legyen.

A településfejlesztés szempontjából az S1 létrehozásával Bécs városszélén további nagy építési területi potenciál tárható fel. Bécs déli tengelyénél a múltban szerzett tapasztalatok alapján ezért várható, hogy a gazdasági tevékenységek és ezáltal a népesség is erősebben települ le ebben a városhoz közeli térségben. A legkedvezőbb telephelyre Béctől délre lehet számítani (Inzersdorf – Hennersdorf – Leopoldsdorf). További nyomás nehezedik majd a déli és keleti tengelyre. Tekintettel a Béctől délre eső részek nagy területi potenciáljára, a Bécs északi részén található telephelyek utáni kereslet viszonylag csekély lesz.

Ennek a telephely területnek a kumulatív fejlődése így azzal a veszéllyel jár, hogy más telephely térségekben, ahol térséget a decentrális koncentráció és a népesség és a gazdasági tevékenységek kiegyensúlyozott eloszlása értelmében erősíteni kellene, alacsony dinamika valósul meg.

Ezzel egyidejűleg ezen telephely területek kumulatív fejlődése következtében tartani kellene attól, hogy a gazdasági- és áruforgalomra nagyon erősen rátelepedne az ingázó forgalom-áramlat. Ezáltal a nemzetközi szállítási útvonalak e fontos magjának teljesítőképessége gyorsan lecsökkenne.

### **5.2.2 Vasúti projektek**

A JORDES+ régió policentrikus struktúrájának megtartása és továbbfejlesztése szempontjából jelentős a résztérsegek repülőterekhez való bekötése.

Ebben az összefüggésben stratégiai jelentőségű a VIE Götzendorf bekötés létrehozása. Ez biztosítja, hogy a nemzetközi összeköttetések a repülőtereken keresztül vezessenek, és ezáltal közvetlen összeköttetést jelentsenek St. Pölten-hez, Pozsonyhoz, Győrhez, Sopronhoz és Kismartonhoz.

A nyugati vasútpályán a HL-szakasz megépítésével St. Pölten számára ez lényegesen jobb összeköttetést jelent Bécs és a VIE repülőtér felé.

Az pozsonyi Ivanka repülőtér elérhetősége jelenleg buszokkal biztosított. A JORDES+ régióban lévő központok közvetlen bekötése a vasútközeledésbe csak hosszútávú perspektívában lesz elérhető (pozsonyi gyorsvasút koncepció).

A résztérsegek egymás közötti összekötése szintén jelentős feltétele a policentrikus struktúra fenntartásának és továbbfejlesztésének – lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a résztérsegek 1 óra, legfeljebb 2 óra alatt elérhetőek legyenek egymás között (az, hogy ezt a lehetőséget mennyire fogják igénybe venni, a vasút és a közút versenyképességétől függ, és majd egy további kérdés).

Miközben a St. Pölten - Győr közvetlen összeköttetés elfogadható ütemben, kb. 2 órás utazási idővel már adott, a St. Pölten – Bécsújhely és a St. Pölten - Sopron összeköttetés csak átszállással lehetséges, de szintén 2 óránál rövidebb utazási idő alatt.

A St. Pölten – Pozsony közötti utazási idő a jelenlegi kb. 2 órával hasonlóan hosszú, mint a St. Pölten – Győr szakaszon. Ezen felül Bécsben egy második átszállásra van szükség. A Bécsi Központi Pályaudvar megépítése ezért fontos keretfeltételt képvisel az összeköttetés javításához.

A Trnava – St. Pölten összeköttetés a kb. 4 órás utazási idővel rendkívül kedvezőtlen. Trnava jelenleg alig rendelkezik más centrumokkal való összeköttetéssel és csak Pozsonyon keresztül érhető el. Hosszútávon Pozsony körgyűrűje jelent jobb elérhetőséget közúton. A Győrrel való Komáromon/Komarnon keresztüli jobb összeköttetést csak egy nagyon hosszútávú perspektívának lehet tekinteni.



A Bruck an der Leitha / Parndorf – Kismarton szakasz villamosításával Sopron és Pozsony jobban összekapcsolódik egymással. Kismarton és Bruck an der Leitha számára ez az intézkedés szintén javítja a telephely előnyösségét.

### **5.2.3 Problémás pontok / stratégiai fontosságú témák**

A JORDES+ régió szlovákiai és magyarországi részében még sok pótolnivaló van, ami területek expanzióját illeti – itt a területek kiterjedése az üzemek és a lakások betelepülése miatt a következő évtizedekben lényegesen nagyobb dinamikát fog mutatni, mint a JORDES+ régió ausztriai részében.

A JORDES+ régió ausztriai részében az új potenciálok legmagasabb színvonalú területein a tevékenységek koncentrációja és a kevésbé vonzó részterületeken egy bizonyos mértékű „széttelepülés” várható.

A legmagasabb színvonalú telephely térségekre egyrészt a termelő és logisztikai telephelyek speciális infrastrukturális felszereltsége, valamint másrészt a központi elhelyezkedés ill. a centrumokkal való összeköttetés és a repülőtérhez való közelség jellemzi.

Ott, ahol az ügyfelek általi elérhetőséget a városon belüli területeken kell biztosítani (K+F, szolgáltatások, turizmus), maguk a vállalatok is erősen érdekeltek abban, hogy a telephely jó színvonalú tömegközlekedéssel elérhető legyen. Ott, ahol nagyvállalatok, ill. sok vállalat települ le, a területrendezés főleg olyan mikro-telephelyek létesítésében érdekelt, melyeket tömegközlekedéssel magas színvonalon lehet elérni, hogy a nemzetközi szállítási utakat az ingázó forgalomtól lehetőleg mentesítsék.

Az 1990-es évek fejlődését egyrészt a JORDES+ régió jövőbeni stratégiai jelentőségét megelőlegező befektetések, másrészt a határon inneni és túli, időben korlátozott telephelyelőnyök kihasználása jellemezték. Miközben az előbbi térben tartós, hosszútávú trendek alapozzák meg, az utóbbiak ideiglenes természetűek (bevásároló szolgáltató turizmus, az alacsony jövedelemszint kihasználása) és a növekvő jövedelem- és jóléti szinttel és az ellátási standardok kiegyenlítésével ismét elvesznek – a nagyon kedvező tulajdonságú telephely területeken megtörténik a területek felértékelődése, a kevésbé kedvező elhelyezkedés esetén a telephely paragon marad. Rövid és középtávon a telephelykülönbségek Ausztria (infrastruktúra), Magyarország és Szlovákia (bérköltség, átmeneti idők a munkaerők szabad mozgásáig) között megmaradnak.

A jövőbeni transz-európai közúti és vasúti<sup>2</sup> közlekedési hálózat nagy vonalakban történő ábrázolása és az ezzel összefüggő újonnan kialakuló telephely-aktivitások alapján azokat a gazdasági telephely területeket mutatjuk be, melyek az új elhelyezkedési kritériumok alapján már ma kedvezőbb telephely adottságokkal rendelkeznek, azokat a telephelyeket, melyeknél a kiválasztott infrastrukturális intézkedések következtében rövid és középtávon a telephely kedvezőségének emelkedése várható, valamint azokat a telephelyeket, melyek fejlődési potenciáljukat feltehetően csak hosszabb távon tudják kijátszani.

---

<sup>2</sup> Meglévő magas színvonalú közlekedési hálózat, rövid és középtávú tervek, TEN / TINA-ként besorolt hosszútávú tervek.

A legkedvezőbb telephely területek közé a bécsi Central Business District mellett a Bécs – Bécsújhely tengely és a Simmering – Schwechat – repülőtér tartozik. Ezek a telephelyek mind a gazdasági közlekedés szempontjából, mind a munkaerő potenciál elérhetőségének szempontjából kitűnő elhelyezkedésűek. A Bécs – Inzersdorf áruterminál megépítésével és az S1 (Bécs körgyűrű) megvalósításával tovább erősödik a két tengely közötti összeköttetés. Összességében véve ebből rövid és középtávon Bécs déli részén és Bécsi déli környékén Bécs északi részéhez és északi környezetéhez képest egy további fejlődési ugrás valósul meg. Győr és Sopron bekötése már most is kiváló, és a kiegészítő funkciók miatt az árutermelésben lévő munkahelyek nagy számával a funkcionális összefonódás ebben a térségben máris erősen növekszik. Pozsony is délen keresztül kapcsolódik a régióhoz - a gazdaság telephely-kereslet rövid és középtávú perspektívában a Bécs – Pozsony – Győr – Sopron – Mattersburg – Bécsújhely térségre fog koncentrálni.

A pozsonyi térségben a város eddigi határmenti elhelyezkedése következtében a nyugati és déli potenciálok nincsenek kihasználva és rosszul elérhetőek. A legkedvezőbb telephelyek területek a Central Business District mellett a város északi részén a Pozsony – Malacky tengelynél és keleten Pezinok és Senec irányában találhatók. A dinamikai növekedés impulzusai jelenleg mindenekelőtt Pozsonyból indulnak ki, ezek azonban egyelőre nem érnek el távolabbra a környékbe. A Malacky centrum felé vezető tengely csak lassan fog megtelni (több gazdasági parkot terveznek Devinska Nova Ves és Malacky közén).

A hosszú távú fejlődési perspektívához az összes résztérség kiegyensúlyozott dinamikája szükséges. Ahogyan azt a XX. fejezetben bemutattuk, a telített piacgazdaságban nem lehet automatikusan azzal számolni, hogy egyidejűleg fektetnek be minden résztérségbe. Ezért a fellendülő résztérségekkel olyan területek állíthatók szembe, melyeket zsugorodás és dezinvestíció jellemez.

A magas szintű infrastrukturális intézkedések különböző megvalósítási távlatai a transz-európai hálózatok és csomópontok megépítése során oda vezetnek, hogy az újonnan elérhető / felértékelődött területeken növekedési esélyek alakulnak ki. Ezeket a növekedési esélyeket optimálisan ki kell használni. Ezzel párhuzamosan azonban a hosszútávú célkitűzés értelmében a kevésbé kedvező résztérségekben település- és gazdaságpolitikai kiegyenlítő intézkedések szükségesek.

A JORDES+ régióban a rövid és középtávú infrastrukturális intézkedések mindenekelőtt a régió déli és keleti részén fognak kedvezni a dinamikának. Ebben a nyugati, északi és keleti telephely területek leértékelődésének és az onnan való elvándorlásnak a veszélye rejlik.

Rövid- és középtávon, nyugaton a telephely területek számára az első impulzusokat a Bécs – St. Pölten nagy teljesítményű szakasz megépítése nyújtja. A Judenau bei Tulln-nál tervezett áruterminált elsősorban a Duna-hídon keresztül az A22 (Stockerau) / B304 (Krems) szakaszba kötik be. Ez azonban csak hosszútávon válhat az alsó-ausztriai központi térség magas szintű telephely előnyévé, ha az A1-ben való bekötés is biztosított. Rövid- és középtávon ezért értelme lenne annak, hogy további gazdaságpolitikai kiegyenlítő intézkedéseket hozzanak a St. Pölteni telephely térség érdekében.

A JORDES+ régió északi részén jelenleg hiányzik egy központ, mely a munkahely- és lakosságpotenciál alapján a Trnava vagy St. Pölten telephely területekkel összehasonlítható lenne. Malacky, vagy esetleg inkább Breclav (nem a JORDES+ régió része) fejlődhetne hosszútávú perspektívában egy ilyen résztérséggé. A JORDES+ régió északi részében impulzusokat jelenleg elsősorban a Pozsony – Malacky fejlődési tengely térsége kap. Az északi autópálya megépítése is ide sorolandó.

A hosszútávú perspektívában ez a Weinviertel erősödését jelenti, lakhelyként és kiegészítő szolgáltatások telephelyeként. Ez lehetővé teszi a munkahelykínálat bővítését és az ingázó kapcsolatok újraorientálását. A Gänserndorf térség számára osztrák oldalról a hálózatba való jobb bekapcsolódás feltételeként mindenekelőtt határátkelőhelyek létrehozása jön szóba.

### 5.3 Forgatókönyvek a JORDES+ régió számára: Kumulatív dinamika a policentrikus struktúrával szemben

A gazdasági telephelyek fejlődésének nagy jelentősége következtében, mely a lakóhelyek fejlődése számára is fontos, a JORDES+ régió vizsgálata elsősorban a gazdasági telephelyek és azok felszereltségének szintjén történik.

Azok a fejlesztési impulzusok, melyeket a rövid- és középtávú perspektívában meg kell adni, tovább fogják erősíteni a JORDES+ régió déli részének fejlődési dinamikáját. Bécs és Pozsony nagyvárosok peremterületein a telephelyek különösen keresettek lesznek.

- az S1 és a Bécs-Inzersdorf áruterminál megépítésével a déli és délkeleti tengely telephelyei tovább növelik súlyukat
- a Kittsee bekötés további lehetőségeket nyit Pozsony területének dél felé történő kiterjesztésére

Az esélyek területileg kiegyensúlyozott megosztásának célja – a policentrikus struktúra megtartásának és továbbfejlesztésének, ill. a decentralis koncentráció településpolitikai eszményképének megfelelően – a résztérsegek magas színvonalú infrastruktúrával és gazdasági infrastruktúrával való ellátásával valósul meg. Itt külön meg említenők a következők:

- A soproni áruterminál, a kismartoni technológiai park, valamint több üzleti és ipari park a Sopron - Kismarton – Bécsújhely résztérsegekben
- A Tulln / Judenau áruterminál, mely fejlesztési impulzusokat ad a Korneuburg – Stockerau és az alsó/ausztriai központi térség számára, valamint a két résztérsegek ipari és üzletim parkokkal való ellátása.
- A Trnava térség számára rövid- és középtávon nem ismeretesek jelentős felértékelő intézkedések, hosszútávon a pozsonyi elkerülő gyűrű segíti majd a térség fejlődését. Ebben az összefüggésben a nagy népesség koncentrációt, valamint a magas népességdinamikát kell megemlíteni, mely a kevés pozsonyi telek- és lakáshiány miatt szintén támogatást kap és a térség erősödését eredményezi.

Bécs és Pozsony városok északi részén hiányzanak az olyan önálló résztérsegek, melyek irányába a dinamika kibontakozhatna, ez így a városok közelében marad. Dél és délkelet előnye a JORDES+ régió északi részével szemben azonban rövid- és középtávon a fejlődési dinamikát illetően előreláthatólag még megmarad.

A hosszútávú perspektívában a JORDES+ régió északi és északkeleti részét a magas szintű közúti hálózat kiépítési intézkedéseivel kell erősíteni. Ez mindenekelőtt érvényes Trnava-ra is, mely Pozsony elkerülő útjának megépítésével jobban összekapcsolódik a JORDES+ régió résztérsegeivel, és Malackya-ra, mely az elkerülő úttal abba a helyzetbe kerül, hogy a JORDES+ régió szlovákiai részének nagyobb népességpotenciálja válik számára elérhetővé.

Bécs hosszútávon tervezett északkeleti árutermináljával Eibersbrunn – Wolkersdorf ill. Gänserndorf is teljes értékű telephely-minőséget érnek el. A Pozsonnyal és Malackyval való összeköttetés következtében Gänserndorf régió számára erősebb dinamika várható. A Süßenbrunn – Gerasdorf – Eibersbrunn – Wolkersdorf telephely terület az áruterminálhoz való közeli elhelyezkedése következtében hosszútávú perspektívában erősen profitálni fog.

### **KUMULATÍV DINAMIKA települési forgatókönyv**

Tekintettel a déli és délkeleti tengelyeken újonnan létrehozott üzleti és ipari parkok nagy területi potenciáljára, a rövid- és középtávon várható dinamika jelentős része kezelhető ezen a telephely területen. Amennyiben ehhez hozzászámítjuk a meglévő kisebb méretű építési telek tartalékokat, valamint Hannersdorf, Leopoldsdorf, Maria Lanzendorf, Himberg és Ebreichsdorf községekben a lehetséges építési területbővítési potenciálokat az üzemi hasznosítás számára, elképzelhető a gazdaság várható teljes területigényének és a lakásdinamika egy jelentős részének Bécs délkeleti részéhez közeli környéken való elhelyezése. E telephely terület kumulatív dinamikája valószínűnek tűnik.

Ennek azonban az lenne a következménye, hogy a JORDES+ régió ausztriai részének más területein viszonylag alacsonyabb dinamika jelentkezik. A településpolitikai célkitűzések kevésbé jól valósíthatóak meg: Ez mindennek előtt a Bécs északi környékén és alsó-ausztriai központi térségében található tengelyek fejlődését érinti, de a Bruck / Leitha – Parndorf térséget is. A Sopron – Kismarton – Bécsújhely térség a Sopronnal való növekvő összefonódás következtében valamivel kevésbé tűnik veszélyeztetettnek a dinamika romlását illetően.

### **POLICENTRIKUS STRUKTÚRA települési forgatókönyv**

Ez a települési forgatókönyv azt feltételezi, hogy a külső területeken fekvő résztérségek pozitív fejlesztési impulzusain kívül intézkedéseket kell hozni a déli és délkeleti tengelyek fejlődésének korlátozása érdekében, biztosítandó, hogy a decentralis kínálatot el is fogadják.

Ez azt jelenti, hogy a déli és délkeleti tengelyen az üzemi telephelyek reorganizációjára és felértékelésére kell törekedni - esetleg ipari park és üzleti park ajánlatokkal, mindennek előtt a magas szintű tömegközlekedési eszközök vonzáskörzetében -, de azt is, hogy ezzel egyidejűleg legalább a tömegközlekedéstől távol eső, régi, kisebb építési terület tartalékokat vissza kell minősíteni annak érdekében, hogy az üzemi területek összes kínálatát behatároljuk. Egy ilyen jellegű eljárás mód megfelel a PGO akcióprogram javaslatainak a Simmering – Schwechat térségre vonatkozóan.

A déli és délkeleti tengely közötti telephely terület nem érhető el magas színvonalú tömegközlekedéssel - itt ügyelni kellene a nagy területű üzemi részek pontszerű kijelölésére, meg kellene akadályozni, hogy egy zárt településszalag jöjjön létre az S1 mentén, és ellenőrizni kellene, hogy lehetne ezeket az üzemi területeket a tömegközlekedéssel elérhetővé tenni (U2 Inzersdorf vagy Mödling – Schwechat gyorsbusz).

Csak a közeli déli és délkeleti környék dinamika-korlátozásának feltétele mellett valószínű az északi tengelyek és más résztérségek kiegyensúlyozott dinamikája.

Bécs északi környékén a közúti hálózat átfogó megépítési intézkedéseivel nagyon nagy építési területi potenciálok nyílnak meg. A dinamikának néhány kiválasztott telephely területre való pontszerű összpontosulása ahhoz szükséges, hogy ezeket a telephely területeket a lakosok és munkahelyek számaát tekintve olyan nagyságrendre fejlesszük fel, mely elősegíti az önálló dinamika kialakulását. Ebben az összefüggésben ellenőrizni kell az elképzelt tengelyek számát és a lehetséges telephelyeket – annak érdekében, hogy a pozitív hatás ne menjen füstbe, erősíteni kell néhány önálló tengelyt, és ott pontszerűen azokat a községeket, melyek már rendelkeznek bizonyos vállalat- és lakosságpotenciállal és képesek a megfelelő nagyságú előrelépésre. A kis községek számára ez a hátrány részben interkommunális gazdasági parkok és üzemi területek létrehozásával egyenlíthető ki.

A gyengébb dinamika és a hiányzó önálló északi résztérség miatt a decentrális koncentráció egyedüli céltelephelyei Hollabrunn és Mistelbach, melyek a JORDES+ régió közös gazdasági térséggé való összenövésével rövid- és középtávon kevés impulzust fognak kapni. Ezen telephelyek támogatását mindenképp az offenzív lakás- és lakásközel szolgáltatás-kínálati politika, valamint közszolgáltatások letelepedése testesíti meg. Az alsó-ausztriai tartományi kormány által létrehozott alapítói centrumok elősegítik az endogén impulzusok kialakulását.



## **Kumulatív dinamika forgatókönyve**

### **Business Districts**

Termelés/elosztás tengelyek  
ezen belül a legnagyobb dinamikájúak  
regionális központok  
és telephely területek  
Település-korlátozás  
Fejlesztési irány  
Településpolitikai célok

## **Policentrikus struktúra forgatókönyve**

Business Districts

Termelés/elosztás tengelyek  
ezen belül a legnagyobb dinamikájúak  
regionális központok  
és telephely területek  
Település-korlátozás  
Fejődési irány  
Településpolitikai célok

## **5.4 TÖMEGKÖZLEKEDÉS – Tervek a Bécs és Pozsony közötti részre**

Tengelyfejlődést és súlypontok kialakulását mutatjuk be a Bécs és Pozsony közötti részen a tömegközlekedés 4. fejezetben megvizsgált intézkedéseinek háttérében.

### **5.4.1 Feltétel: A településdinamika korlátozása a déli városszélen**

Az S1 megvalósításával és az Inzersdorf-i áruterminál megépítésével a déli tengely és a délkeleti tengely, valamint a tengelyek közötti rész telephely területei tovább erősödnek. Az üzemek telephelyek iránti új keresletét és a már meglévő erős dinamikát a telephelyek felértékeléséhez lehet felhasználni (üzleti parkok). A metróhálózat tervezett kibővítése (U6 – Siebenhirten, U2 – Wienerberg és Inzersdorf, U1 – Rothneusiedl) ennek fontos feltétele.

Az Inzersdorf-i áruterminál megépítése részben a Bécs déli részén lévő üzemi területek megújításához használható, mindenképp az U2 (Inzersdorf) tervezett meghosszabbításának háttérével, de ennek következményeként erős nyomást fog gyakorolni az építési területek bővítésére.

Amennyiben sikerül a területeket felértékelni és megújítani, a további kumulatív növekedést azonban megakadályozni, fejlődhetnek a Bécs északi részén lévő tengelyek, valamint a Bruck / Leitha / Parndorf Neusiedl telephely területek.

### **5.4.2 Magas színvonalú kínálat a Bruck an der Leitha / Parndorf / Neusiedl kistérségben**

A Bruck an der Leitha / Parndorf / Neusiedl kistérség szolgáltatásokkal, üzemi területekkel, kiskereskedelmi ajánlatokkal tűnik ki (Factory Outlet Center). Neusiedl és Bruck/Bruckneudorf ezen felül különlegesen vonzó feltételeket nyújt lakhelyként és szabadidő-helyszíneként.

A telephely-felértékelés célzott intézkedéseit a gazdasági parkok létrehozásával már meghoztuk. A kistérség Bécs, Pozsony, Sopron és Győr központok között helyezkedik el pontosan középen, melyek ennek következtében mind kitűnően elérhetőek. A Kittsee bekötés létrehozásával és az S31 / B50 megépítésével ez a kedvező helyzet tovább javul.

A Bécs – Pozsony közötti sebesvonal összeköttetés Bruck an der Leitha és Parndorf megállókkal kibővíti a kistérség rendelkezésre álló munkaerő potenciálját. A sebesvonal összeköttetés VIE repülőtérén történő keresztülvitele jelentősen hozzájárul a kedvező telephely jellemzők további javításához.

Hosszútávon a multimodális csomópont-potenciál jelentős lehet a telephely további biztosítása és továbbfejlesztése szempontjából.

### 5.4.3 Pozsony szuburbanizációja

Pozsonyban a jövőben erős területi terjeszkedés zajlik le, és ezáltal folytatni fogja azokat a folyamatokat, melyek a bécsi térségben az utóbbi években voltak tapasztalhatóak. A város fő fejlődési iránya kelet és részben észak lesz, szuburbanizációs tendenciák délkeleten már most láthatóak. Rövid- és középtávú perspektívában az ausztriai telephelyek is alkalmasak a telephelyigények lefedésére, mivel jelenleg Pozsonyban még drága a telek. Ez érvényes a környékre is, ahol ezen felül még az alap infrastruktúra is szűkös. Hosszabb távon ezek a hiányosságok megszűnnek, ezért Pozsony területének ausztriai földekre való kiterjesztése szűk határok közé szorul (és csak nagyon hosszútávú perspektívában, kiegyenlített jóléti szinten és a keleti és északi területek túlterheltsége esetén növekszik ismét).

A Kittsee üzleti park rendelkezésre áll a kiegészítő szolgáltatások befogadására. A magas népességű Petrzalka kerületben várható a lakásközel ill. szabadidős szolgáltatások ajánlatainak növekedése is. Az ausztriai és szlovákiai területeken a pihenési és szabadidős területek közelsége és vonzereje miatt Kittsee, Berg, Wolfsthal, Hainburg községekben további lakásigénnyel kell számolni – ahol még nem tisztázott, hogy ezek a községek ki akarják-e használni azokat a növekedési esélyeket, melyek ennek megfelelően infrastrukturális befektetésekkel is járnak.

Kittsee bekötése a Bécs – Pozsony sebesvonal összeköttetésbe segíti ezt a fejlődést. Az S7 meghosszabbítása Wolfsthal-tól Petrzalka-ig ezzel szemben nem sürgető szükségszerűség: A rövid és középtávú perspektívában esetleg egy busz Hainburg-tól Wolfsthal-on és Petrzalka-n keresztül történő működtetése megfelelő alternatívát jelent. Ezt Pozsony központjáig el lehetne vezetni.

Pozsony északi részén a kiegészítő funkciók, és Marchegg, esetleg Lassee határhoz közeli területein a lakóhely funkció kibővülése is elképzelhető. A lakásfunkció szempontjából vonzóak a közvetlenül a Dunával határos telephelyterületek, ezáltal egy bizonyos keresleti nyomás nehezedhetne pl. Engelhartstetten községre is.

Marchegg nem csak a Bécs - Pozsony sebesvonattal érhető el az északi vasúton, hanem a városi gyorsvasúttal is be van kötve. Ebből telephelyi előny származik a bécsi felé irányuló összeköttetésben is - vállalatoknak szánt szolgáltatások betelepülése (reklám, fordítás) és egy lehetséges K+F telephely számára is.

### 5.4.4 Dinamikai esélyek Bécs és Pozsony északi részén

Az S1 megépítésével a Flugfeld / Großenzersdorf / Raasdorf terület még profitálhat az Inzersdorf-i áruterminál viszonylagos közelségéből. Ennek jelentős feltétele az U2 meghosszabbítása Aspern / Flugfeld-ig.

Bécs északi részén a magas színvonalú közúti hálózat rövid- és középtávon tervezett kiépítése következtében nagy területű telephely-potenciál válik elérhetővé. Az S1, B303, A5 és B8 / B8a szakaszokkal Bécs északi környékének területszerű felértékelődése következik be.

Mivel a gazdaság területkeresletének dinamikája rövid- és középtávon inkább korlátozott, várható, hogy csak a legmagasabb szintű telephely területeket fogják használni, és ezek mindenekelőtt a városhoz közeli telephelyek lesznek.

Ezzel szemben Bécs északi részén az üzemi területek fejlesztésének irányítása szempontjából mindenekelőtt két célt kell figyelembe venni:

- az S1 működőképességének lehetőleg jó fenntartása
- Azoknak a potenciális telephely területeknek a szabadon tartása, melyekkel kapcsolatban várható, hogy Bécs északkeleti részén hosszútávon tervezett áruterminál megépítésével összefüggésben felértékelődnek: mindenekelőtt Süßenbrunn, Gerasdorf, de Eibesbrunn és Wolkersdorf községekben is rövid- és középtávon korlátozni kell a további területpotenciálok megnyitását annak érdekében, hogy hosszútávon a vonzó területi ajánlatok maradhassanak készenlétben.

## 5.5 Települési forgatókönyvek a Bécs és Pozsony közötti területre

A **IV – tengely** településpolitikai **forgatókönyv** abból indul ki, hogy rövid és középtávon az S1, az A5, a B8/B8a szakaszok megépítése Bécs északi környékén tengelyek nagy számát nyitja meg. Jelentős részt fognak kitenni a pontszerűen elosztott, nagy területű gazdasági parkok az S1, valamint valamennyi tengely mentén, még ha nem is érhető majd el mindegyikük tömegközlekedéssel. Ezzel egyidejűleg azonban további építési telek fejlesztési potenciálok vehetőek igénybe. A lakásnövekedés nagyrészt szétszórva, az összes községben jelentkezik.

A **tömegközlekedési súlypontok forgatókönyv** ezzel szemben abból indul ki, hogy a sebesvonal-összeköttetésnél, ill. a városi gyorsvasútnál fekvő településeken gazdasági parkokat hoznak létre a megállók vonzáskörzetében, és ezeken a helyszíneken plusz beruházásokra kerül sor lakásépítési tevékenységben.



## IV – tengely forgatókönyv

Tengelyfejlődés a nemzeti szállítás útjai mentén

Terület-felhasználási trend

Településfejlődési trend

Munkahely- és lakóhely-központok a magas színvonalú tömegközlekedés mentén

Új szolgáltató központok  
Különösen vonzó lakóterületek

Pozsony szuburbanizációja

Repülőtér, áruterminál

### VIE

A településfejlődés határa

## **Tömegközlekedési súlypontok - forgatókönyv**

Tengelyfejlődés a nemzeti szállítás útvonalak mentén

Terület-felhasználási trend

Településfejlődési trend

Munkahely- és lakóhely-központok a magas színvonalú tömegközlekedés mentén

Új szolgáltató központok  
Különösen vonzó lakóterületek

Pozsony szuburbanizációja

Repülőtér, árterminál

### **VIE**

A településfejlődés határa

## IRODALOM

AMT DER BURGENLÄNDISCHEN LANDESREGIERUNG, 1994. Landesentwicklungsprogramm. / A BURGENLANDI TARTOMÁNYI KORMÁNY HIVATALA, 1994. Tartományfejlesztési program.

AMT DER BURGENLÄNDISCHEN LANDESREGIERUNG, 2002. Gesamtverkehrskonzept Burgenland / A BURGENLANDI TARTOMÁNYI KORMÁNY HIVATALA, 2002. A teljes Burgenland-i közlekedési koncepció

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, 1997. Landesverkehrskonzept / AZ ALSÓ-AUSZTRIAI TARTOMÁNYI KORMÁNY HIVATALA, 1997. Országos közlekedési koncepció 1997.

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, 1998. Leitbild für die räumliche Entwicklung des Landes Niederösterreich / AZ ALSÓ-AUSZTRIAI TARTOMÁNYI KORMÁNY HIVATALA, 1998. Az alsó-ausztriai tartomány térségi fejlesztési irányelve.

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, 2000. 10 Jahre NÖ Landesverkehrskonzept / AZ ALSÓ-AUSZTRIAI TARTOMÁNYI KORMÁNY HIVATALA, 2000. 10 éve alsó-ausztriai közlekedési koncepció

BREIMEIER, 2003. Transrapid – Aufbruch in ein neues Bahnzeitalter / Transrapid – A vasút új korszakának kezdete. Nemzetközi közlekedésügy 5/2003.

BUNDESMINISTERIUM FÜR FINANZEN, Grenzübertrettsstatistik Österreich. / PÉNZÜGYMINISZTERIUM, Ausztriai határátlépési statisztika.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE, Generalverkehrsplan / KÖZLEKEDÉSI, INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI MINISZTERIUM, Általános közlekedési terv

Ausztria (GVP-Ö 2002)

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE, Verkehrsprognose österreichischer Bundesverkehrswegeplan./ KÖZLEKEDÉSI, INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI MINISZTERIUM, Az ausztriai közlekedési útvonalterv közlekedési prognózisa

Forschung planung beratung, ÖIR, 2003. Raumentwicklungsmodell Marchfeld. / Kutatás tervezés tanácsadás, ÖIR, 2003. Marchfeld térségfejlesztési modellje

Forschung planung beratung, ÖIR, 2003. Raumentwicklungsmodell Marchfeld. / Kutatás tervezés tanácsadás, ÖIR, 2003. Weinviertel térségfejlesztési modellje

HABERL, H. et al., Die Kolonisierung der Landschaft – Indikatoren für nachhaltige Landnutzung, in: BMBWK (Hrsg.), Schriftenreihe Forschungsschwerpunkt Kulturlandschaft, Band 8, Wien 2001. / HABERL, H. et al., A vidék kolonizálása – Indikátorok a tartós vidékhasználatához: BMBWK-ben (kiadó), A kultúrvidék kutatási súlypontjai sorozat, 8. kötet, Bécs 2001

HASCHER/ZEILINGER, 2001. Transrapid urban ? Nemzetközi közlekedésügy 2001/9.

KOREN C., 2003. Machbarkeitsstudie Nachhaltiger Verkehr im Raum Neusiedlersee Österreich – Ungarn. Szechenyi Istvan Universität Győr, Fachbereich Bau und Umwelt im Auftrag des Fertő-Hanság Nationalpark. / KOREN C., 2003. Közlekedési megvalósíthatósági tanulmány a Neusiedlersee Ausztria – Magyarország régióban. Győri Szechenyi Istvan Egyetem, Építési és Környezeti Szak, a Fertő-Hanság Nemzeti Park megbízásából.

MA 18. Masterplan Verkehr 2003 Wien. / MA 18. Közlekedési főterv, Bécs 2003

MA 18. Stadtentwicklungsplan Wien 1994. / MA 18. Városfejlesztési terv, 1994 Bécs

MINISTRY OF TRANSPORT, POSTS AND TELECOMMUNICATIONS OF THE SLOVAK REPUBLIC, Bratislava, 1997. Transport Strategy for the Region of Bratislava.

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN (ÖBB), 2003. Angebotskonzept Personenverkehr Wien – Bratislava. / AUSZTRIAI SZÖVETSÉGI VASÚTHÁLÓZAT (ÖBB). 2003 Bécs – Pozsony személyi közlekedés kínálati koncepció

ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR RAUMPLANUNG (ÖIR), 2001. Das Steirische Gesamtverkehrsprogramm 2001. / AUSZTRIAI TÉRSÉGFEJLESZTÉSI INTÉZET (ÖIR), 2001. A Stájer összközülekedési program 2001.

ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR RAUMPLANUNG (ÖIR), 2002. Netzanalyse Wiener Linien. / AUSZTRIAI TÉRSÉGFEJLESZTÉSI INTÉZET (ÖIR), 2002. A bécsi közlekedési vonalak hálózati elemzése PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST (PGO), 1995. Siedlungspolitiches Konzept Ostregion. / KELTI TERVEZÉSI KÖZÖSSÉG (PGO), 1995. A keleti térség településpolitikai koncepciója. PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST (PGO), 1998. Verkehrskonzept Nordostraum Wien. / KELTI TERVEZÉSI KÖZÖSSÉG (PGO), 1998. Bécs északkeleti térségének közlekedési koncepciója. PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST (PGO), 2002. Korridoruntersuchungen Ostregion. / KELTI TERVEZÉSI KÖZÖSSÉG (PGO), 1995. A keleti térség folyosóinak vizsgálata. PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST (PGO), 2003. Aktionsprogramm Raum Simmering – Schwechat. / KELTI TERVEZÉSI KÖZÖSSÉG (PGO), 2003. A Simmering – Schwechat térség akcióprogramja. REGIONAL CONSULTING, 1997. VOR-Erweiterung Bratislava. Interreg Ila Studie. Im Auftrag der Verkehrsverbund Ost-Region GmbH. SOCIALDATA: Mobilitätsverhalten 2001./ REGIONAL CONSULTING, 1997. VOR pozsonyi kibővítése. Interreg Ila tanulmány. Az Ost-Region GmbH közlekedési szövetség megbízásából. SOCIALDATA: Mobilitás magatartás 2001.

REGIONAL CONSULTING, 1999. GSD – Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich. Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten. / REGIONAL CONSULTING, 1999. GSD - A Duna európai térsége közlekedési hálózatának kialakítása az ausztriai gazdasági telephelyek különös figyelembe vétele mellett. A Gazdasági Ügyek Minisztériuma megbízásából.

REGIONAL CONSULTING, 2001. TECNOMAN, Bécs város tanácsának, a burgenlandi tartományi kormány hivatalának, a karintiai tartományi kormány hivatalának és a steiermark-i tartományi kormány hivatalának megbízásából, az INTERREG IIC CADSES társfinanszírozásában.

VERKEHRSClub ÖSTERREICH (VCÖ), 2003. Grenzen überwinden im Verkehr – Maßnahmen und Beispiele. / AUSZTRIAI KÖZLEKEDÉSI KLUB (VCÖ), 2003. Határok áthidalása a közlekedésben – intézkedések és

példák.

## **FÜGGELÉK**