

EU 2006-2013 közötti programozási időszak
Ausztria-Magyarország Területi Együtműködési Program

2. prioritás: Fenntartható fejlődés és elérhetőség

A-2103 Langenzersdorf
Klosterneuburgerstrasse 40

Telefon/Fax: +43-2244 2471
Mobil: +43-664 340 3479

contact@transport-media-
consulting.com

www.transport-media-
consulting.com

Határon átnyúló mobilitás Ausztria - Magyarország

4. munkacsomag

Határon átnyúló közösségi közlekedési koncepció

Zárójelentés



GreMo Pannonia
Grenzüberschreitende Mobilität
Határon átnyúló mobilitás



EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund

Tartalomjegyzék

1 A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ A „HATÁRON ÁTNYÚLÓ MOBILITÁS BURGENLAND-NYUGATMAGYARORSZÁG” PROGRAMDOKUMENTUMBAN	4
1.1 A GreMo határon közösségi közlekedési koncepció célkitűzései	4
1.2 Feladatmeghatározás	5
1.3 Együttműködések	5
2 A BURGENLAND-NYUGAT-MAGYARORSZÁGI PROJEKTRÉGIÓ	7
2.1 Térségi struktúra és népesség	7
2.2 Burgenlandi Tartományi Fejlesztési Program 2011 (LEP 2011)	10
3 INTÉZKEDÉSEK A BURGENLANDI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS JAVÍTÁSA ÉS OPTIMALIZÁLÁSA ÉRDEKÉBEN	13
3.1 A közösségi közlekedés szervezésének alapelvei - csomóponti koncepció	13
3.1.1 Regionális és régióközi központok, mint ütemes csomópontok	15
3.1.2 A csomópontok közötti szükséges menetidő	15
3.2 A közforgalom javítási intézkedéseire szükséges alapok és feltételek	16
3.2.1 Infrastrukturális intézkedések az ütemes csomópontok bevezetéséhez Burgenlandban	16
3.2.2 Menetrendszerzés	18
3.2.3 A burgenlandi csomóponti koncepcióban a csomópontok között szükséges menetidők megvalósításához szükséges intézkedések	19
3.3 Közlekedés iránti igény – a kistérségi szállítási potenciál mennyiségének megadása a munkanapi közlekedésben (különös tekintettel a határon átnyúló közlekedés iránti igényre)	21
3.3.1 Burgenland lakosságának munkanapi közlekedésében résztvevők 2011.évi utazási mátrixának extrapolálása	21
3.3.2 A határon átnyúló munkanapi személyforgalom becslése (munka-, és iskolai forgalomban ingázók) Burgenland és Nyugat-Magyarország között	25
3.4 Községi közlekedési kínálat Burgenlandban (párhuzamos közlekedés)	30
3.5 Ajánlások a burgenlandi és a Burgenland - Nyugat-Magyarország közötti határon átnyúló közösségi közl. javításához szükséges intézkedésekhez	32
3.5.1 Észak-Burgenland – a neusiedleri szimmetrikus ütemes csomópont	33
3.5.2 Észak-Burgenland – az eisenstadti szimmetrikus ütemes csomópont	33
3.5.3 Észak-Burgenland – párhuzamos közlekedések	36
3.5.4 A GeMo-Seebus	36
3.5.5 Közép-Burgenland - az oberpullendorfi csomó (beleértve a határon átnyúló forgalmat Oberpullendorf – Köszeg között)	38
3.5.6 Dél-Burgenland – az oberwarti csomó (beleértve Oberwart-Szombathely)	40
3.5.7 A güssingi csomópont (beleértve Güssing-Körmend)	45
3.5.8 Dél-Burgenland - a jennersdorfi csomópont (beleértve Jennersdorf - Szentgotthárd/Körmend)	50
3.6 Igényszabályozott közösségi közlekedési rendszerek –Dél-Burgenland	53
3.6.1 Kínálati formák	54
3.6.2 Szervezeti formák	55
3.6.3 Ajánlások az igényszabályozott rendszerekre Dél-Burgenlandban	57

Ábrajegyzék

1. ábra: GREMO-Projektterség: lakosság 2009, munkahelyek 2001.....	8
2. ábra: Összefüggés az elérhetőség és a népesség számának változása között.....	9
3. ábra: Tartományi Fejlesztési Program Burgenland 2011(LEP 2011).....	11
4. ábra: LEPBurgenland 2011, Burgenland együttműködési	12
5. ábra: Csomóponti koncepció – alapelv vázlat (rendszeridő: 7:00 óra).....	13
6. ábra: Burgenlandi csomópontok és a közösségi közlekedésben szükséges utazási idők.....	14
7. ábra: A GVK-B 2020-ra tervezett infrastruktúráli intézkedései.....	17
8. ábra: A már megvalósult és a rövid távon tervezett infrastruktúráli intézkedések	18
9. ábra: Közlekedési kapcsolatok Burgenland járásai között az iskolai és hivatásforgalomban 2011.....	28
10. ábra: A burgenlandiak hivatásforgalma, valamint a Magyarország-Burgenland közötti hivatásforgalom közúton és közforgalomban	29
11. ábra: A közösségi közlekedés kínálata Burgenlandban.....	31
12. ábra: Vasúti hálózatok (Észak-Burgenland) 2009/10.....	32
13. ábra: Eisenstadt: Intézkedések az állomás környékén.....	34
14. ábra: Teendők Eisenstadtban (városközponti autóbuszállomás kialakítása).....	35
15. ábra: GREMO –Seebus 2011; Forrás: PanMobile, Grubits 2011.....	38
16. ábra: Oberpullendorf térsége, a burgenlandi ingázók által okozott közúti forgalmi terhelés.....	39
17. ábra: Oberpullendorf térsége- a közösségi közlekedés forgalmi kínálata (járatok száma 0-24 óra)	39
18. ábra: Oberpullendorf-Kőszeg.....	40
19. ábra: A hivatási forgalom mértéke (2011).....	41
20. ábra: A közösségi közlekedés kínálata (útirányok száma) az oberwarti csomópontban (0-24) 2011.....	42
21. ábra: A Friedberg-Oberwart vasúti szakasz, mint a SETA tengely része - résztvevő projektpartnerek....	43
22. ábra: Határon átnyúló buszközlekedés (Schachendorf – Bucsú) - Szombathely.....	44
23. ábra: A közösségi közlekedés forgalmi kínálata 0-24 óráig (2011)).....	45
24. ábra: Az ingázás által okozott közúti forgalmi terhelés (2001) – Irányonként.....	46
25. ábra: A güssingi ütemes csomópont a reggeli órákban (2011).....	49
26. ábra: Jennersdorf, közösségi közlekedési kínálat 2011 (útvonalak 24 h-ban).....	50
27. ábra: A jennersdorfi csomópont (reggeli órákban) 2011.....	51
28. ábra: A hivatási és az iskolai forgalom mértéke.....	51
29. ábra: Mikro-közösségi közlekedési rendszerek működtetési formái (Forrás: BMVIT; GmoaBus sikermódel, 2009).....	54
30. ábra: A lehetséges igényszabályozott rendszerek térképe Dél-Burgenlandban.....	57
1. táblázat: A lakosság és a lakosság fejlődése 2001-2009 között a Burgenland – Nyugat magyarország projektterületén.....	7
2. táblázat: Szimmetrikus ütemes csomópontok közötti szükséges és jelenlegi menetidők.....	20
3. táblázat: Burgenland lakossága életkor szerint 2001-2010.....	23
4. táblázat: Számítási eredmények (a burgenlandiak munkanapokon, naponkénti közlekedése).....	25
5. táblázat: Bejelentési kötelezettséggel foglalkoztatott külföldiek régióként	26
6. táblázat: Burgenlandi iskolai statisztika 2001-2006.....	27
7. táblázat: Ideiglenes vasúti ütemes menetrend Eisenstadtban (2014).....	34
8. táblázat: Buszkapcsolatok a Strem-völgyben (2012-es menetrend).....	45
9. táblázat: Menettrend-tervezet Güssing-Körmend (2012 után).....	48

1. A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ A „HATÁRON ÁTNYÚLÓ MOBILITÁS BURGENLAND - NYUGAT-MAGYARORSZÁG“ PROGRAMDOKUMENTUMBAN

A „határon átnyúló mobilitás Burgenland – Nyugat-Magyarország“ program programdokumentációja több helyen hangsúlyozza a regionális térség- és gazdaságfejlesztéshez szükséges jó infrastruktúra jelentőségét, valamint a szükséges szervezési és infrastruktúrális intézkedések gyors megvalósítását és a határon átnyúló közösségi közlekedéshez fő céljának olyan igényszabályozta közösségi közlekedési projektek megvalósítását és határon átnyúló közösségi közlekedési koncepció összeállítását tartja, amely tartalmaz:

- egy átfogó intézkedéscsomagot az ÖKO-mobilitás javítása érdekében,
- a határon átnyúló mobilitás és elérhetőség javítását a peremterületek jobb bekapcsolásával és jobb kelet-nyugat és észak-dél kapcsolatokkal a határtérségben,
- a regionális elérhetőség és a mobilitás javítását a régióban és
- a regionális központokhoz való kapcsolódás javítását

1.1 A GREMO közösségi közlekedési koncepció célkitűzései

E projekt egyik fő feladata és célja

- a közösségi közlekedés jelenlegi kínálatának értékelése,
- a közösségi közlekedési kapcsolatokkal szembeni szükséglet megbecsülése
- az észak-burgenlandi intézkedéseknek az eisenstadti szimmetrikus ütemes csomópontokra való kidolgozása
- valamint a Seewinkelben élő lakosság rendelkezésére álló turisztikai és szabadidős forgalom közösségi közlekedési kínálatának javításához szükséges intézkedések kidolgozása
- Dél-Burgenland tekintetében Oberwart, Güssing és Jennersdorf csomópontok közösségi közlekedési kínálatának kidolgozása, illetve fejlesztése
- Valamint határon átnyúló közösségi közlekedési kapcsolatok bevezetéséhez szükséges intézkedések kidolgozása.

A GreMo projekt két feldolgozandó területet célozott meg:

1. A közösségi közlekedési kínálatok javítását a projektterület osztrák (Burgenland tartomány területe) és magyar részén (Győr-Moson-Sopron és Vas megye). A vizsgált térség határai a West/Nyugat Pannónia Eurégió határaival messzemenően megegyeznek.

A közösségi közlekedési kínálat javításához a csomóponti koncepció szervezési alapelve szolgál alapul. Az intézkedési ajánlások a meglévő közlekedési kínálatok (2011) elemzésén alapulnak, a kistérségi szállítási potenciál figyelembevételével. Ez

alapján kerültek javaslatok kidolgozásra a „GREMO-Seebus“ megszervezésére, azaz a közösségi közlekedés által a St.Martinstherme (Seewinkel) bekapcsolása és összekötése a turisztikai kínálatok hálózatával, valamint az üzemeltetőkkel (ÖBB/Postbus) való megállapodásra.

2. A Nyugat-magyarország és Burgenland közötti határon átnyúló közösségi közlekedés javítása

A forgalmi terhelések számítása és ábrázolása egyértelműen mutatja, hogy a Burgenland- Nyugat-magyarország közötti határon átnyúló forgalom okozza a legnagyobb közúti forgalmi terhelést. Határon átnyúló közösségi közlekedés csupán a vasúti közlekedésben áll fenn. A GYSEV Sopron-Szombathely közötti vonalának villamosításával lehetővé válik, hogy egy megfelelő menetrenddel Dél-Burgenlandból ne csak a magyar központok – Körmend, Szombathely és Sopron – legyenek elérhetőek, hanem a tartományi főváros, Eisenstadt és Bécs is.

1.2 Feladatmeghatározás

Egy hatékony közlekedési szolgáltatáshoz, azaz egy gazdaságos, ökológiailag és szociológiailag is fenntartható közlekedési szolgáltatáshoz a közösségi közlekedés terén fontos feltétel a csomóponti koncepció megvalósítása. (v.ö. GVK-B 2003)

Die Wirkung eines derartigen Organisationskonzeptes ist eine 2 fache Egy ilyen szervezési koncepciónak kétszeres hatása van:

1. A közösségi közlekedési kínálat optimalizálásával 30 %-nál is több megtakarítás is megcélozható a forgalmi teljesítményeknél (ökonómiai fenntarthatóság), valamint ezzel egyidejűleg a forgalom gyorsításával egy vonzóbb helyi közösségi közlekedést von maga után, ami a szimmetrikus csomópontok eddigi bevezetésével 25%-os utasszám növekedést és a személygépkocsis közlekedésről a helyi közösségi közlekedésre való nem kismértékű áttérést vont maga után (ökológiai fenntarthatóság)
2. A közlekedési eszközök hierarchiája
 - a vasút (és a vasúti szolgáltatással nem rendelkező régiókban a busz) a regionális közlekedési szolgáltatás „gerincét” adja és a csomópontok között a gyors szállítást végzi,
 - a buszközlekedés első sorban a csomópontokra való ráhordásban és a helyi közlekedési szolgáltatásban vesz részt és
 - az igény szabályozta rendszerek a régió kétdimenziós csatlakozását egészítik ki, az eddig periférián elhelyezkedő területeket közelebb hozza a regionális és a régióközi központokhoz

Az így megcélzott fejlesztése a cserekapcsolatoknak a periféria-környék-központ között jelentős mértékben erősíti a teljes térség területi integrációját. Egyidejűleg egy ilyen

koncepció megvalósítása hatással van a központok elérhetőségének javítására és ezzel azok versenyképességére is.

Ezért jelen projekt célja, tekintettel a közlekedési szolgáltatók és az érintett régiók meglévő terveire, valamint a meglévő közlekedési kínálatra, a projektterség e részén is egy megfelelő kínálati szabványt biztosítani a közösségi közlekedésben a lakosságnak és a vendégeknek.

E programra alapozva a regionális vasúti forgalom javított kínálati struktúrájával a következő években a közösségi közlekedés terén egy optimális szervezeti struktúrát fokozatosan fel kell építeni. Ez magába foglalja a vasúti forgalmat, a menetrendszerinti busz- és kerékpáros forgalmat (munkanapokon), valamint az igény szabályozta buszforgalmat.

1.3 Együttműködések

A határon átnyúló közösségi közlekedési koncepció kidolgozásához szoros együttműködés és tartalmi egyeztetés szükséges a „Határon átnyúló mobilitás Burgenland-Nyugat-Magyarország” projekt

- a 2. sz. munkacsomaggal (mobilitásközpontok)
- a 3. munkacsomaggal (határon átnyúló közlekedési szövetség)
- és az 5. munkacsomaggal (kerékpárforgalmi infrastruktúra).

Főleg a magyarországi közlekedési kínálat elemzéséhez és a várható fejlesztési tervek, valamint a magyar közlekedési igények feltárásához fontos a szoros együttműködés (beleértve az adatcserét) a GYSEV-vel és a magyar munkacsoporttal.

2. A BURGENLAND – NYUGAT-MAGYARORSZÁGI PROJEKTRÉGIÓ

A Burgenland – Nyugat-Magyarország projektrégió magába foglalja Burgenland tartomány területét Ausztriában, valamint Győr-Moson-Sopron és Vas megyét a magyar állam területén. A projekttérség része a West/Nyugat Pannónia Eurégióknak.

2.1 Térségi struktúra és népesség

Bevölkerungsentwicklung 2001 - 2009				
	2001	2009	Diff.absolut	Diff.rel.in %
BURGENLAND	277.569	283.965	6.396	2,3
<i>davon Nordburgenland</i>	<i>140.976</i>	<i>147.805</i>	<i>6.829</i>	<i>4,8</i>
Eisenstadt	11.334	12.744	1.410	12,4
Neusiedl	5.584	6.798	1.214	21,7
Mattersburg	5.776	6.954	1.178	20,4
<i>Mittelburgenland</i>	<i>38.096</i>	<i>37.504</i>	<i>-592</i>	<i>-1,6</i>
Oberpullendorf	2.793	3.003	210	7,5
<i>Südburgenland</i>	<i>99.805</i>	<i>97.809</i>	<i>-1.996</i>	<i>-2,0</i>
Oberwart	6.696	7.039	343	5,1
Güssing	3.902	3.752	-150	-3,8
Jennersdorf	4.236	4.223	-13	-0,3
MOSON-SOPRON-GYŐR	438.208	446.128	7.920	1,8
<i>davon Städte > 10.000 Einwohner</i>				
Csorna	10.894	10.652	-242	-2,2
Győr	127.576	126.422	-1.154	-0,9
Kapuvár	10.890	10.628	-262	-2,4
Mosonmagyaróvár	30.411	32.202	1.791	5,9
Sopron	54.674	57.578	2.904	5,3
Körmend	12.496	11.978	-518	-4,1
Kőszeg	11.379	11.523	144	1,3
VAS	269.649	263.063	-6.586	-2,4
<i>davon Städte</i>				
Celldömök	11.991	11.568	-423	-3,5
Sarvar	15.874	15.313	-561	-3,5
Szentgotthárd	8.961	8.836	-125	-1,4
Szombathely	81.723	78.946	-2.777	-3,4
Projektraum gesamt	985.426	993.156	7.730	0,8

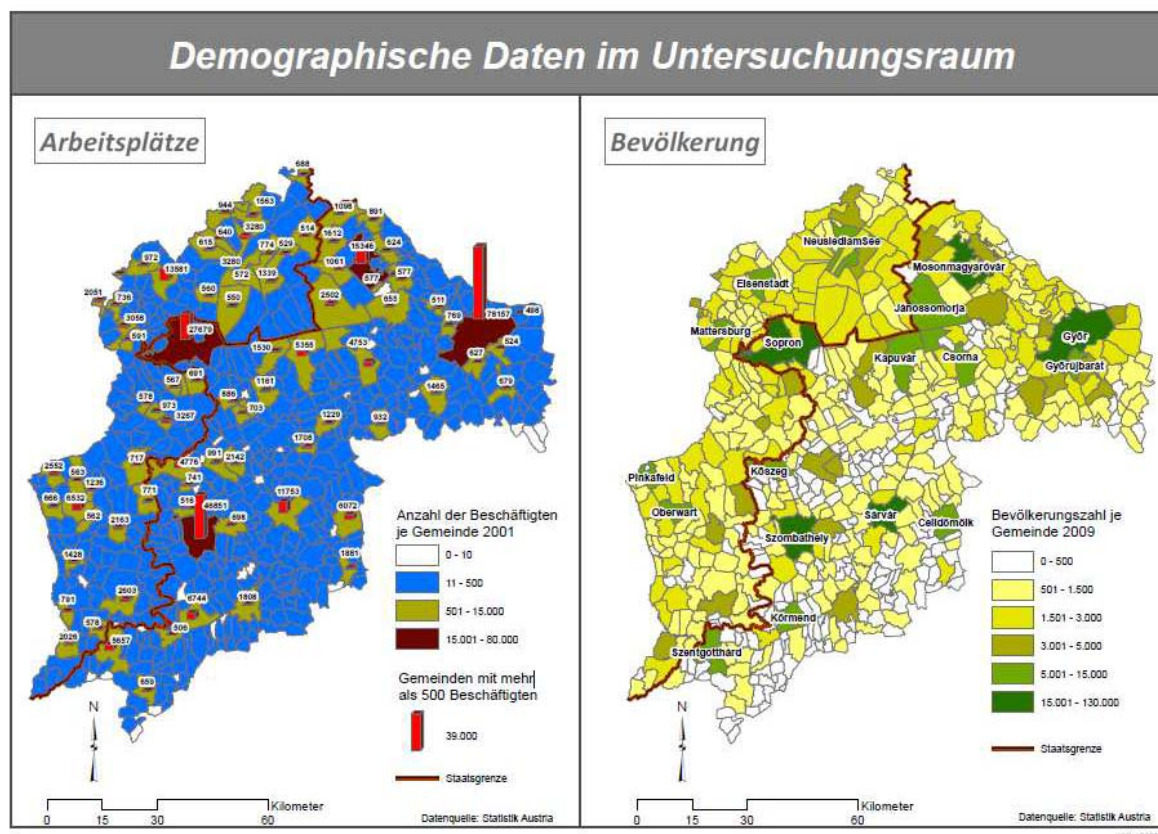
Tabelle 1: Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung 2001-2009 im Projektraum Burgenland-Westungarn

1 táblázat: A lakosság és a lakosság fejlődése 2001-2009 között a
Burgenland – Nyugat magyarország projekttérségben

A teljes projekttérségben mintegy 1 millió lakos élt 2009-ben, 0,8 %-al több, mint 2001-ben. A népesség növekedése a projekttérség egyes részein nem tekinthető egyformának, hanem jelentős eltérést mutat északról dél felé. A lakosok száma az elvándorlás következtében továbbra is csökken, annak ellenére, hogy pl. Dél-Burgenlandban a csökkenés mértéke az 1991-2001-es időszakhoz képest csak a fele volt. Teljesen hasonló a helyzet Dél-Burgenland magyar oldali szomszéd régiójában. 2001 és 2009 között Dél-Burgenland lakosságának a száma 2%-al csökkent, a szomszédos Vas megyében ugyanebben az időszakban a lakosság száma 2,4 %-al csökkent.

Teljesen más a helyzet a projekttérség északi részén. Úgy Észak-Burgenlandban (+4,8%), mint a szomszédos Győr-Moson-Sopron megyében a lakosság száma növekedést mutat. Észak-Burgenlandban főleg a regionális központokban (21,7%-ig) és a tartományi fővárosban, Eisenstatban (+12,4 %) volt jelentős a bevándorlás. Ehhez az északi növekedési zónához tartozik Sopron is – a lakosság számának növekedése mintegy 5,8 %-ot mutat. Egyedül ebbe a térségbe 8 év alatt kerekén 10 000 fő vándorolt be.

A projektterület déli részén nagyrészt a regionális és régióközi központok veszítették el a lakosság egy részét elvándorlás miatt. Itt Oberwart a kivétel (+5,1 %). A szomszédos Vas megyében a lakosság számának csökkenése a nagyobb városokban relatív erősebb, mint „vidéken“.



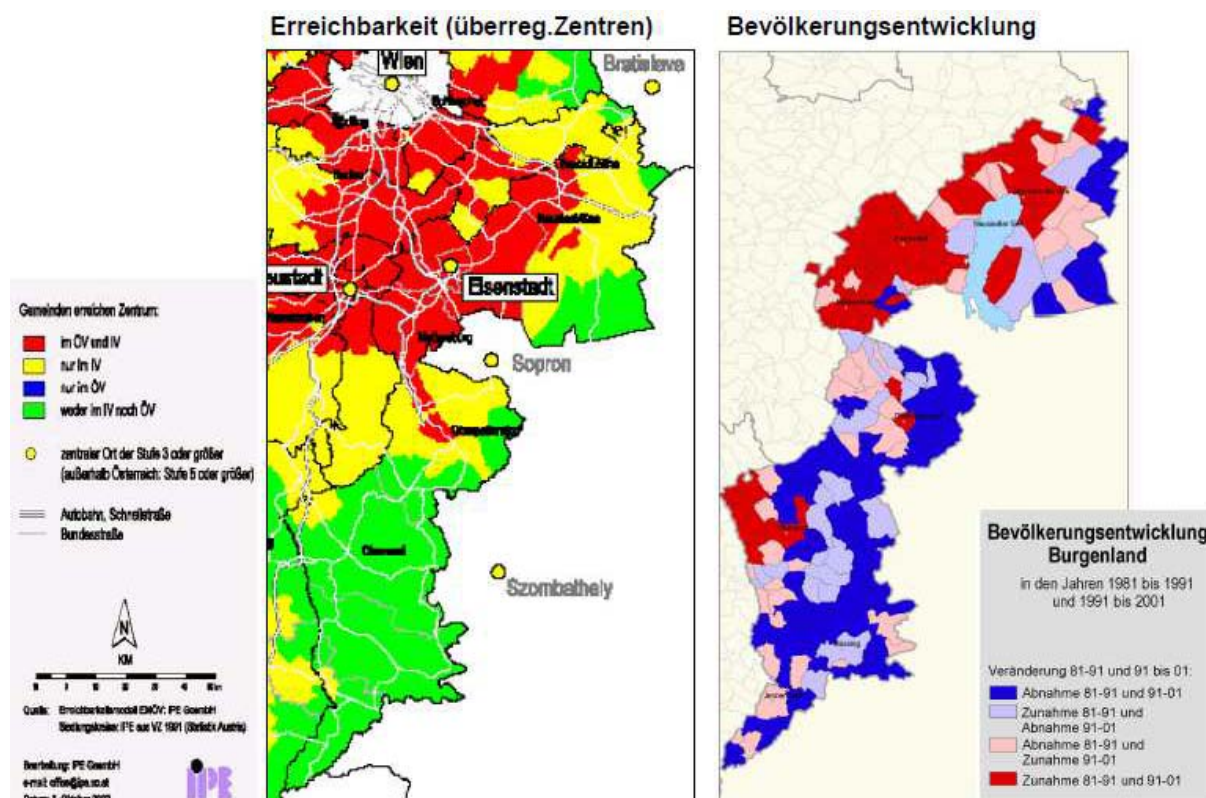
1. ábra: GREMO-Projektterület: lakosság 2009, munkahelyek 2001

Összességében ez a helyzet azt mutatja, hogy a déli területek, mint „lakóhely“ relatív csekély vonzerőt jelentenek. Különösen hátrányosan hat ez a kivándorlás a lakosság összetételére. Ez érinti egyrészt a munkaképes lakosságot, tehát a lakosság azon részét, akik a régió fejlődéséhez a vásárlóerőt biztosítják, illetve a gazdasági tevékenységekhez, valamint az innovációhoz biztosítják az alapokat, másrészt a már nem aktív lakosságot, akik a régió szociális szolgáltatásokat nyújtó kínálatának intenzitását és mértékét meghatározzák.

Bár a magyar projektrégió adatai egyenként nem állnak rendelkezésre, feltehető, hogy a helyzet Dél-Burgenlandban hasonló, mint a szomszédos magyar Vas megyében: a 20-65 év közötti munkaképesek száma 2001 és 2010 között Jennerdorf járásban csekély mértékben csökkent (-1,7 %). A munkaképes „új nemzedék“ (15-20 évesek) száma minden dél-burgenlandi régióban kétség kívül nagyon erősen csökkent.

Összefoglalva: az orvosi és a szociális ellátások területén az egyre csökkenő vásárlóerő fog szemben állni az egyre bővülő szolgáltatásokkal, ill. növekvő költségekkel.

A 21 %-os (Güssing), a 16 %-os (Jennersdorf, Oberpullendorf) és a 9 %-os (Oberwart) csökkenések miatt a közeljövőben nem csak a munkaerőpiacon várhatóak problémák (munkaerőhiány), hanem a kumulatív regionális vásárlóerőben is, az is lecsökken. Pont egy olyan időpontban, amikor a már nem foglalkoztatott személyek száma jelentősen növekedett és továbbra is növekedni fog. Ezzel nő az orvosi és a regionális szociális ellátások igénybevétele.



2. ábra: Összefüggés az elérhetőség és a népesség számának változása között

Egyértelműen kimutatható (v.ö. GVK-B 2003, 2. ábra), hogy az elérhetőség és a tartózkodási hely minősége között ok-okozati összefüggés van. Így Burgenlandban azok a regionális térségek, amelyeknek legjobb az elérhetősége, azoknál egyidejűleg pozitív a lakossági mérleg („bevándorló községek”). Azok a regionális területek, melyek elérhetősége rossz, azok szinte teljesen megegyezően negatív lakossági mérleget mutatnak („elvándorló községek”).

Jó, illetve kielégítő elérhetőségi kapcsolatokról akkor beszélhetünk, ha a legközelebbi régióközi központ 50 percen belül, és a legközelebbi regionális központ 30 percen belül elérhető (v.ö. ÖROK Elérhetőségi viszonyok Ausztriában 2006)

Szintén kimutatható (v.ö. SUSTRAIN), hogy a regionális hatások az elérhetőséget egyértelműen javítják:

- a heti ingázók aránya erőteljes csökken a megnövekedett napi ingázó forgalom javára
- ezáltal a kumulatív regionális vásárlóerő nő és
- a kivándorlás csökken (Dél-Burgenlandban az elvándorlás -5,3-ról -2,4 %-ra csökkent)

A jobb elérhetőséggel a tartózkodási hely minőségének a felértékelődése természetesen nem csak a „lakás” funkciót érinti, hanem a munkahelyi tartózkodási hely minőségét is. Az erős elvándorlást mutató régiókban az elérhetőség javítása alapfeltétele egy pozitív irányú népesség- és gazdaságnövekedésnek és képes nem csekély hozzájárulást biztosítani a fenti szituáció javításához.

Tekintettel a munkába ingázóknak a folyamatosan emelkedő üzemanyagárak által okozott megterhelésére, a projektterség régióközi központjainak (Bécs, Wr.Neustadt, Eisenstadt, Sopron, Mosonmagyaróvár, Szombathely, Graz) jó elérhetősége érdekében a közösségi közlekedésben egyre nagyobb jelentősége lesz a regionális struktúra megtartásának és fejlesztésének. A közösségi közlekedés kínálatának jelentős visszaszorítása annak pótlása nélkül erőteljesen csökkenti a lakó- és munkahelyek vonzerejét.

Törekedni kell arra, hogy a közösségi közlekedés hatékonyabb összehangolása és optimalizálása által a közösségi közlekedésben résztvevő szolgáltatások száma összességében ne növekedjen.

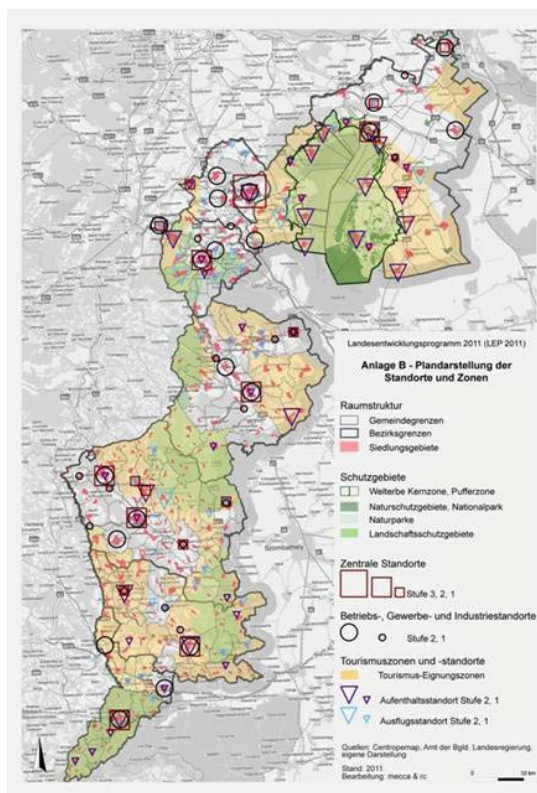
2.2 Burgenland Tartományi Fejlesztési Program 2011 (LEP 2011)

A „Burgenland Tartományi Fejlesztési Program 2011” 3 fő témakört tartalmaz Burgenland jövőbeni fejlődése érdekében

- „a gazdaságot fenntarthatóan erősíteni”
- „közösén növekedni – közösén jobban élni”
- „kvalifikált szolgáltatásokkal erőssé válni”

Ezeknek a fő témáknak a megvalósítása érdekében Burgenland egy policentrikus / több központú tartományi fejlesztési elvet követ, melynek célja sok kisebb, és erős központ fejlődési lehetőségeinek előmozdítása, azok tartományi határokon átnyúló összekapcsolása által.

A „Burgenland Tartományi Fejlesztési Program 2011” a tartomány fejlődése szempontjából lényeges helységeket értékeli a központi ellátás, a gazdaság, (ipari parkok, technológiai központok, stb.), a szociális ágazat, a képzés (egészségügyi intézmények, iskolás és képzési intézmények), és a turizmus (tartózkodási helyek, kirándulóhelyek) területén. A tartományi főváros, Eisenstadt mellett (3. fokozat) a helységeket azok térségi (2. fokozat) és kistérségi (1. fokozat) ellátóhatása alapján értékelik. Ezek a helységek (v.ö. 3. ábrával) minden közlekedési tervben kötelezően elérendő pontként tüntetendő fel.



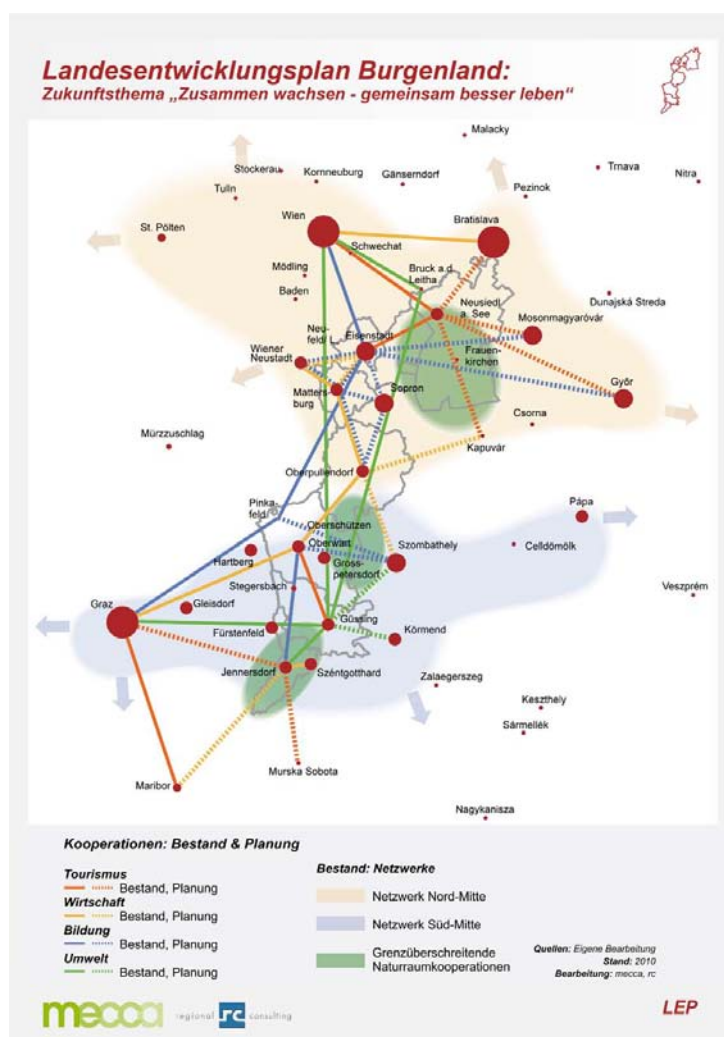
3. ábra Burgenland Tartományi Fejlesztési Program 2011 (LEP 2011)

Ennek megfelelően az elkövetkezendőkben abból indulnak ki, hogy a 2. fokozatú helységeket, melyek lényegében a járási központok, lehetőleg szimmetrikus ütemes csomópontokként kell kiépíteni, melyek a regionális közlekedés-fejlesztésben lehetővé teszik az optimális közlekedési kínálat tervezését. A közösségi közlekedésben az 1. fokozatú helységeknél (kistérségi ellátás) is kellően elérhetőnek kell lenniük.

Meg kell azonban jegyezni, hogy közösségi közlekedési kapcsolatok létesítése gazdasági szempontból nem minden ipari- és vállalkozási telephelyen indokolható. Nevezetesen abban az esetben nem, ha ezek a telephelyek központi településektől, létesítményektől távol helyezkednek el.

A közép- és hosszútávú, határokon átnyúló közlekedéstervezések alapjai:

- Burgenland tartomány fokozottabb bekapcsolása a nemzetközi közlekedési hálózatba
- a nagyobb központokhoz vezető közlekedési kapcsolatok javítása a tartományi határon innen és túl
- meglévő és tervezett, határon átnyúló együttműködések (4. ábra)



4. ábra: LEPBurgenland 2011, Burgenland együttműködései

- A LEP 2011 a jövővel kapcsolatos „közösén növekedni – közösén jobban élni“ tekintetében tartalmazza a határon átnyúló hálózatok megvalósításának szükségességét, mert „Burgenland a nagysága és területi struktúrája alapján együttműködések és hálózatok fel- és kiépítésétől függ„ ... (LEP Burgenland 2011, 65. o.)

Ehhez két policentrikus hálózati rendszer felépítését tűzték ki célul:

- Oberwart – Güssing – Jennersdorf beleértve Graz, Szombathely
- Eisenstadt – Mattersburg – Oberpullendorf beleértve Neusiedler See régiót Pozsony, Bécs, Wiener Neustadt Győr és Sopron bekapcsolását

Persze minden kifejlesztendő intézkedéshez a szükséges pénzügyi forrást hozzá kell rendelni.

3. INTÉZKEDÉSEK A BURGENLANDI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS JAVÍTÁSA ÉS OPTIMALIZÁLÁSA ÉRDEKÉBEN

3.1 A közösségi közlekedés szervezésének alapelvei - csomóponti koncepció

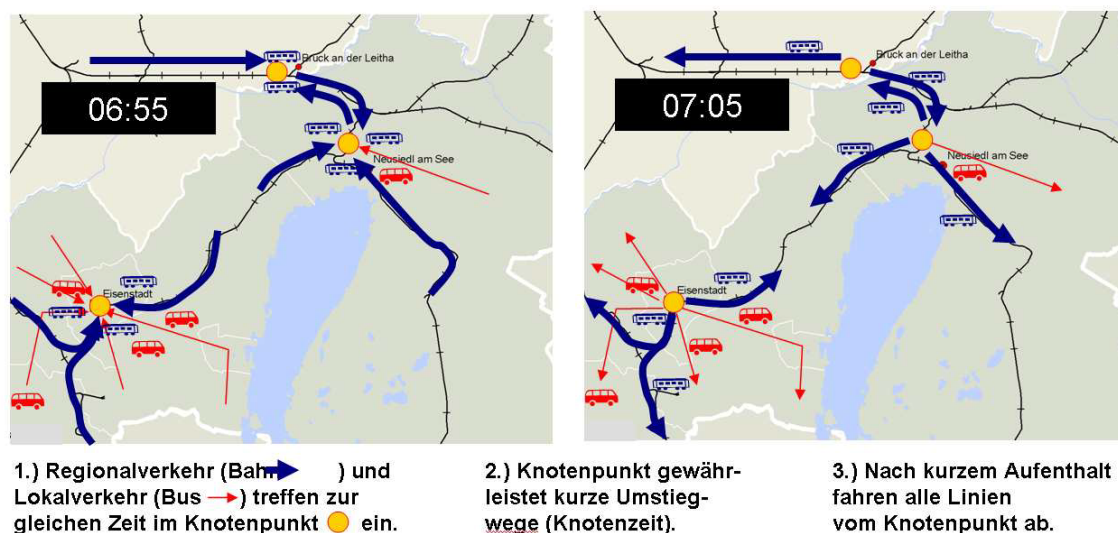
Jelenleg a közösségi közlekedés költségeinek csak kerekén 31 %-át fedezik a jegybevételek. A közösségi közlekedés bármilyen bővítéséhez a költségek 70 %-át költségvetési forrásból kell biztosítani.

E tényre tekintettel csak

- olyan térségekben, ahol a közösségi közlekedési kínálat kihasználtsága alacsony és csekély a szállítási potenciál (pl. igényszabályozott forgalom): a közlekedési szolgáltatások költségcsökkentése és
- egyéb térségekben: a közösségi közlekedési szolgáltatások egyidejű optimalizálása

által biztosítható a közösségi közlekedésnek a közös költségvetésből történő üzemeltetése. Ebből kifolyólag a csomóponti koncepció a közösségi közlekedési kínálat javítása mellett az ahhoz szükséges költségvetési hozzájárulást is csökkenti. Pusztán azáltal, hogy csökkentjük a szimmetrikus ütemes csomópontok kiszolgálásához szükséges közlekedési szolgáltatások számát (csak egy kapcsolat szükséges az oda- és elszállításhoz), s ezáltal megszüntetjük a párhuzamos közlekedést, a „hagyományos” csatlakozásokkal szemben jelentős forgalmi teljesítményeket lehet megtakarítani:

Burgenland közlekedéspolitikája a közösségi közlekedésben a csomóponti koncepció szervezési alapelvét követi. (v. ö. GVK-B 2003, v.ö. 5. ábra)



5. ábra: Csomóponti koncepció – alapelv vázlat (rendszeridő: 7.00 óra)

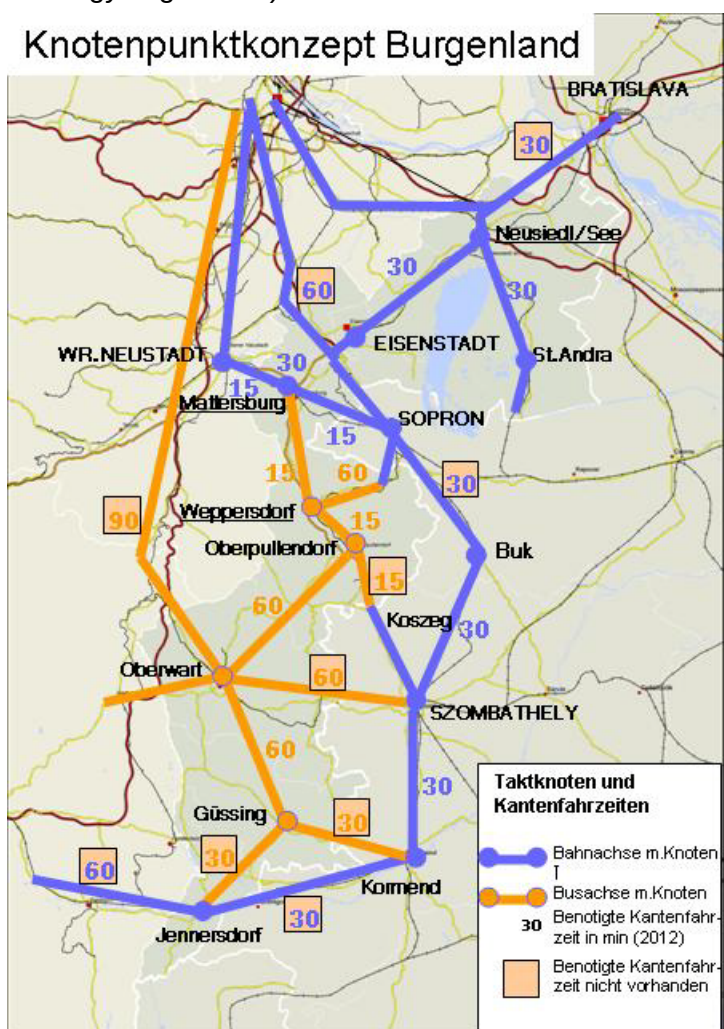
Az eddig bevezetett ütemes csomópontok (Neusiedl, Mattersburg) bizonyítják, hogy ez a koncepció lehetővé teszi

- a közösségi közlekedésben az össz-szállítási teljesítmények/szolgáltatások (busz + vasút) csökkentését (a közösségi közlekedésben a kínálat optimalizálása),

- ennek ellenére azonban a közösségi közlekedés vonzereje fenntarthatóan javítható (a csomópontok között a forgalom felgyorsul) és a lakosság számára a kínálat igénybevétele intenzívebbé válik és
- a vidéki forgalom, főleg a csomópontokhoz vezető forgalom bővíthető, ill. növelhető.

A szimmetrikus ütemes menetrend bevezetéséhez szükséges szervezési feltételek

- A következő, direkt elérhető szimmetrikus ütemes csomóponthoz az utazási időnek 15, ill. 30 percnak (vagy a 30 perc többszörösének) kell lennie,
- Az átszállási távolság, ill. – idő a közlekedési eszközök között, amelyek a szimmetrikus csomópontot képezik, meghatározzák a csomóponti időt. Az átszállási távolságnak nagyon kicsinek kell lennie (az állomásokon lehetőleg ugyanazon a peronon, busz-vasút csatlakozásnál rövid gyalogos utak)



6. ábra: Burgenlandi csomópontok és a közösségi közlekedésben szükséges utazási idők

3.1.1 Regionális és régióközi központok, mint ütemes menetrendi csomópontok

A Tartományi Fejlesztési Program értelmében a járási központoknak, mint központi funkciót betöltőknek nagy szerep jut Burgenland regionális struktúrájának az erősítésében.

A közlekedési koncepcióban éppen ezért ezekben a regionális központokban (lehetőleg) a szimmetrikus ütemes menetrend bevezetése ajánlott, ezáltal biztosítva, hogy minimális szolgáltatásráfordítással ezek a centrumok a környező vidékről és az egyéb regionális és régióközi központok felől a lehető legjobban elérhetők legyenek.

A tervezett ütemes csomópontok Neusiedlben és Mattersburgban már működnek. Az eisenstadti ütemes csomópont az eisenstadti vasúti hurok megvalósítása után (2014) lesz lehetőség. A buszforgalomnak a vasútállomásokhoz való csatlakoztatása a nagy centrumoknál rendszerint a buszforgalom újrászabályozását és megfelelő infrastrukturális intézkedéseket igényel (útvonalszabályozás, fényjelző berendezések, fordulóállomások, buszbeállók, stb.). Az eisenstadti buszforgalom újrászabályozását ez a jelentés tartalmazza. (ld. 3.5.2)

3.1.2 A csomópontok között szükséges menetidő

A 6. ábrán megadott csomópontok közötti időket a vasúti forgalomban megfelelő infrastrukturális intézkedésekkel lehet megcélózni. Ha a buszforgalomban a megfelelő csomópontok közötti időt kell megcélózni a regionális központok között, akkor azt lényegében

- gyorsabb forgalom bevezetésével, vagy
- gyorsabb vonalvezetésekkel

lehet elérni. Szimmetrikus ütemes csomópontoknak elsősorban a vasút-busz forgalomban van jelentőségük. Ezzel szemben „tisza” buszcsomópontoknál, főleg erős páratlan forgalmak esetében, ahol a szimmetrikus ütemes csomópontok nem valósíthatók meg, az optimális kapcsolat (rövid átszállási lehetőségek) sokkal nagyobb jelentőséget kap („irányított ütemes csomópont”).

Ennélfogva a szimmetrikus ütemes csomópontok megvalósítása elsődleges cél Eisenstadt, Neusiedl, Mattersburg, Jennersdorf, valamint Sopron központokban, és a „tisza” buszcsomópontokban, mint Oberpullendorf, Oberwart, Güssing, intézkedések szükségesek a buszforgalom optimális összekapcsolásához.

3.2 A közforgalom javítási intézkedéseihez szükséges alapok és feltételek

3.2.1 Infrastrukturális intézkedések az ütemes csomópontok bevezetéséhez Burgenlandban

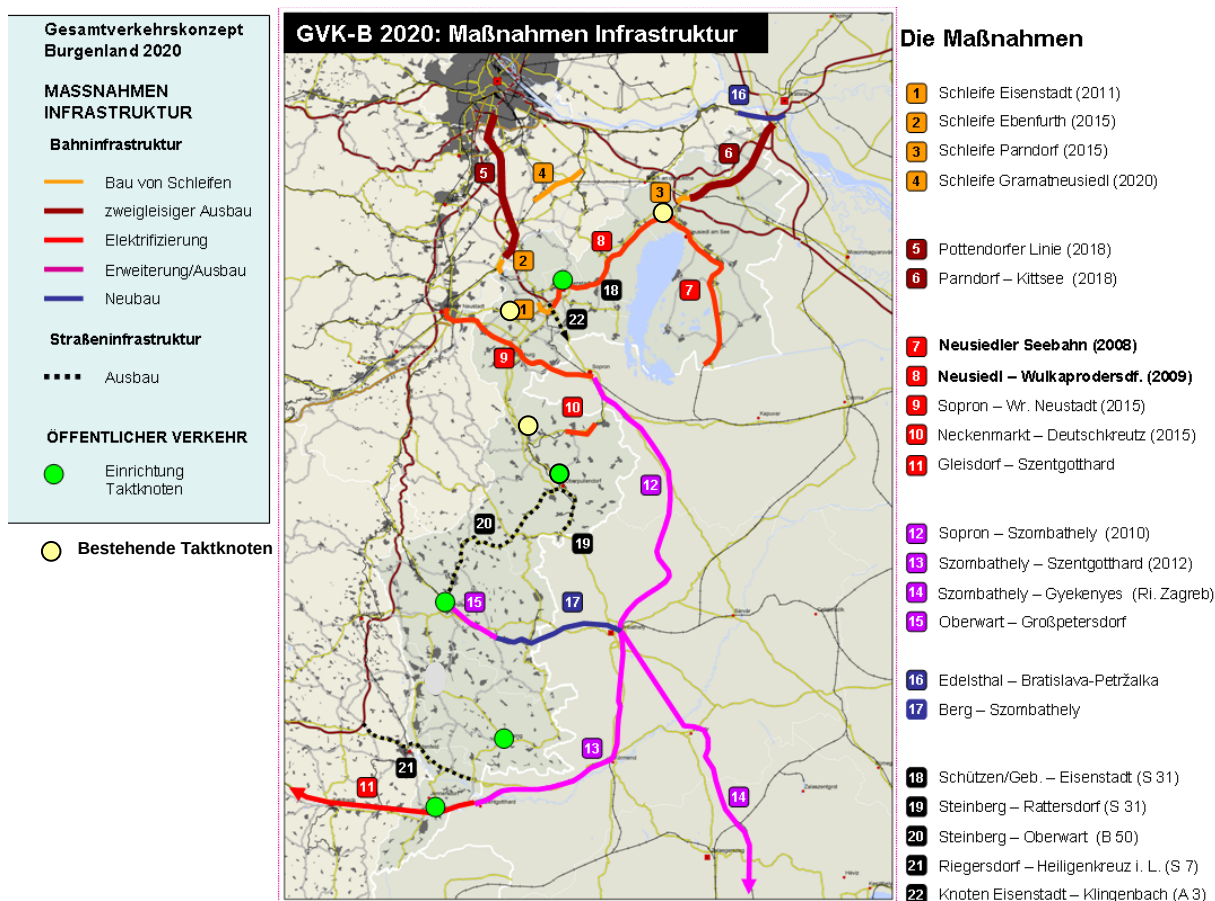
A programterület osztrák részén Niederösterreich, Bécs és Burgenland tartományok elkötelezték magukat amellett, hogy az ÖBB és a GYSEV regionális vasútforgalmának kiépítése elsőbbséget élvez. Neusiedlben és Mattersburgban a szimmetrikus ütemes csomópontok már megvalósultak, az eisenstadti csomópont kialakítása az ottani vasúti hurok kialakítása után, 2014/15-ben várható.

Az ütemes csomóponti rendszer megvalósítása egy, már célzottan kiépített vasútforgalmi infrastruktúrára támaszkodhat:

- ez egyrészt a 2010-ben a GYSEV Sopron-Szentgotthárd közötti vonalának teljes villamosítása, másrészt
- a Neusiedl-Wulkaprodersdorf vasútszakasz villamosítása, mely feltétele egy szimmetrikus vasúti közlekedési csomópont létrehozásának Eisenstadtban.
- a 2014-re tervezett eisenstadti hurok kiépítése után – melyről már megállapodás született – elsőízben lesz lehetőség Eisenstadt és Bécs közötti közvetlen kapcsolatra.
- a felhasználó igényeit kielégítő és a csomóponti szimmetria elvének egyaránt eleget tevő vasúti forgalmi koncepció az alapja a szimmetrikus ütemes közlekedési csomópontok kialakításának, valamint a regionális buszközlekedési elképzeléseknek.

Az ütemes csomópontok bevezetésének infrastrukturális feltétele, főleg Dél-Burgenlandban (ahol jelenleg a számbavehető helyszíneken csak részben áll fenn ütemes forgalom) a GYSEV 2010-ben megvalósult villamosítása. A 2012/2013-as menetrendváltozást követően a regionális gyorsforgalom kialakításával a csomópontok közötti megkívánt menetidők tarthatók lesznek, s ez lehetőséget biztosít arra, hogy a magyar, a régióközi központok, Szombathely és Sopron, valamint Eisenstadt tartományi főváros felé a közösségi közlekedési kapcsolatok vonzóak legyenek.

A buszközlekedés bevonása a szimmetrikus ütemes csomópontba része a GREMO-intézkedésnek (ld. 3.5.2).

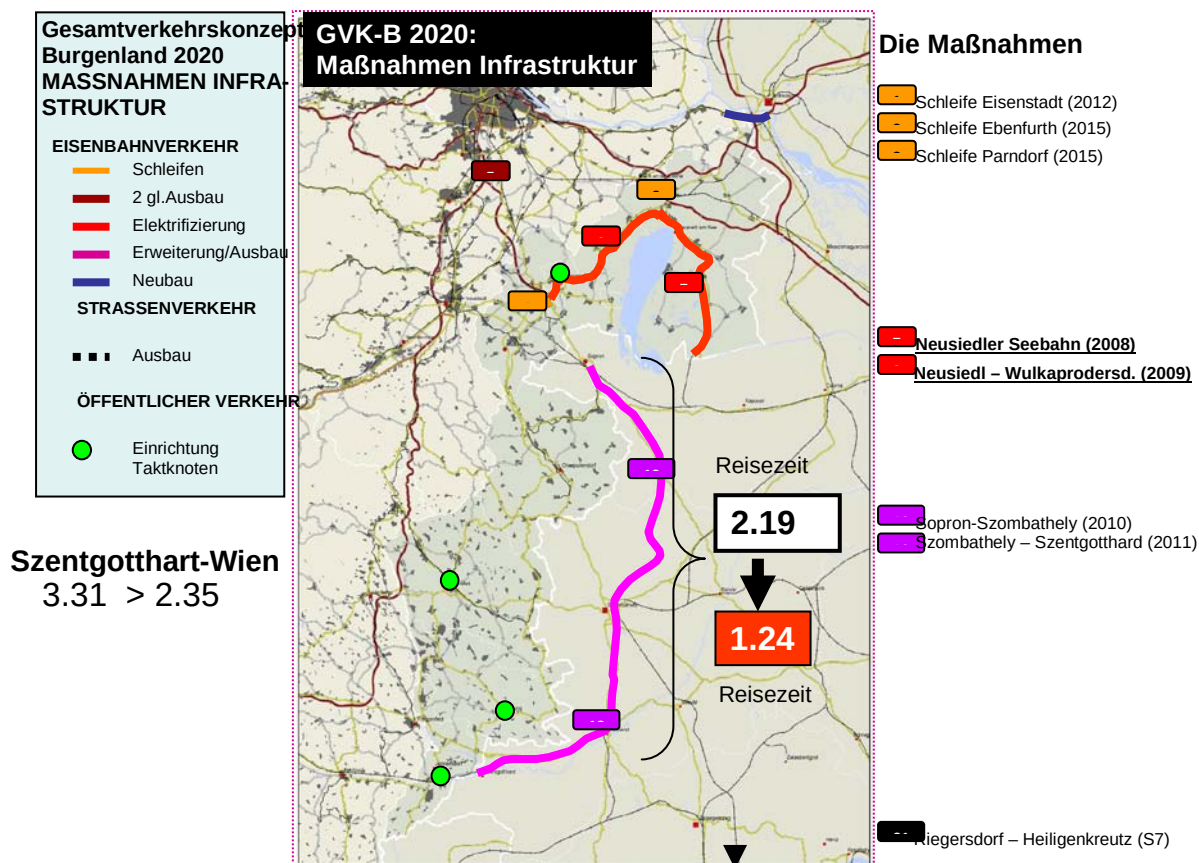


7. ábra: A GVK-B 2020-ra tervezett infrastruktúrális intézkedései

A csak 2018-ra tervezett pottendorfi vonal kiépítésére fel kell hívni a figyelmet. A jelenleg egy vágányú pálya az eisenstadti hurok kiépítése után sem áll rendelkezésre két vágányúként, s ez jelentős problémákat vet fel. Kapacitásra visszavezethető okokból az Eisenstadt – Bécs közvetlen kapcsolat csak a jelenlegi Deutschkreutz – Sopron – Wulkaprodersdorf – Ebenfurth – Wien kapcsolat egyidejű visszavételével kompenzálható.

Az eisenstadti hurok kialakításával (2015) az Eisenstadt – Bécs menetidő mintegy 10 perccel csökken (az Eisenstadti csomópontban azután szükség lesz egy új menetrendi koncepcióra). A parndorfi hurok (2015) elsőként fogja lehetővé tenni a Sopron-Eisenstadt-Pozsony közti állandó közlekedést, s ezáltal Eisenstadt, valamint környéke először fog Bécs, Sopron és Pozsony irányába közvetlen vasúti kapcsolattal rendelkezni.

Az eddig megvalósított intézkedések, főleg a GYSEV átépítése Szentgotthárd és Sopron között (villamosítás; 120 km/h) jelentős utazási idő csökkentést tesznek lehetővé Dél-Burgenlandból a Nyugat-magyarországi központokba, valamint Eisenstadt és Bécs felé. Ennek feltétele a GYSEV vonalán (nagyjából a Szentgotthárd – Körmend – Szombathely – Bük – Sopron – Wulkaprodersdorf/Eisenstadt – Bécs vonalon) egy állandó regionális gyorsforgalmi menetrendi koncepció, illetve a Nyugat-magyarországi vasúti ütemes csomópontokon mwgfelelő buszforgalom megvalósítása. Osztrák oldalról a buszközlekedést ezekhez a csomópontokhoz kell szervezni (Jennersdorf) –Szentgotthárd, Güssing-Körmend, Szombathely-Oberwart). A megfelelő koncepció a GREMO keretében kerül kidolgozásra (Isd. 3.5)



8. ábra: A már megvalósult és a rövid távon tervezett infrastruktúrális intézkedések

Az új közlekedési kapcsolat az év végéig rendelkezésre állhat. Osztrák oldalon a villamosított szakasz meghosszabbítása Jennersdorfon és Grazon át csak 2025-ben várható (célhálózat 2025+). Ha ez a terv valósul meg, Jennersdorfnak sem ütemes csomópont kialakítására, sem a GYSEV optimális igénybe vételére nem lesz lehetősége. Mivel abból kiindulhatunk, hogy a **villamosítás a jóval egyenletesebb és nagyon rövid Szentgotthárd – Jennersdorf (7,2 km) szakaszon** sem műszaki sem pénzügyi szempontból nem jelent problémát, javasoljuk, hogy annak 2025-re tervezett megvalósítása elsőbbséget élvezzen, és amilyen gyorsan csak lehet, valósuljon meg.

3.2.2 Menetrendszerzés

Főleg a buszforgalomban nagy infrastruktúrális intézkedések nem szükségesek a megkívánt csomópontok közötti idők eléréséhez. A buszközlekedés szervezéséhez szükséges infrastruktúrális intézkedések: a vasútállomásokhoz való oda- és eljutás, valamint központi megálló kialakítása (pl. Jennersdorf), így első lépés a menetrendszerkesztési, illetve szervezési intézkedések, amelyek szimmetrikus ütemes csomópontok megvalósítását eredményezik. Főleg határon átnyúló közlekedés bevezetéséhez abból kell kiindulni, hogy lehetőleg meglévő közlekedési kapcsolatok kerüljenek felhasználásra.

3.2.3 A burgenlandi csomóponti koncepcióban a csomópontok között szükséges menetidők megvalósításához szükséges intézkedések

A következő táblázat zöld mezői mutatják a meglévő menetidőket (mindig a leggyorsabb kapcsolatot), amelyek a bevezetendő szimmetrikus ütemes csomópontokhoz már rendelkezésre állnak, és a piros mezők azokat a menetidőket, amelyek ahhoz még nem megfelelőek. Meg kell jegyezni, hogy szimmetrikus ütemes menetrendhez elsősorban egy hatékony busz-vasút megállapodás szükséges.

Dél-Burgenlandban Jennersdorf kivételével kizárólag autóbuszos csomópontok állnak rendelkezésre. Ráadásul Dél-Burgenlandban (talán Oberwart kivételével) a forgalom erőteljesen „páratlan“ (reggeli forgalomban minden észak felé halad, délutás/este vissza), ennél fogva az „irányított csomópontok“ a személyforgalom igénystruktúrájának inkább megfelelnek.

Neusiedl: a 30 perces menetidő kialakítása annak érdekében, hogy Pozsony bekapcsolódhasson a Neusiedlnél meglévő szimmetrikus csomópontba, csak a parndorfi delta megvalósulása után lehetséges.

Eisenstadt: az eisenstadti deltával (2015 után áll rendelkezésre) lehet Eisenstadtban a szimmetrikus csomópont bevezetéséhez szükséges intézkedéseket megvalósítani (lsd. 3.5.2)

Mattersburg: ahhoz, hogy Oberpullendorf a meglévő szimmetrikus csomópontokhoz kapcsolódhasson, a buszok utazási idejének 7 perccel való csökkentése szükséges (Megvizsgálandó a megfelelő gyorsított menetrend bevezetése weppersdorfi megállással). Eisenstadt a 1839 számú buszjáratával (amely jelenleg nem megy az állomás felé) 21 perc alatt elérhető. Ahhoz, hogy Eisenstadt a mattersburgi szimmetrikus csomópontokhoz beilleszthető legyen, meg kell vizsgálni, hogy milyen ráfordításokkal lehet a 1839-es buszjáratot bekapcsolni a mattersburgi állomásba és onnan 30 perc alatti menetidővel Eisenstadt központját elérni.

Weppersdorf: nem szükségesek változtatások.

Oberpullendorf: kőszegi buszkapcsolat bevezetése (lsd. 3.5.5)

Oberwart: meglévő kialakított ütemes csomópont, buszjárat bevezetése Szombathelyre (lsd. 3.5.6)

Güssing: az utazási idő csökkentése kb. 10 perccel Jennersdorf felé (megvizsgálandó a buszjárat gyorsításának lehetősége Jennersdorf vasútállomás - Jennersdorf-központ – Güssing Volksbank között, buszjárat bevezetése Körmendre lsd. 3.5.7)

Jennersdorf: nem szimmetrikus csomópont, Jennersdorf-Szentgotthárd között (= 7,2 km) villamosítás szükséges. Meg kell vizsgálni, hogy a villamosítás rövid időn belül mely feltételek mellett, ill. megvalósítható-e. (a GySEV tájékoztatása alapján az építési költségek kb. 1 millió eurót tesznek ki, várható építési idő kb. 6 hónap).

Körmend: intézkedések (lsd. 3.5.7 és 3.5.8)

Szombathely: Maßnahmen vgl. 3.5.6) intézkedések (lsd. 3.5.6)

Sopron: (60 perc) menetidő Bécs felé csak a pottendorfi vasút kiépítése után (2018?)

Ütemes csomópontok: szükséges és jelenlegi menetidők						
A csomópont neve	Kapcsolatok		Szükséges menetidő	Közlekedési eszköz		Jelenlegi menetidő (2011)
	honnan	hová	perc	vonat	busz	perc
Neusiedl	Neusiedl	St.Andrä	30	x		28
		Eisenstadt	30	x		28
		Bratislava	30	x		41
Eisenstadt	Eisenstadt	Neusiedl	30	x		28
		Sopron	30	x		28
		Wien	60	x		65
		Mattersburg	60		x	55
Mattersburg	Mattersburg	Eisenstadt	30		x	55
		Sopron	15	x		12
		Wr.Neustadt	15	x		12
		Weppersdorf	15		x	20
		Oberpullendorf	30		x	37
Weppersdorf	Weppersdorf	Oberpullendorf	15		x	12
		Sopron	60		x	55
		Mattersburg	15		x	12
		Wien	60		x	72
Oberpullendorf	Oberpullendf.	Weppersdorf	15		x	12
		Oberwart	60		x	55
		Kőszeg			x	nincs kapcsolat
Oberwart	Oberwart	Wien	90		x	100
		Oberpullendorf	60		x	55
		Szombathely	60		x	nincs kapcsolat
		Güssing	60		x	45
Güssing	Güssing	Oberwart	60		x	45
		Jennersdorf	30		x	40
		Körmend	30		x	nincs kapcsolat
Jennersdorf	Jennersdorf	Güssing	30		x	40
		Körmend	30	x		38
		Graz	60	x		78
Körmend	Körmend	Szombathely	30	x		28
		Jennersdorf	30	x		55
		Güssing	30		x	nincs kapcsolat
Szombathely	Szombathely	Bük	30	x		25
		Sopron	60	x		59
		Oberwart	60		x	nincs kapcsolat
		Körmend	30	x		28
Bük	Bük	Sopron	30	x		33
Sopron	Sopron	Eisenstadt	30	x		26
		Wien	60	x		73
		Wr.Neustadt	30	x		27
		Szombathely	60	x		59

2. táblázat: Szimmetrikus ütemes csomópontok közötti szükséges és jelenlegi menetidők

3.3 Közlekedés iránti igény – a kistérségi szállítási potenciál mennyiségének megadása a munkanapi közlekedésben (különös tekintettel a határon átnyúló közlekedés iránti igényre)

A közösségi közlekedésben egy igény szabályozta közlekedési kínálat kialakításához alapvetően fontos feltétel megbecsülni, illetve felmérni a közlekedés iránti igényt munkanapokon a napi forgalomban. Nem csak az igénystruktúra ismerete (hány személy milyen okból, milyen célból és milyen közlekedési eszközzel), hanem a közlekedési kínálat változása miatt a közösségi közlekedés igénybevételének kimutatható változása is fontos paraméterek a jövőben a közlekedési kínálat tervezéséhez.

Munkanapokon a napi közlekedés összetevődik

- a munkába ingázók közlekedéséből,
- a a képzés, oktatás miatt közlekedőkből,
- az egyéb munkanapi közlekedésből
- a visszaúti közlekedésből (cél: „haza“)

Minden adat egy irányt, a településhatárt átlépő személyeket vesz figyelembe (a belső utakat figyelmen kívül hagyva) és ezért nem tartalmazza a hazafelé irányuló utat.

3.3.1 Burgenland lakosságának munkanapi közlekedésében résztvevők 2011.évi utazási mátrixának extrapolálása

A népszámlálás eltörlése miatt 2011-es utazási mátrix adat a hivatási és iskolai forgalomra nézve nem áll rendelkezésre.

Az egyéb munkanapi közlekedést eddig Burgenlandban nem mérték, illetve nem számolták ki modellszerűen. Megpróbálták a munkanapi forgalom mértékéhez szükséges fontos utazási célokat egy egyszerű modellel (a felső-ausztriai háztartási felmérést alapul véve) legalább nagyságrendileg leképezni.

im Berufs- und Schülerverkehr. Az SK-AT 2007-2013 határon átnyúló együttműködési program keretében jelenleg a Bécsi Műszaki Egyetem és Pozsony egy részletes közlekedési modellt dolgoz ki, amelyet 2013-ban Burgenland-Nyugat-Magyarország közlekedésére is ki kell terjeszteni. A GREMO projekthez ebből a projektből még nem állnak rendelkezésre adatok. Ezért megállapodás született, hogy egy lehetőleg egyszerű extrapolálással a 2001-es munkanapok munkanaponkénti forgalmát tartalmazó forgalmi mátrixot elkészül 2011-re. Nyugat-Magyarországról nem állnak rendelkezésre ilyen dokumentumok, ezért a 2011-es forgalmi mátrix becslése főleg a Burgenlandra és a Nyugat-Magyarország – Burgenland és Burgenland – Nyugat-magyarországi határon átnyúló személyforgalomra korlátozódik.

A fenti extrapoláláshoz csak kevés statisztikai adat állt rendelkezésre, amelyek lehetővé tennék a 2001 és a 2010, ill 2011. évek egzakt összehasonlítását. A térségi struktúra változásai (új üzemi területek megjelenése stb.) nem kerültek figyelembevételre, mivel

mátrixok extrapolálása esetében az egyes értékek kevésbé pontosan integrálhatók. Az extrapolálás éppen ezért a demográfiai növekedés változására koncentrált erősen.

Hivatásforgalmi ingázók

A kifelé ingázók statisztikai definíciójából (kifelé ingázó= nem minden nap ingázó + naponta ingázó): kifelé ingázó = lakóhelyen foglalkoztatott – a nem mezőgazdasági munkahelyek + befelé ingázók kiolvasható, hogy a hivatásforgalom nagyságát befolyásolja

- a lakóhelyen foglalkoztatottak változása (ill. a 15-60/65 éveseké = foglalkoztatott lakosság) 2001-2011 között,
- a lakhelyen a nem mezőgazdasági munkahelyek változása 2001-2011 között,
- a beingázók változása 2001-2011 között,
- a kiingázók összes számából a heti ingázók (nem naponta ingázók) részarányának a változása 2001-2011 között.

Ezek közül a szükséges információk közül csak lakosság életkor szerinti megoszlásának a változása állt rendelkezésre (15-60/65 évesek). A további befolyásoló tényezők hatásának becslésétől eltekintünk, mivel az nagyobb mértékű tévedési lehetőséget rejt magában, mintha nem vennénk figyelembe. Mivel azonban a további motorizáció következtében az ingázók összlétszámából a nem napi szinten ingázók aránya, mely 1991-2011 között már erőteljesen megcsappant, tovább csökkenhetett (amely ugyanannyi összingázó esetében a napi szinten ingázók növekedését eredményezi), az előzetesen megbecsült napi ingázói létszám a tényleges fejlődésnek inkább az alsó határát súrolja.

Iskolai forgalom

A burgenlandi iskolai forgalom extrapolálásához a hivatásforgalomhoz hasonlóan a VZ 2001 (forgalmi számok) iskolai ingázók mátrixát lehet figyelembe venni.

A 2001-2011 közötti burgenlandi iskolai forgalom megbecsülésének tekintetében ezért szintén igazodhatunk a megfelelő korcsoportok változásához. Figyelembe kell venni, hogy a kimutatott tanulói létszám

- kizárólag burgenlandi diákokat érint,
- külföldi és más tartomány diákjait nem veszi figyelembe,
- azok a burgenlandi diákok, akik tartományon kívüli iskolába járnak, nincsenek figyelembe véve.

Wohnbevölkerung des Burgenlandes 2001 und 2010											
	Bevölkerung nach Altersgruppen						Veränderung 2001-2010 abs., in %				
	Gesamt	0-5	5-15	15-20	20-65	65+	0-5 abs;%	5-15 abs	15-20 in %	20-65 in %	65+ in %
Pol.Bez.											
Eisenstadt-Stadt	11.334	543	1.189	694	6.856	2.052	38	38	20	1.102	324
Rust-Stadt	1.714	78	147	103	1.051	335	-9	40	-37	79	91
Bez. Eisenstadt-Umgeb.	38.752	1.775	4.244	2.212	23.931	6.590	-68	-341	84	975	1.203
Bez. Güssing	27.199	1.040	2.721	1.706	16.526	5.206	-30	-461	-356	-287	543
Bez. Jennersdorf	17.933	720	1.940	1.151	10.717	3.405	-112	-416	-184	69	226
Bez. Mattersburg	37.446	1.823	4.298	2.258	22.783	6.284	-154	-315	73	942	931
Bez. Neusiedl a. See	51.730	2.195	5.672	3.072	31.669	9.122	32	-601	-171	2.158	1.301
Bez. Oberpullendorf	38.096	1.646	4.036	2.379	22.527	7.508	-190	-630	-380	126	515
Bez. Oberwart	53.365	2.309	5.906	3.414	32.159	9.577	-82	-771	-333	653	761
Burgenland 2001	277.569	12.129	30.153	16.989	168.219	50.079	-575	-3.457	-1.284	5.817	5.895
Eisenstadt-Stadt	12.856	581	1.227	714	7.958	2.376	7,0	3,2	2,9	16,1	15,8
Rust-Stadt	1.878	69	187	66	1.130	426	-11,5	27,2	-35,9	7,5	27,2
Bez. Eisenstadt-Umgeb.	40.605	1.707	3.903	2.296	24.906	7.793	-3,8	-8,0	3,8	4,1	18,3
Bez. Güssing	26.608	1.010	2.260	1.350	16.239	5.749	-2,9	-16,9	-20,9	-1,7	10,4
Bez. Jennersdorf	17.516	608	1.524	967	10.786	3.631	-15,6	-21,4	-16,0	0,6	6,6
Bez. Mattersburg	38.923	1.669	3.983	2.331	23.725	7.215	-8,4	-7,3	3,2	4,1	14,8
Bez. Neusiedl a. See	54.449	2.227	5.071	2.901	33.827	10.423	1,5	-10,6	-5,6	6,8	14,3
Bez. Oberpullendorf	37.537	1.456	3.406	1.999	22.653	8.023	-11,5	-15,6	-16,0	0,6	6,9
Bez. Oberwart	53.593	2.227	5.135	3.081	32.812	10.338	-3,6	-13,1	-9,8	2,0	7,9
Burgenland 2010	283.965	11.554	26.696	15.705	174.036	55.974	-4,7	-11,5	-7,6	3,5	11,8

3. táblázat: Burgenland lakossága életkor szerint 2001-2010

Egyéb munkanapi napi közlekedés

A munkanapi napi közlekedés

- a hivatásforgalomban ingázókból,
- az iskolai közlekedésben résztvevőkből és
- az egyéb munkanapon közlekedőkből tevődik össze.

Az egyéb munkanapi közlekedés különböző utazási célokat foglal magába, mint

- bevásárlási és ellátási forgalmat,
- a munkanapi szabadidő-forgalmat,
- a látogatóforgalmat és
- az ügyintézői forgalmat (hivatali út stb.).

Az osztrák munkanapokon naponta közlekedők vizsgálatainak (KONTIV-vizsgálatok, felső ausztriai háztartások megkérdezése – közlekedésvizsgálatok 1976, 1981, 1991 és 2001) eddigi tapasztalataiból megállapítható, hogy az összes közlekedők 50 – 68 %-a (városi közlekedés) tartozik az egyéb munkanapi közlekedők közé. Ugyanakkor a közösségi közlekedés részesedése különösen alacsony. Felső-Ausztriában (háztartások megkérdezése 2006) az egyéb munkanapokon naponta közlekedők mértéke épp a fele a hivatásforgalomnak – ez figyelmeztetés arra, hogy a közösségi közlekedés első sorban a hivatás- és iskolai forgalmat szolgálja ki.

Megbízható, közvetlen adatok a burgenlandi egyéb forgalomban közlekedőkre továbbra sincsenek. Hogy megbízható adatokat közöljünk, a felső-ausztriai mobilitási felmérések adatait (Felső-ausztriai forgalomvizsgálat-háztartási megkérdezések 2005) vesszük hivatkozási alpnak. Eszerint a lakosság közlekedési magatartása a térségi struktúra és az egyéb személyközlekedési struktúrától függően analóg átvehető. Egyértelműen jelentkezett

a település nagysága és az egyéb munkanapi közlekedés gyakorisága közötti összefüggés. Az egyéb munkanapi közlekedők forgalmi áramlatai érthetően a regionális és a régióközi központok irányába mutatnak, ezért a Burgenlandra vonatkozó munkanapi forgalmi becslések is csak a regionális és régióközi központokra korlátozódnak.

Egyértelmű összefüggés mutatkozik a település lakosságának nagysága és az összes közlekedők közül egyéb közlekedők részesedése között, ahol a régióközi központok forgalmának részesedése jelentősen alacsonyabb, mint a regionális központok forgalma.

A számításokhoz a burgenlandi települések úgy kerültek osztályozásra, hogy az osztályok a burgenlandi térségi struktúrát ésszerűen tükrözik. Ezekre az osztályokra nézve kiszámoltuk, mekkora az összforgalomhoz képest az egyéb célból közlekedők átlagos részesedése a regionális és a régióközi központok irányába. Az egyéb forgalmat e tényezők segítségével határoztuk meg, figyelembe véve az előzetesen megbecsült hivatali- ill. képzési jellegű forgalmat.

$$\text{Sonstiger Verkehr} = \frac{\text{Faktor}(\text{Klasse}(\text{Gemeindebevöl ker ung, Zielgröße}) \cdot (\text{Berufsverkehr} + \text{Bildungsverkehr}))}{1 - \text{Faktor}(\text{Klasse}(\text{Gemeindebevöl ker ung, Zielgröße}))}$$

A felső-ausztriai mobilitási felmérés eredményei a központok felé irányuló egyéb forgalom valamint a térségben való elhelyezkedés (közlekedési tengelyhez közel fekvő, közel a központhoz stb.) alapján térségi struktúrából adódó különbséget nem tudtak egyértelműen alátámasztani, s ezért azokat nem vettük figyelembe.

A számítás eredménye (a burgenlandiak munkanapi, naponkénti közlekedése)

	Munkahelyi forgalom					Iskolai forgalom				
HONNAN	össz	motorizált egyéni	vasút	busz	egyéb	össz	motorizált egyéni	vasút	busz	egyéb
Eisenstadt(Stadt) <101>	1.576	1.308	114	142	12	189	63	55	70	1
Rust(Stadt) <102>	423	373	3	45	2	109	13	1	95	0
Eisenstadt-Umgebung <103>	13.582	11.346	1.081	1.008	147	3.013	455	213	2.337	8
Güssing <104>	5.230	4.566	4	553	107	1.472	129	0	1.340	3
Jennersdorf <105>	2.635	2.380	51	161	43	648	53	11	581	3
Mattersburg <106>	12.281	10.030	1.184	957	110	2.732	380	360	1.973	18
Neusiedl am See <107>	14.874	10.592	3.082	1.025	175	3.194	357	667	2.134	36
Oberpullendorf <108>	9.579	8.161	384	916	118	2.130	198	105	1.820	7
Oberwart <109>	11.586	10.132	48	1.135	271	3.039	284	4	2.735	15

	Egyéb forgalom					Összesen				
HONNAN	össz	motorizált egyéni	vasút	busz	egyéb	össz	motorizált egyéni	vasút	busz	egyéb
Eisenstadt(Stadt) <101>	2.082	1.923	18	119	22	4.383	3.830	187	331	35
Rust(Stadt) <102>	649	609	3	34	4	1.244	1.057	7	174	6
Eisenstadt-Umgebung <103>	20.890	19.126	693	752	319	41.227	34.670	1.987	4.097	473
Güssing <104>	8.352	7.774	2	361	215	15.607	13.022	6	2.254	325
Jennersdorf <105>	4.138	3.853	69	129	88	7.735	6.600	131	870	134

Mattersburg <106>	17.720	15.806	908	743	264	37.619	31.102	2.451	3.674	392
Neusiedl am See <107>	19.568	16.857	1.633	617	461	45.001	35.171	5.383	3.776	671
Oberpullendorf <108>	14.095	13.013	279	553	251	27.711	23.279	768	3.289	375
Oberwart <109>	18.506	16.901	33	1.015	556	33.978	28.165	86	4.885	842

4. táblázat: Számítási eredmények (a burgenlandiak munkanapokon, naponkénti közlekedése)

A számítási eredmények alapvetően Burgenland minden településére nézve rendelkezésre állnak. A számítások alapjául a községi határokon átnyúló, Burgenland összes regionális központjának (járasközpontok), továbbá a tartományi fővárosnak, Eisenstadtnak, az alsó-ausztriai központoknak Bruck/Leitha, Baden, Mödling, Wr.Neustadt Bécs valamint Graz irányába tartó személyforgalom szolgált. Ezen kívül a munkahelyi forgalom a Magyarország felé és felőli határon átnyúló utazásokat tartalmazza. A forgalmi terhelések összeállításánál azonban abból indultunk ki, hogy az odaút a visszaúttal megegyezik, és ezért az érték duplája, mint a táblázatban a forgalmi igény.

Összességében naponta és irányonként 214.000 személyi utazás kerül megtételre, 71.800, azaz 33%-a az összes utazásnak a munkába való utazást teszi ki, 8%, azaz 16.500 utazás az iskolába való utazást teszi ki, és az utazások 49%-át, azaz 106.000 utazást egyéb okból tesznek meg.

3.3.2 A határon átnyúló munkanapi személyforgalom becslése (munka-, és iskolai forgalomban ingázók) Burgenland és Nyugat-Magyarország között

Ugyancsak megbecsülésre kerültek a Magyarországról, ill. Magyarország felé hivatásból ingázók. A származási ország szerinti határátlépések számolásának az elhagyása, valamint az osztrák vámosok összevont statisztikái miatt itt is hiányoznak a kistérségi számítási alapok. Az automatikus (és részben a kézi) útforgalmi számlálások alapján legalább az osztrák-magyar határátkelőhelyeken idényenként és irány szerint, 24 órán belül történő határátlépések száma kimutatható. A Burgenlandban munkát vállaló magyar munkavállalók megbecsüléséhez 2011-ből állnak rendelkezésre adatok a bejelentési kötelezettséggel foglalkoztatott külföldiekről (de nincs adat azok nemzeti hovatartozásáról)

Bewilligungspflichtig beschäftigte AusländerInnen nach Regionen

Datum: 03/2011 Berechtigung: alle Berechtigungen Region: Burgenland 100

		Frauen			Männer			Gesamt		
		Bestand	Veränderung zum VJ absolut	Veränderung zum VJ in %	Bestand	Veränderung zum VJ absolut	Veränderung zum VJ in %	Bestand	Veränderung zum VJ absolut	Veränderung zum VJ in %
Bgld	101-Eisenstadt	697	58	9,1%	1.721	87	5,3%	2.418	145	6,4%
	102-Mattersburg	408	30	7,9%	1.223	91	8,0%	1.631	121	8,0%
	103-Neusiedl am See	1.168	128	12,3%	2.288	209	10,1%	3.456	337	10,8%
	104-Oberpullendorf	371	49	15,2%	835	87	11,6%	1.206	136	12,7%
	105-Oberwart	431	43	11,1%	856	101	13,4%	1.287	144	12,6%
	106-Stegersbach	156	18	13,0%	517	27	5,5%	673	45	7,2%
	107-Jennersdorf	199	15	8,2%	305	44	16,9%	504	59	13,3%
	199-Bgld, überregionale Anmeldung	172	10	6,2%	151	21	16,2%	323	31	10,6%
	Bgld	3.602	351	10,8%	7.896	667	9,2%	11.498	1.018	9,7%
Österreich		101.588	7.249	7,7%	152.242	12.369	8,8%	253.832	19.620	8,4%

5. táblázat: Bejelentési kötelezettséggel foglalkoztatott külföldiek régióként

Ebből a kimutatásból egyrészt látható, hogy a Burgenlandban foglalkoztatott külföldiek száma 2010 és 2011 között kerekén 10 %-al növekedett, másrészt látható a foglalkoztatott külföldiek regionális megoszlása.

A burgenlandi Munkaügyi Kamara kimutatásaiból látszik, hogy Burgenlandban 7,800 magyar munkavállalót tartanak nyilván. Mivel Burgenlandban 2010-ben kerekén 1.700 magyar lakott (és valószínűleg ott is dolgozott), ebből kifolyólag kerekén 6.200 magyar, mint határon átlépő ingázó keresi fel naponta a munkahelyét. 2011. 05. 01-ig még érvényben voltak az osztrák munkaerőpiacon való megjelenés korlátozásai, és ezek kétoldalúan kerültek megállapításra, így 2011.05.1-től az „új” EU tagállamok munkavállalói korlátozás nélkül hozzáférnek az osztrák munkaerőpiachoz. Noha a munkaerő várt rohama eddig (2011. június) elmaradt, ennek ellenére a Burgenlandba ingázó magyarok száma bizonyos növekedést mutat. A GREMO projekt egyik célja a határon átnyúló ingázókat a közösségi közlekedésre áthelyezni, mivel a jelenlegi határon átnyúló ingázók áramlata szinte kizárólag személygépkocsit használ.

Határon átnyúló forgalom: iskolai forgalom

A határon átnyúló iskolai forgalomról hiányoznak pontos statisztikai kimutatások. Nem létezik kimutatás sem arról, hány magyar diák tanul ausztriai iskolában, sem arról, hány osztrák diák tanul magyarországi iskolában.

Schulstatistik Burgenland 2001 - 2010				
	Anzahl der Schüler/innen		Schüler/Innen mit nicht deutscher Muttersprache	
	2000/2001	2009/2010	2000/2002	2009/2010
Alle Schulen im Regelschulwesen	35 676	35 380	2 730	4 063
Allgemein bildende Schulen gesamt	25 037	24 208	2 058	3 141
allgemein bildende Pflichtschulen	20 468	17 043	1 679	2 281
- Volksschulen	11 764	10 129	961	1 331
- Sonstige	8 704	6 914	718	950
allgemein bildende höhere Schulen gesamt	4 569	5 589	379	592
Berufsbildende Schulen	10 279	10 772	662	917
berufsbildende Pflichtschulen	2 904	2 650	107	152
berufsbildende mittlere+höhere Schulen	7 375	8 122	555	765

6. táblázat: Burgenlandi iskolai statisztika 2001-2010

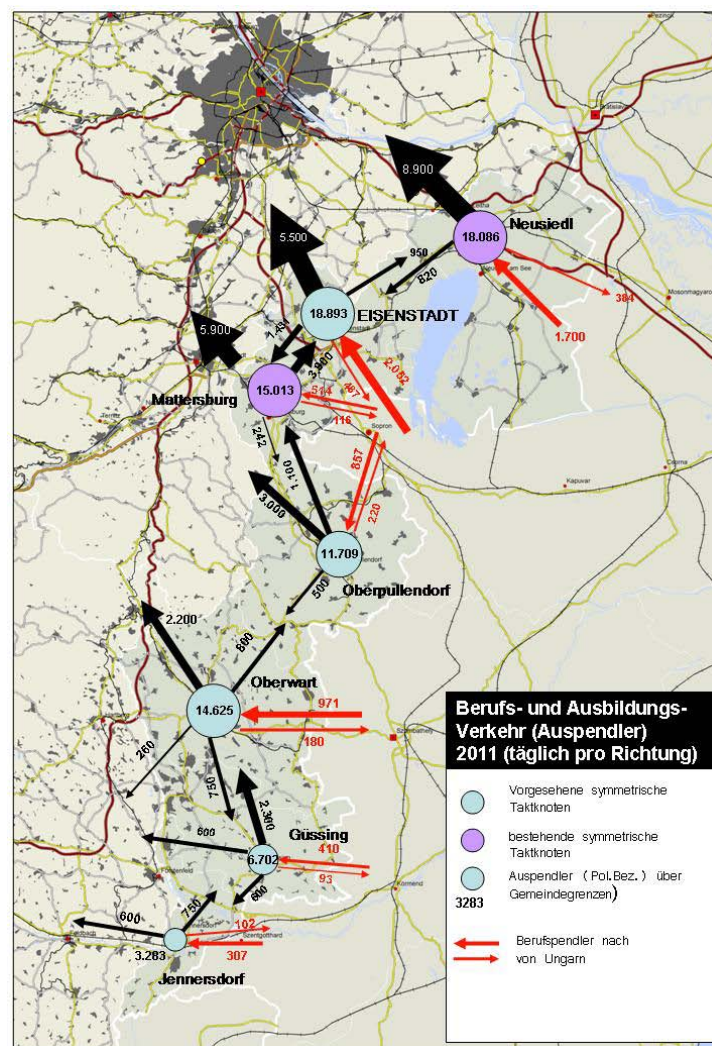
A fenti táblázat nem csupán a burgenlandi diákok számának a 2000/2001 és 2009/2010-es tanévek közötti növekedését mutatja, hanem a nem német anyanyelvű diákokét is. Ez hívja fel a legjobban a figyelmet arra, hogy a magyar anyanyelvű diákok száma nem jelentéktelen mértékben nőtt.

Belső becslések (lásd Standard.at 2010.10.11) abból indulnak ki, hogy az általános iskolások között kereken 500 diák magyar anyanyelvű (500 a kereken 17.000 közül, kereken 3%, vagy kereken 20% a nem német anyanyelvűek közül). Ha abból indulunk ki, hogy a magyar diákok aránya az általános- és szakképző iskolákban is hasonlóan magas, akkor a burgenlandi iskolákat összesen legalább 800 diák veszi igénybe. A továbbképző iskolákban a magyar diákok részesedése persze valamivel magasabb lehet.

Fordítottnan, jelentősen kevesebb osztrák diák jár iskolába Nyugat-Magyarországon, azonban itt is hiányzik egy pontos kimutatás. Ezért a teljes határon átnyúló iskolai forgalom nem megállapítható, illetve megbecsülhető. Mindenesetre a határon átnyúló közösségi közlekedés szervezésénél legalább a burgenlandi továbbképző iskolák jó elérhetőségét figyelembe kell venni.

Az iskolai statisztikák szerint a kötelező oktatás területén a diákok száma jelentősen csökken. Ez egybeesik az 5-15 évesek számának csökkenésével. A továbbképző iskolák ezzel szemben növekedést mutatnak, noha az oda járó gyerekek száma csökken. Ez egyrészt a külföldi (főleg magyar) diákok járásával magyarázható, másrészt az ilyen korúak nem szakmát választanak, hanem egy továbbképző iskolába járnak. Ez az eddig tapasztalható trend a jövőben csökken, ezáltal a növekvő bejáró külföldi diákok nélkül a továbbképző iskolák is kevesebb diákot tudnak felmutatni, mint most.

A burgenlandiak hivatási és képzési célból történő utazásai, valamint a politikai körzetek alapján Nyugat-Magyarország felől/felé hivatásból ingázók utazásai a határon átnyúló közlekedés jelentős fontosságát mutatja. Mivel ez a határon átnyúló forgalom elsősorban a személykocsikra korlátozódik, a határon átnyúló közösségi közlekedési kapcsolatok (amelyek jelenleg alig léteznek) fejlesztésének nagy jelentősége van.



9. ábra: Közlekedési kapcsolatok Burgenland járásai között az iskolai és hivatásforgalomban 2011

A domináns közlekedési eszköz a személygépkocsi (motorizált egyéni közlekedés)

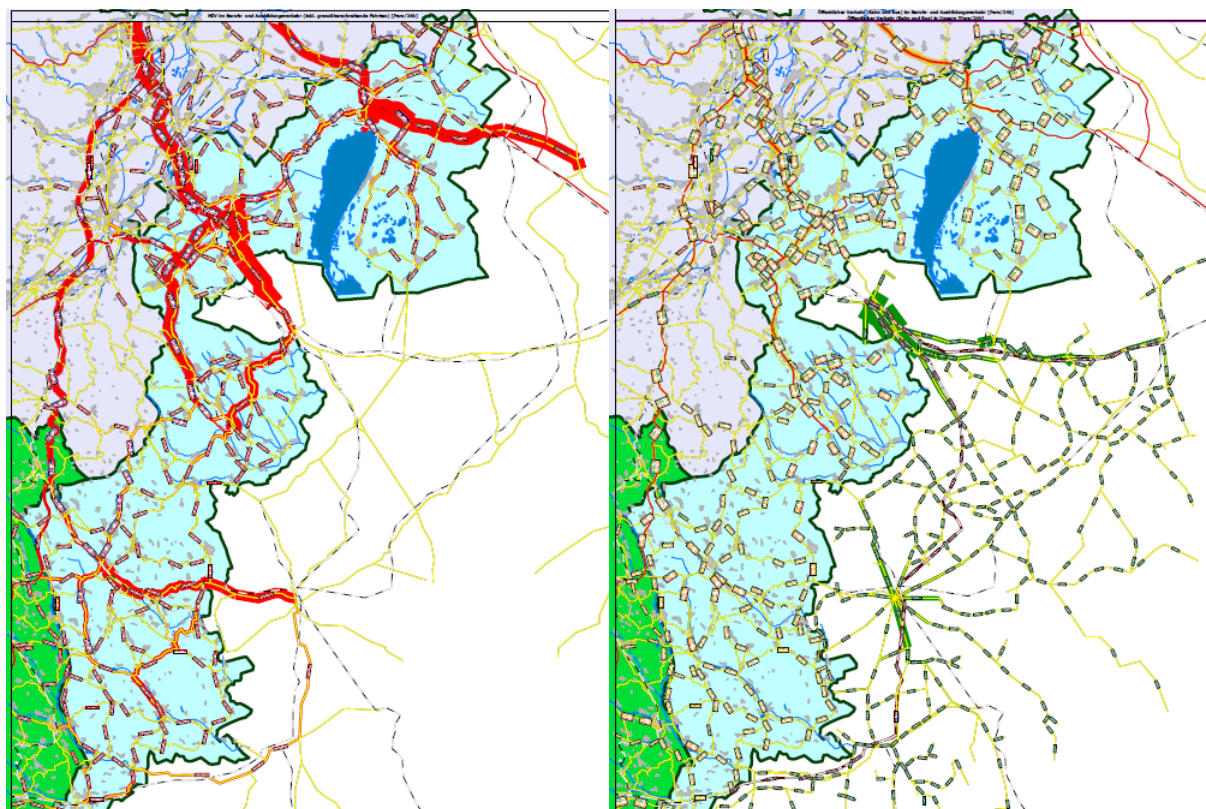
- az összes utazás 82,5%-a személygépkocsival történik,
- a hivatásforgalom 82,1 %-a,
- mindamellett az iskolai forgalom 11,7%-a és
- az egyéb munkanapi forgalom 90,4%-a.

A közösségi közlekedés mindenképp a munkahelyi és iskolai forgalomban játszik szerepet

- a munkahelyi forgalomban kerekén 11.800 utazás, azaz 17 %,
- és a napi iskolai forgalom kerekén 86%-a, azaz 14.500 utazás a közösségi közlekedéssel bonyolódik,
- a közösségi közlekedésben az egyéb munkanapi forgalom 7%-os részesedése ugyan nagyon csekély, de ez még mindig 8.000 személyt jelenthet, akik ehhez az utazási céljukhoz a közösségi vasúti és buszközlekedést használják.

A régiókat tekintve a közösségi közlekedés aránya Jennersdorf járásban a legalacsonyabb 12%-al, és Neusiedl járásban a legmagasabb 21%-al.

A közúti forgalom megoszlásaiból (a burgenlandiak közlekedése a munkahelyi és iskolai forgalomban, valamint a határon át ingázók hivatásforgalma) egyértelműen kitűnik, hogy a határon átnyúló forgalomban a legnagyobbak a forgalmi áramlatok (a képen a burgenlandiak által lebonyolított forgalom, ill. a Burgenland-Nyugat-Magyarország közötti határon átnyúló forgalom látható)



10. ábra: A burgenlandiak hivatásforgalma, valamint a Magyarország-Burgenland közötti hivatásforgalom közúton és közforgalomban

A közúti forgalmat mutató ábránál bizonytalanságot, pontatlanságot okoz, hogy a Magyarország-Burgenland közötti forgalmi adatok csak a főbb településekre vonatkoznak (hiányoznak a részletes kimutatások).

Az ábrából látható, hogy a csekély mértékű közforgalmú térségeknél a közúti forgalom is csekély, így tehát összességében (nem csak a közforgalomban) nem beszélhetünk jelentős forgalomról.

A közösségi közlekedési ábra tartalmazza a magyar közösségi közlekedési hálózat vasúti és autóbuszos forgalmát is. Nyugat-Magyarországról Burgenlandba nincs határon átnyúló buszközlekedés. A vasúti közlekedésben átmenő kapcsolat a GYSEV vonala mentén csupán Szentgotthárd és Jennersdorf/Graz között van.

A naponta közlekedő Bécs-Zágráb közötti gyorsvonat kivételével minden nyugat-magyarországi vasúti kapcsolathoz Sopronban át kell szállni. Nincsenek közvetlen vasúti kapcsolatok a GYSEV vonala mentén. Kivételt képeznek Magyarországon a vasút és a buszközlekedés menetrendjeinek összehangolása. Ezek a menetrendi megállapodások önkéntességen alapulnak és a busz-vasút közlekedéspolitikai döntéshozói szintjeinek elkülönülése miatt nem támogatottak. A menetrend tervezett összehangolása Körmen-d vasútállomáson a két fél, a GYSEV és a Vasi Volán önkéntességén alapul.

3.4 Közösségi közlekedési kínálat Burgenlandban (párhuzamos közlekedés)

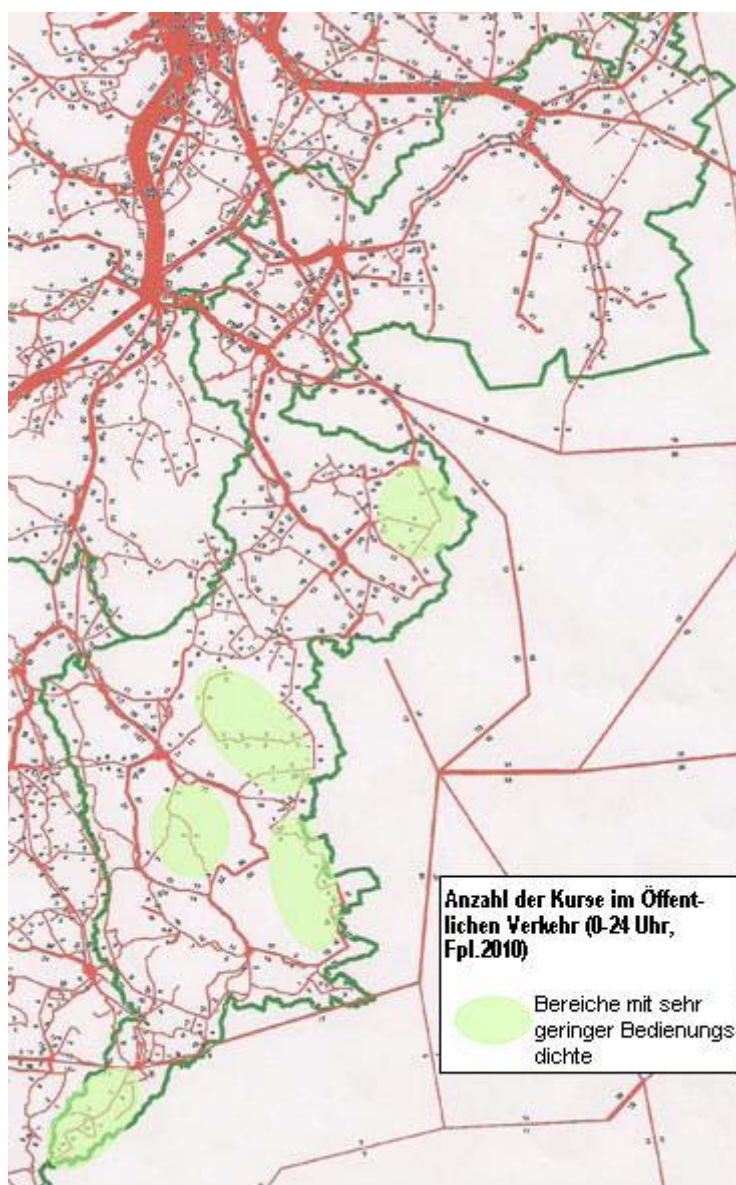
A burgenlandi közösségi közlekedési szolgáltatás (napi) összképe a 2010-es közlekedési kínálatot mutatja, és meg kell jegyezni, hogy időközben főleg Dél-Burgenlandban közlekedési szolgáltatások szűntek meg (Stremtal „Piros busz“, Pinkafeld-Oberwart vasúti közlekedés)

Közösségi közlekedés tekintetében sűrű közlekedési kínálatok Burgenland északi részén, valamint a középső és déli részen csak a regionális tengelyek mentén és a regionális központok közelébe korlátozódnak.

Egyértelműen látható, hogy dél-észak tekintetében északon sokkal sűrűbb a közforgalom. Észak-Burgenlanddal szemben a Dél-burgenlandi közlekedési kapcsolatok csak az iskolai, a hivatás és egyéb munkanapi közlekedési tengelyek mentén használatosak.

A regionális tengelyeken kívül fekvő térségekben a közösségi közlekedés, mindenekelőtt Burgenland déli részén, túlnyomó részben az iskolai forgalomra korlátozódik. Ez annyiban lényeges, hogy – olyan területekkel szemben, ahol kicsi a közösségi közlekedés iránti kereslet – ezt a forgalmat igényszabályozott forgalommal nem lehet pótolni. Az igényszabályozott forgalom itt a (mégoly ritka) menetrendszerinti kínálatot kell, hogy kiegészítse.

A közösségi közlekedési szolgáltatások sűrűsége egyértelműen dél felől észak felé mutató tengely



11. ábra: A közösségi közlekedés kínálata Burgenlanban

A fenti ábrán azok a térségek, ahol csekély a kínálat sűrűsége (kb 2 menetirány naponta) színessel vannak jelölve. Ezek a térségek főleg olyanok, ahol a közösségi közlekedés iránti kereslet is nagyon kicsi. Mivel e térségekben a kifelé ingázók közúti forgalmában is csekély a közlekedés iránti igény, várható, hogy még teljes, munkanapi, munka- és és képzési célból történő utazási potenciál (tehát beleértve az összes személygépkocsi-közlekedést) mellett sem lehet a hagyományos mentrendi forgalmat gazdaságosan üzemeltetni. E térségekben a közösségi közlekedési szolgáltatások javítása érdekében olyan üzemeltetési formákat kell találni, amelyek kevésbé költségesek, mint a menetrendszerinti közlekedés. Ezért kell mérlegelni e térségekben az igény szabályozta közlekedés lehetőségét (3.6 pont)

Felvetődik továbbá az a kérdés is, hogy egy ilyen túlnyomó mértékben iskolai forgalomnál (amelynek a költségeit lényegében a családi kiadások támogatások útján történő fedezéséről szóló törvény szerint fedezik) a közérdekű szolgáltatásokat mennyiben lehet egyedi kondíciók mellett biztosítani. Végképp is az ilyen jellegű szolgáltatások teljesítése többnyire ugyanazokkal a buszokkal és ugyanazokkal a sofőrökkel történik, mint az iskolai forgalomé.

Rendkívül hasznos lenne nyomon követhető módon kiszámolni a nem iskolai jellegű forgalom határkötségeit (különösen olyan területeken, ahol kicsi a közösségi közlekedés iránti kereslet).

A párhuzamos közlekedés elkerülése

Burgenlandban vasúti és közúti forgalomban párhuzamos közlekedés az Eisenstadt – Bécs, Neusiedl – Eisenstadt és Pamhagen / St.Andrä.- Neusiedl kapcsolatoknál jelentkezik. Alapvetően meg kell különböztetni:

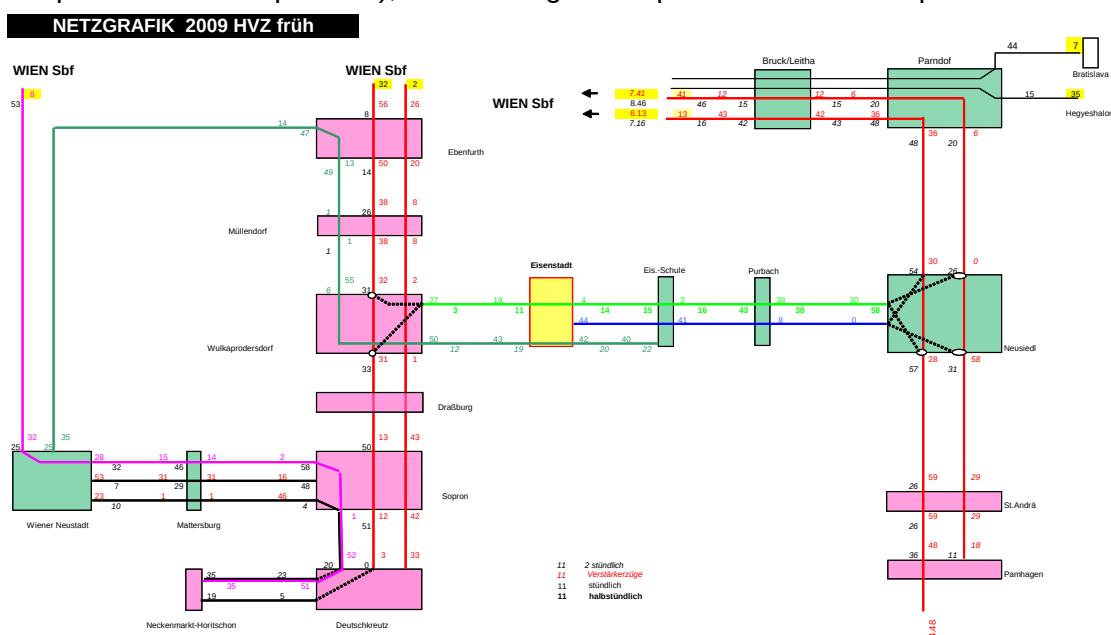
- időbeni párhuzamosságot és
- térbeli párhuzamosságot.

Így például a térbeli párhuzamosságot mutató Pamhagen/St. Andrä-Neusiedl közösségi közlekedési kínálat kialakításakor arra törekedtek, hogy a vasút- és a buszforgalom időben egymást kiegészítse, s együttesen az időköz csökkenését eredményezze.

A másik két esetben ez a kiegészítés nem áll fenn. Az Eisenstadt – Bécs közötti vasúti közlekedés javítása tehát a buszforgalom csökkentését eredményezné. (lásd. 3.5.2). Ugyanilyen csökkentésre kell törekedni a Neusiedl-Eisenstadt vonalon.

3.5 Ajánlások a burgenlandi és a Burgenland - Nyugat-Magyarország közötti határon átnyúló közösségi közlekedés javításához szükséges intézkedésekhez

Észak-burgenlandban a szimmetrikus ütemes csomópontok bevezetése a vasúti közlekedési szisztémához kapcsolódik. Jelenleg Neusiedl és Mattersburg szimmetrikus ütemes csomópont. A csomóponti szimmetria Neusiedl csomópontban a reggeli forgalomban fél órás (28-31 perchez és 54-0 perchez), Mattersburg csomópontban órás 29-31 perchez.



12. ábra: Vasúti hálózatok (Észak-Burgenlang) 2009/10

A tartományi főváros Eisenstadt ebben a rendszerben (még) nem tekinthető szimmetrikus ütemes csomópontnak

3.5.1 Észak-Burgenland – a neusiedleri szimmetrikus ütemes csomópont

A neusiedleri vasútállomást, mint szimmetrikus ütemes csomópontot Burgenlandban elsőként, már 1998-ban kialakították, s ehhez a következő intézkedést hajtották végre:

- vasúti menetrendi koncepció kialakítása, mely az óránkénti ütemes forgalomban lehetővé teszi egy szimmetrikus ütemes forgalom kiépítését. Mint első ütemes csomópont, a menetidők itt még nem számítottak, így „csak” a menetrendek tervezésekor kellett arra ügyelni, hogy a mindenkor érkezési- és indulási idő minden óra 0-5 perce közé essen.
- az autóbuszok útirányának megváltoztatása a neusiedleri vasútállomás ütemidőinek kiszolgálásához; menetrendek összehangolása, a vasúttal párhuzamos, Bécsbe vezető autóbuszjáratok ritkítása
- autóbuzsmegálló létrehozása a vasútnál

Az eisenstadti ütemes csomópont tervezett kialakításakor a menetidők fontos szerepet játszanak. (v.ö. táblázat) Az eddig meghozott intézkedések (Neusiedl-Eisenstadt-wulkaprodersdorfi szakasz villamosítása) és a Fertővidéki HÉV vasút fejlesztése lehetővé teszik ezekből az irányokból a neusiedleri ütemes csomópont további intézkedések nélküli fenntartását.

Pozsony felé a szükséges 30 perces menetidő (a jelenlegi menetidő 44 perc, a parndorfi vasútállomáson 12 perces átszállási várakozási idővel) a parndorfi delta kialakításával lesz megvalósítható.

3.5.2 Észak-Burgenland – az eisenstadti szimmetrikus ütemes csomópont

A Neusiedl-Eisenstadt vasúti szakasz 2009-es villamosítása volt az első lépés afelé, hogy Eisenstadt ütemes csomóponttá válhasson. Ezzel az intézkedéssel lehetővé vált az ütemes csomópontok közötti menetidőt 30 perc alá (27 perc) szorítani. Eisenstadtból Sopronba szintén kevesebb, mint fél óra a menetidő (25,5 perc), így egy eisenstadti szimmetrikus csomópont kialakítása a szomszédos csomópontok, Neusiedl és Sopron között alapvetően lehetséges. Ahogy a 2. sz. táblázatban látható, jelenleg hiányoznak még intézkedések arra nézve, hogy a menetidő Bécsbe is 60 perc alatt legyen (pillanatnyilag wulkaprodersdorfi átszállással 60 perc), de mindenekelőtt hiányzik egy Eisenstadt-Bécs közvetlen összeköttetés. A 2014-re tervezett eisenstadti delta megvalósításával válik lehetővé ez a közvetlen kapcsolat.

Az ÖBB-vel együttműködve kifejlesztettünk egy ideiglenes vasúti menetrendet, mely Eisenstadtban minden óra 52. percében egy szimmetrikus ütemes csomópontot generál (azaz minden érkező és induló vonat az eisenstadti állomáson az óra 41. és 52. perce között találkozik)

Eisenstadt Bf		Provisorischer Fahrplan (ÖBB 2010) nach Fertigstellung der Schleife Eisenstadt																				
Nach Wien	ab	4,17	4,52	5,17	5,52	6,17	6,52	7,52	8,52	9,52	10,52	11,52	12,52	13,52	14,52	15,52	16,52	17,52	18,52	19,52		
Nach Sopron	ab			5,00			6,48	7,48	8,48	9,48	10,48	11,48	12,48	13,48	14,48	15,48	16,48	17,48	18,48	19,48		
Nach Neusiedl	ab	4,25	4,55	5,25	5,55	6,25	6,45	7,36	7,46	8,46	9,46	10,46	11,46	12,46	13,46	14,46	15,46	16,46	17,46	18,46	19,46	
		Schleife																				
aus Wien	an						6,44	7,44	8,44	9,44	10,44	11,44	12,44	13,44	14,44	15,44	16,44	17,44	18,44	19,44	20,44	21,44
aus Sopron	an	4,35		5,35		6,35	7,08	7,41	8,41	9,41	10,41	11,41	12,41	13,41	14,41	15,41	16,41	17,41	18,41	19,41		
aus Neusiedl	an					6,14	6,44	7,44	8,44	9,44	10,44	11,44	12,44	13,44	14,44	15,44	16,44	17,44	18,44	19,44	20,44	

7. táblázat: Ideiglenes vasúti ütemes menetrend Eisenstadtban (2014)

A buszok a 45. percben érkeznek a vasútállomáshoz, és az 50. percben indulnak, így az utasoknak a pályaudvarhoz, ill. a pályaudvar felőli elszállításáról minden vonat tekintetében egyaránt gondoskodni tudnak. Kb. 800 fővel több utasra számítunk. (1600 út)

Az eisenstadti helyközi buszjáratok új vonalvezetése

A helyközi buszjáratoknak biztosítani kell az eisenstadti szimmetrikus ütemes vasúti csomópont (jelenleg 2014) kiszolgálását mind az állomás felé, mind pedig az afelőli irányban, ennél fogva az autóbuszok vonalvezetését meg kell változtatni. A buszforgalom újratervezése annak érdekében, hogy a 2014-re tervezett eisenstadti vasúti csomópontot ki lehessen szolgálni, érint minden Eisenstadt felé tartó, vagy onnan érkező buszvonalat. A vasútállomás melletti buszmegállók létrehozásának előfeltételeként rövid távú célzattal kiépülésre kerül az eisenstadti autóbusz-pályaudvar felé vezető, városoldali vasúti telek. Hosszú távon az eisenstadti fejlesztési koncepció megvalósítása biztosítja a megállók kiépítését, melynek értelmében a vasútállomástól délre útösszeköttetés, egy kb. 250 helyet számláló P+R parkoló, illetve egy buszpályaudvar épül. (v.ö. 13. ábra) A tervek értelmében ez az útösszeköttetés „élvez előnyt”.



13. ábra: Teendők a vasút területén (autóbuszállomás-kék, P+R, odavezető utcák újak)

Nem csak a vasútállomás területén, hanem a városban is biztosítani kell a buszok várakozását, megállását. A városban ezt a funkciót a jövőben a Dóm tértől átveszi a St. Rochusstrasse keleti része (Bischofssitz). Miután sem a vasútállomás területén, sem a St. Rochusstrasse-ban nem tudnak a buszok megfordulni, kerülni kell az egyirányú forgalom kialakítását. (St. Rochusstrasse). Ezen kívül – különösen a balra beforduló buszok esetében

– megfontolandó a St. Rochusstrasse-Burgenlandstrasse, illetve a Burgenlandstrasse-Lobzeile kereszteződések forgalmi szabályozása. (jelzőlámpa?) (v.ö. 14. ábra)



14. ábra: Teendők Eisenstadtban (városközponti autóbuszállomás kialakítása)

A legtöbb buszvonal gyakrabban közlekedik, mint a vasút, ezért csak azokat a vonalakat vezetjük a vasútállomáshoz, melyek időbeli helyzetükből adódóan (menetrend-egyeztetés) az utasok oda- ill. elszállítását biztosítani tudják (jelölt vonalak), minden más vonal a St. Rochusstrasse-ra lesz irányítva (nem a Dóm térre).

A Lobzeile-Laschober-Strasse közötti összeköttetéssel, továbbá azáltal, hogy a pályaudvar déli része felől megközelíthetőek lesznek a peronok, valamint az eisenstadti buszpályaudvarnak vasúti és városközponti megépítésével lehetővé válik a buszok közvetlen közlekedése a Ruszti utcán.

Ennek a buszkoncepciónak a kialakításához a meglévő autóbuszvonalak menetrendjét a vasúti menetrendhez kell igazítani. Semmi esetre sem tervezzük a vasútállomás felé/felől további buszvonalak bevezetését.

A buszforgalmat Eisenstadt-Bécs irányban azokon a vonalakon, ahol vele párhuzamosan vasúti közlekedés is fut, csökkenteni kell.

Az autóbusz-útvonalak vonalvezetése Eisenstadtban

Az egyes helyközi autóbuszjáratok részletes vonalvezetését a melléklet tartalmazza. Összességében az a szándék, hogy a meglévő buszvonalak menetrendjét úgy kell a vasúti menetrendhez igazítani, hogy azok a vonalak, melyek időben a vasúthoz illeszkednek, betölthessék a vasúti utasforgalom kiszolgálásának funkcióját.

3.5.3 Észak-Burgenland – párhuzamos közlekedések

Az 566 és az 580 buszvonalak a vasúti közlekedéssel időben és térben is párhuzamosságot mutatnak. Az 566-os vonal összes vasút irányába tartó járatánál az útirányt nem szabad Bécs felé továbbvezetni, hanem ezeket a „továbbvezető” vonalakat azok pótlása nélkül törölni kell. Az ebből kifolyólag a burgenlandi buszforgalomban megtakarított forgalmi teljesítmények éves szinten mintegy 60.000 járműkilométert tesznek ki. Miután a Bécs felé tartó vonalak Alsó-Ausztria tartományon is áthaladnak, az érintett vonalakat már csak nagyjából Wampersdorf vasútállomásig kell elvezetni.

Az 580 sz. párhuzamos buszvonal – ellentétben a vasúttal – minden települést érint Neusiedl és Eisenstadt között. A vasúti megállókhöz vezető autóbuszos szállítás csak bizonyos esetekben indokolt. Például Eisenstadt felől Neusiedl irányba közlekedve az utasok, amennyiben a vasútállomáshoz busszal érkeznek, kb. 8 perccel előbb érkeznek meg úticéljukhoz. (Különösen igaz ez a Neusiedleren túl fekvő úticélok esetében.) Az ellenkező útirány esetében megfontolandó Jois állomásához buszszolgáltatást biztosítani (különösen az Eisenstadt után fekvő úticélok esetében) Mindenesetre, ha a meglévő helyi járatos buszok képesek az adott települést a vasúthoz kapcsolni, bizonyos útirányokon lehetne spórolni, s csak az iskolai forgalom kiszolgálására maradnának meg az egyes útvonalak. Az autóbuszforgalomnak fent ismertetett módon a vasúthoz történő igazítása minden bizonnyal meghatározza a települések vonzáskörzetéből, elsősorban azonban az Eisenstadt nyugati feléből Bécs irányába tartó közlekedési kapcsolatokat is.

3.5.4 A GREMO - Seebus

A St. Martins termálfürdő létrehozásával nem csak a turisták, hanem a lakosság számára is egy jól kiépített szabadidő- és szórakoztatóközpont áll rendelkezésre. Miután közösségi közlekedési eszköz a termálfürdő eléréséhez nem áll rendelkezésre, az odautazóknak személygépkocsit kell igénybe venniük. A GREMO projektnek ennél fogva az a célja, hogy olyan közösségi közlekedési szolgáltatást alakítson ki, mely lehetővé teszi a térség turisztikai és kulturális kínálatainak összefonódását. A projektnek lehetővé kell tennie, hogy mind a térségbe látogató turisták, mind a helyi lakosság igénybe tudja venni a térség turisztikai kínálatát személygépkocsi használata nélkül.

Ilyen értelemben a projekt egy autómentes idegenforgalmi térség megteremtésére tett kísérleti projektnek is felfogható.

Ennek a célkitűzésnek a jegyében határoztuk meg a projekt feladatát („Termálbusz” projekt címmel): célunk egy egész éven át, napi rendszerességgel működő közlekedési kapcsolat megtervezése, s ennek a kerékpáros forgalom („nextbike”) kínálatával való összekapcsolása, amely

- a burgenlandi lakosság számára lehetővé teszi, hogy a termálfürdőt és a térség egyéb más idegenforgalmi kínálatát személyautó használata nélkül igénybe tudja venni
- a fürdőbe egy napra látogató vendégeknek lehetővé teszi a fürdőbe, illetve a fürdőből az autómentes közlekedést

- a térség turistái számára biztosítja a térség idegenforgalmi nevezetességeinek személyautó használata nélküli megtekintését
- a termálfürdő és a szállásadók vendégei számára lehetővé teszi, hogy a környéket kerékpáron és busszal tudják feltérképezni

Másrészről e közlekedési kapcsolatok tervezésénél figyelembe kell venni a gazdaságosság szempontját.

Projekttérség a seewinkel déli része, melyben

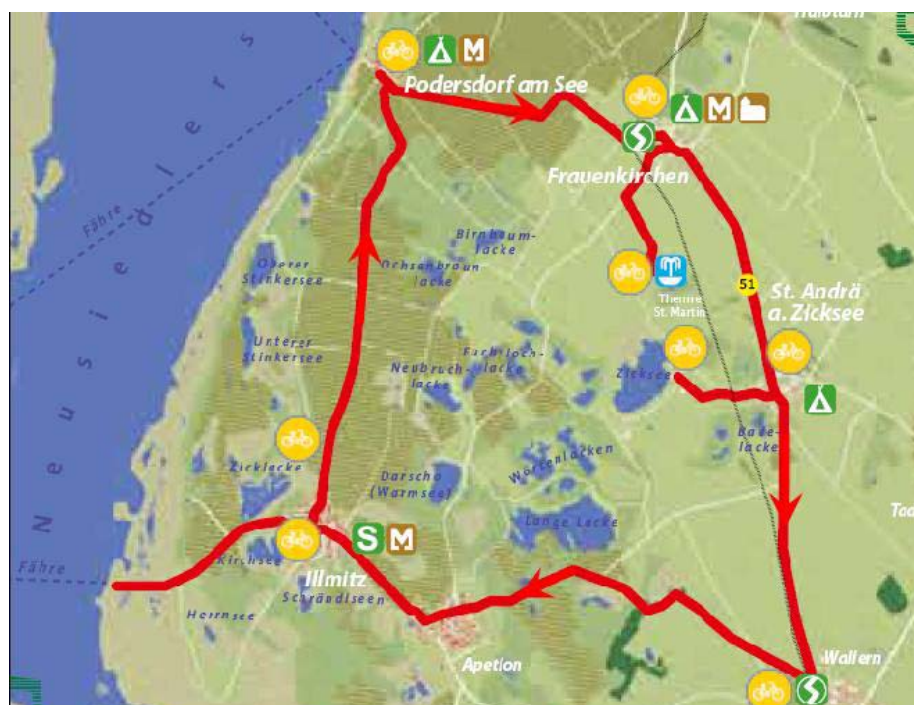
- a St. Martin termálfürdő kínálata
- az illmitzi nemzeti park
- a „Lacken“-térségben a természet megfigyelése
- a tavi hajózás Illmitzben
- a strandok Illmitzben és Podersdorfban, valamint
- a Zicksee

egymással olyan összeköttetésben állnak, hogy mind a turisták, mind a szomszédos lakosság személyautó használata nélkül igénybe tudja venni ezek szolgáltatásait. Figyelembe vettük azt is, hogy mind a St. Martin termálfürdő, mind a Pannonia üdülőfalu rendelkezzen vasúti elérhetőséggel, melynek köszönhetően a személyautó használata nem szükséges.

Erre nézve több vonalvezetési- és menetrendi javaslat született. (v.ö. melléklet) A javaslatokat a települések, a vasúti/autóbuszos szakaszok illetékes üzemeltetői (ÖBB, Postbus), és a tartomány útépitésért felelős osztálya több ülés keretében tárgyalta. A tárgyalások során helyt adtak annak a kérésnek, hogy ne csak hétvégeken, hanem munkanapokon is körkörös irányú közlekedés valósuljon meg. Durva számítások szerint ez az éves forgalmi teljesítményben mintegy 30.000 járműkilométeres növekedést (68%) jelentene.

Az eisenstadti ütemes csomóponti közlekedés megvalósításával egyidejűleg számolni kell a buszforgalom forgalmi teljesítményének csökkenésével. Miután az erre vonatkozó eredmények már rendelkezésre állnak, meg kell vizsgálni, mennyiben kompenzálhatók a GREMO-Seebus pótlólagos forgalmi teljesítményei az eisenstadti térségben megtakarított teljesítmények által.

A végső döntés értelmében a „nagy“ megoldás kerül megvalósításra (v.ö. 21. ábra), és az igénybevétel változásait a javasoltak szerint figyelemmel kísérik annak érdekében, hogy a közlekedési kínálatban megfelelő, célravezető változtatásokat lehessen alkalmazni. A kísérleti szakasz, a megfelelő téli és nyári felmérésekkel 2012 végén véget ér, a megfelelően módosított normálüzem indítása 2013-ban várható.



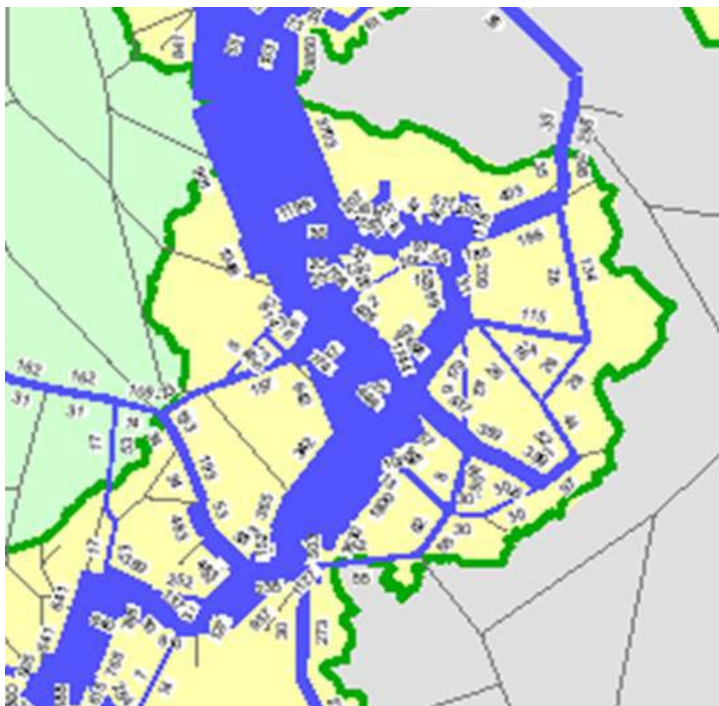
15. ábra: GREMO –Seebus 2011; Forrás: PanMobile, Grubits 2011

3.5.5 Közép-Burgenland – az oberpullendorfi csomó (beleértve a határon átnyúló forgalmat Oberpullendorf – Kőszeg között)

Oberpullendorf körzetében 2 fontos ütemes csomópont található:

- a weppersdorfi buszcsomópont: az Oberwart-Oberpullendorf – Mattersburg (S 31, B 50) főtengety metszéspontjában, a B 62 Sopron (Eisenstadt) – Deutschkreutz – Weppersdorf tengellyel, és a Kobersdorf – Weppersdorf (L 103) összeköttetéssel
- az oberpullendorfi csomópont (mint az oberwarti körzet központi települése)

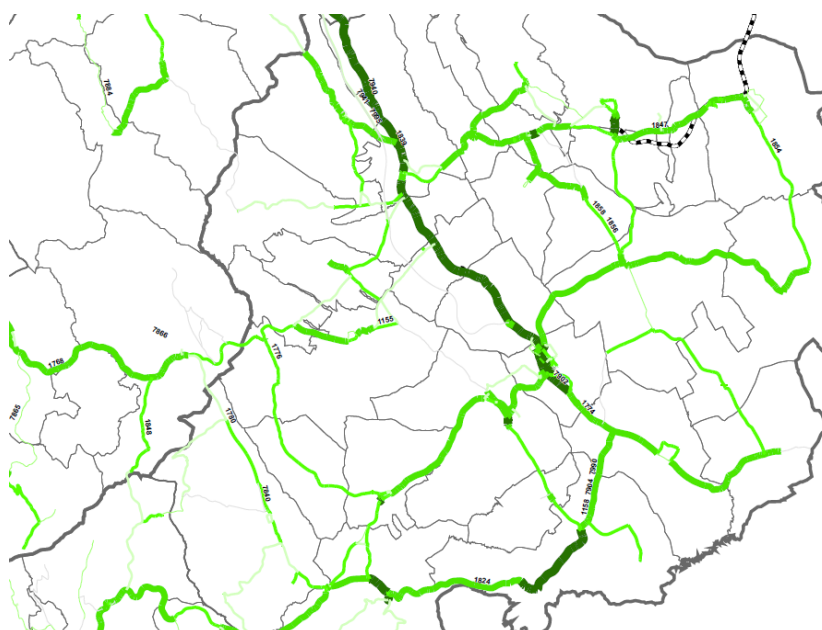
Oberpullendorf 2.700 lakosával a körzetbe ingázók központja, illetve fontos iskolai központ. A körzeti központba 2.500-an ingáznak hivatali célból és 1.100-an oktatási célból. A körzetbe Magyarországról nagyjából 600-an, ki Magyarország irányába kb. 110-en ingáznak. A befelé ingázók túlnyomóan Oberpullendorfba, vagy a B50-es út mentén található munkahelyekre tartanak. Az oberpullendorfi csomópontra nézve tehát kb. 4.000 személy és naponta legalább 8.000 megtett út számolható...



16. ábra: Oberpullendorf térsége, a burgenlandi ingázók által okozott közúti forgalmi terhelés

Az Oberpullendorf körzetéből kifelé ingázók legfontosabb úticéljai Bécs, kb. napi 2.000 ingázóval, Eisenstadt napi 772, ill. Mattersburg 600 ingázóval. A közösségi közlekedés részvételének aránya e naponta megtett utak tekintetében jelenleg nagyjából 28%. A közösségi közlekedés és az egyéni közlekedés aránya ez előbbi javára erőteljesen növekvő tendenciát mutat. Tekintettel az üzemanyagárak emelkedésére, olyan térségekben, ahol a kifelé ingázók aránya a meghatározó, a megfelelő közösségi közlekedési lehetőségek megléte jelentős részét képezi a térség prosperitásának.

Ennek az utaspotenciálnak megfelelően az oberpullendorfi közösségi közlekedési kínálat is viszonylag sűrűnek mondható.

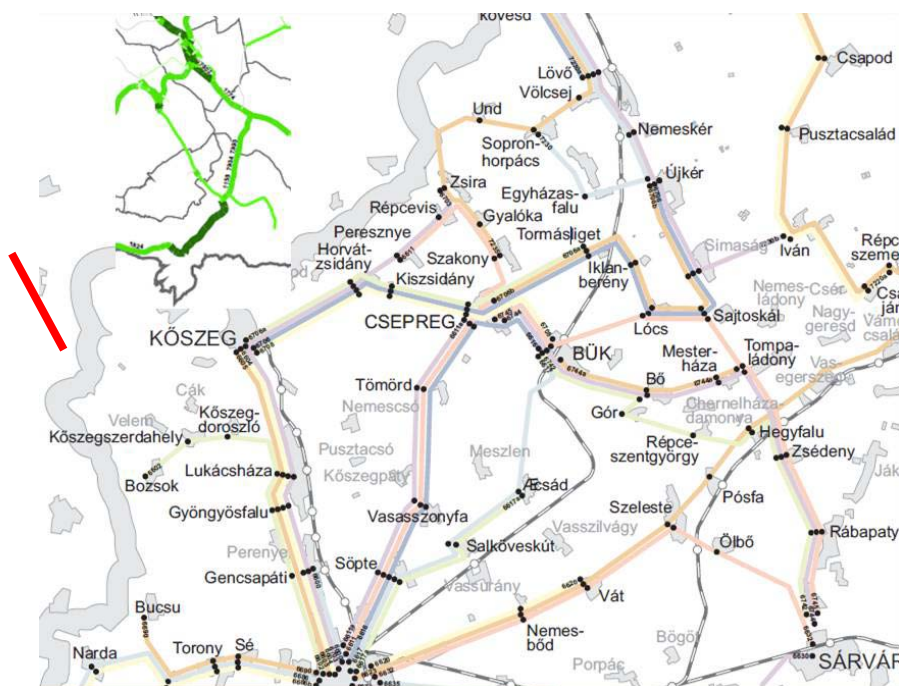


17. ábra: Oberpullendorf térsége- a közösségi közlekedés forgalmi kínálata (útirányok száma 0-24 óra)

Ezzel szemben teljes mértékben hiányoznak a határon átnyúló közlekedési kapcsolatok. 12.000 lakosával Kőszeg a teljes térségben a legnagyobb központ. Egy Oberpullendorfból Kőszegbe vezető közlekedési kapcsolat nem csak a két központ közötti oktatási, kulturális, rendezvény- és vásárlási cserekapcsolatokat mozdítaná elő, hanem az ingázók egyre nagyobb tömegét vezetné rá a közösségi közlekedés használatára.

Egy ilyen jellegű közlekedési kapcsolat elsődleges kiindulópontja a buszközlekedés meghosszabbítása Rattersdorfig. Az Oberwart-Rattersdorf közti 14 útvonalpárral ezen a szakaszon nagyon sűrű a közlekedés. Elsődlegesen 3 útvonalpárt (az iskolai és a hivatási forgalom számára), valamint 2 útvonalpárt az egyéb forgalom számára kell Kőszegig meghosszabbítani (7 km).

Ezek az útvonalak közvetlenül vagy csatlakozási útvonalként vezethetnek Rattersdorfba. Új autóbuszvonal bevezetése Oberpullendorfból Kőszeg irányába a teljes szakaszon semmiképp nem szükséges.

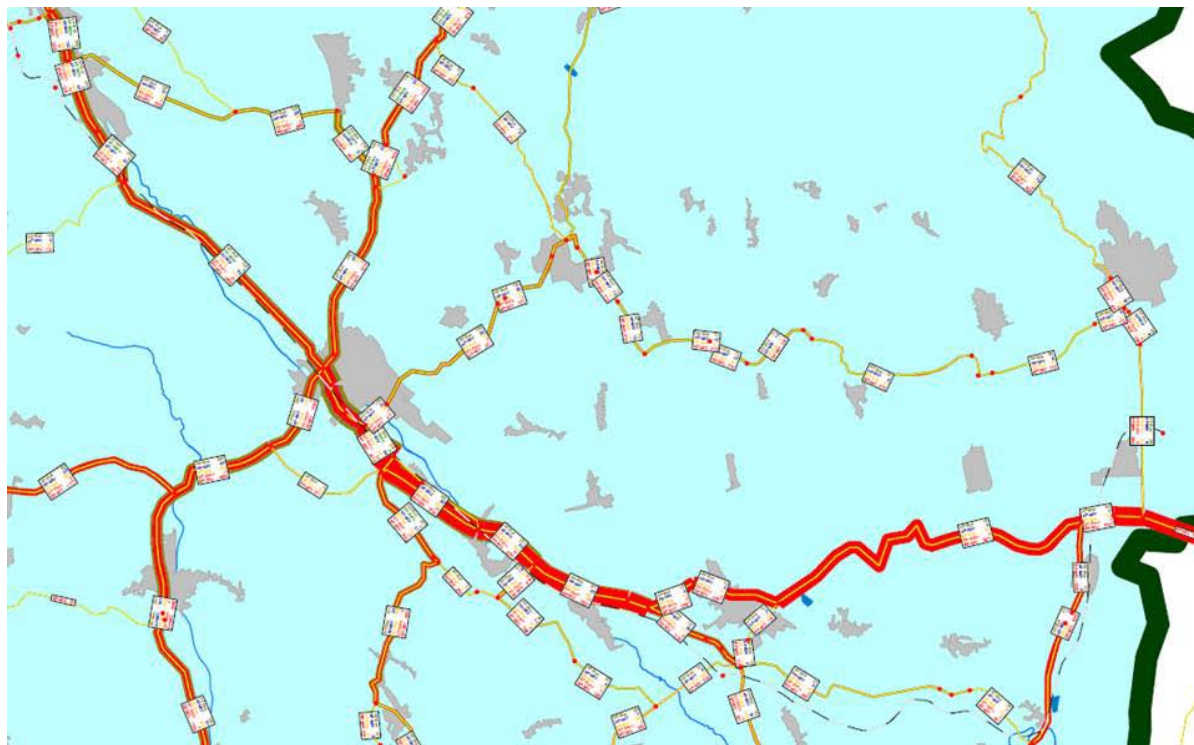


18. ábra: Oberpullendorf - Kőszeg

3.5.6 Dél-Burgenland - az oberwarti csomó (beleértve Oberwart-Szombathely)

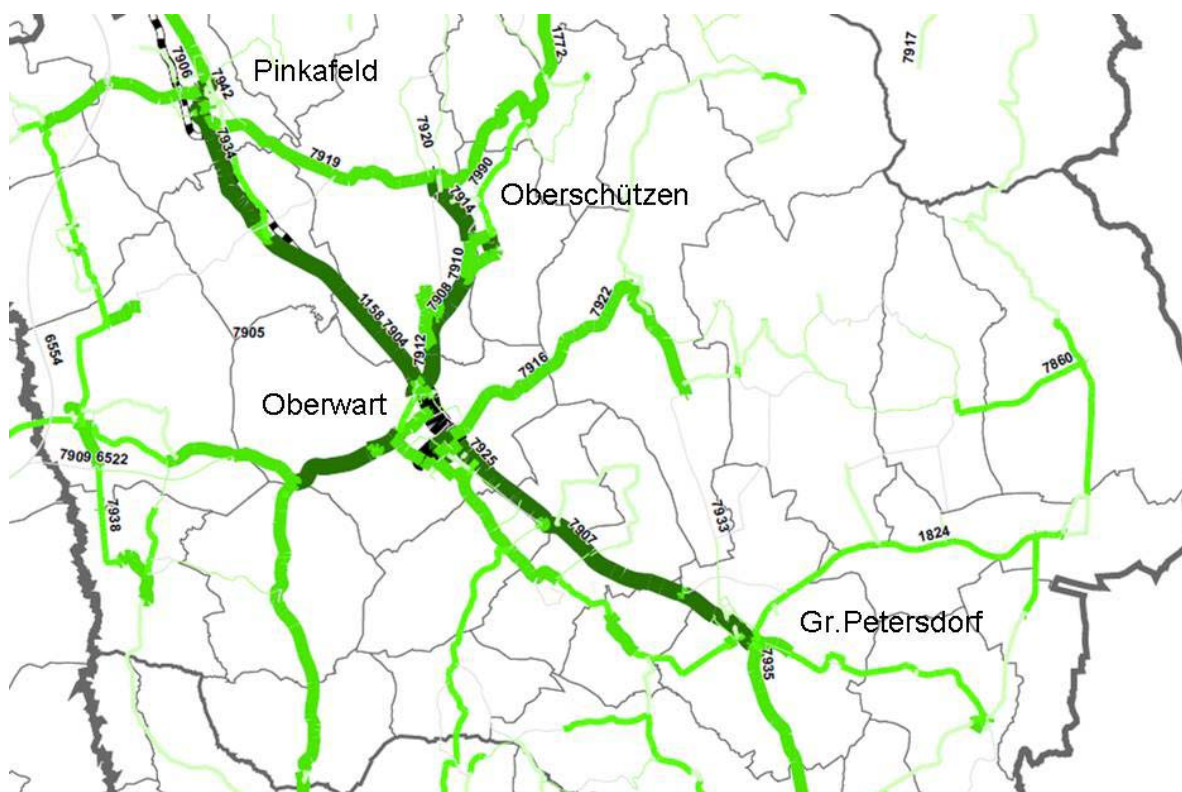
Körülbelül 7.000 lakosával Oberwart Burgenland második legnagyobb városa. Napi 4.000 hivatali célból a városba ingázóval, illetve kb. 1.600 oktatási célból ingázóval pedig a tartomány második legnagyobb beingázó-központja. Kb. 850 hivatali és oktatási célból ingázó érkezik naponta Steiermark tartományból Oberwartba. Napi szinten továbbá hivatali célból mintegy 720 fő, oktatási célból kb. 100 fő ingázó hagyja el a várost. Ezen felül azt is figyelembe kell venni, hogy a napi szinten Magyarországból ingázó mintegy 1000 fő, valamint napi szinten Magyarországra ingázó mintegy 180 fő nagy része Oberwartba indul, vagy oda érkezik. Az összes utazási potenciál naponta és irányonként kb. 8.500 személy, azaz legalább napi 17.000 megtett út. Oberwart mellett még a kisebb központok, Pinkafeld

és Grosspetersdorf, valamint Oberschützen iskolaközpont található a környéken, ill. a Pinka-völgyi tengely mentén. Kb. naponta 900 fő hivatali- vagy oktatási célból kifelé ingázóval és kb. naponta 1.200 fő hivatali célból befelé ingázóval, valamint Pinkafelden 800 fő befelé ingázóval, és kb. 1.400 fő befelé ingázóval Grosspetersdorfba, ugyanonnan pedig naponta kb. 500 fő kifelé ingázóval a szállítási potenciál mintegy napi 27.000 útra növekszik.



19. ábra: A hivatási forgalom mértéke (2011)

Ebből a potenciálból jelenleg kb. napi 1.000 fő hivatali célból ingázó és majdnem 2.000 diák közlekedik busszal, azaz legalább napi 6.000 megtett buszútról beszélünk. Ennek megfelelően sűrű a közösségi közlekedés kínálata a Pinka-völgyben (v.ö. 31. ábra)
Vonatcsatlakozást a Friedberg-oberwarti szakaszon lévő személyforgalom megszüntetését követően már csak a Friedbergbe vezető úton keresztül ésszerű megvalósítani.



20. ábra: A közösségi közlekedés kínálata (útirányok száma) az oberwarti csomópontban 0-24 óráig, 2011

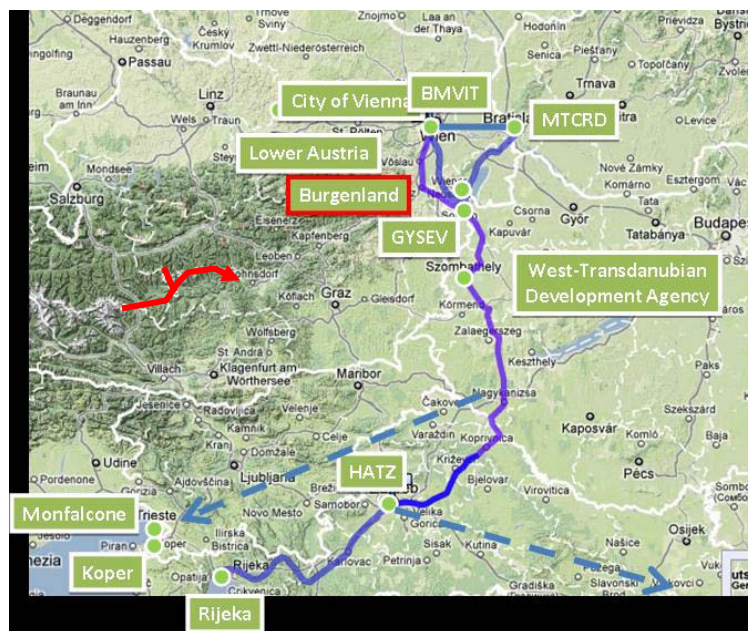
„Központi“ forgalmi útvonal a G 1 buszvonal, központi közlekedési csomópont Oberwartban a Fő tér. Oberwart irányított ütemes csomópont, a városból Bécs irányába már korán (4 óra 40-től!!) vannak jó átszállási lehetőségek. Kora délutántól estig az ellenkező irányba halad jórészt a forgalom, szintén jó átszállási lehetőségekkel. Grosspetersdorf és Oberwart, valamint Pinkafeld és Oberwart között nagyrészt 30 perces ütem van. Még abban az esetben is, ha a jelenlegi kínálat sűrűbb ütemes közlekedést biztosítana, kínálati hiány mutatkozik 8 és 10 óra között. Bár a tapasztalatok azt mutatják, hogy a forgalom ebben az időszakban különösen kicsi, ennek ellenére meg kell kísérelni (ha lehetséges) ezt a közlekedési üresjáratot egy feszesebb üzemeltetési koncepció segítségével kiküszöbölni.

Határon átnyúló közlekedés Oberwart – Szombathely

A szóban forgó, határon átnyúló mobilitási koncepció elsősorban a határon átnyúló közösségi közlekedés fejlesztése érdekében hozott rövidtávon megvalósítandó intézkedéseket célozza meg. Ezzel szemben a személyszállítás és áru fuvarozás újrafelvétele, és a Friedberg-Oberwart-Szombathely vasúti szakasz kiépítése (új építés) közép- ill. hosszútávú projektek. Ahogy azt a szóban forgó vasúti szakasz kiépítése, ill. részben újépítése példázza, egy beruházás gazdasági ésszerűségének és képviselhetőségének nem a lehetséges térségi szállítási potenciálra kell épülnie, hanem fokozottabb mértékben a nemzetközi szállítási potenciálra. A jelenleg folyamatban lévő uniós projekt, a SETA (South-East Transport Axis) keretében, mely részét képezi a Dél-Kelet-Európa Programnak (2011-2014), a Friedberg-Oberwart-Szombathely vasúti projekt, a Bécsből/Pozsonyból az észak-adriai kikötőig Rijekáig, Koperig és Trieszt/Monfalcone-ig tartó nemzetközi vasúti folyosó részeként nagy figyelmet kap. (Friedberg-Oberwart-

Szombathely vasúti szakasz szállítási potenciáljának felmérése) E vasúti szakasz kiépítéséről azonban csak a költségek előzetes és részletes felmérése alapján lehet dönteni, melynek során figyelembe kell venni az eddig elkészült megvalósíthatósági tanulmányokat.

E ponton lényeges megjegyezni, hogy csak a térség meglévő szállítási potenciálja a vasútforgalom számára mindenképpen érdekes. A hivatási, ill. oktatási célból megtett mintegy 6000 utazás, melyet már most a közösségi közlekedés bonyolít le, már önmagában jelentős nagyságrendet képvisel egy térségi vasút számára, s akkor még nem számítottuk ide az egyéb célból megtett utazásokat. Mindenesetre a vasúti közlekedésben szükséges lenne egy új, a vasút igényeire szabott térségi szállítási koncepcióra.



21. ábra: A Friedberg – Oberwart vasúti szakasz, mint a SETA – tengely része résztvevő projektpartnerek

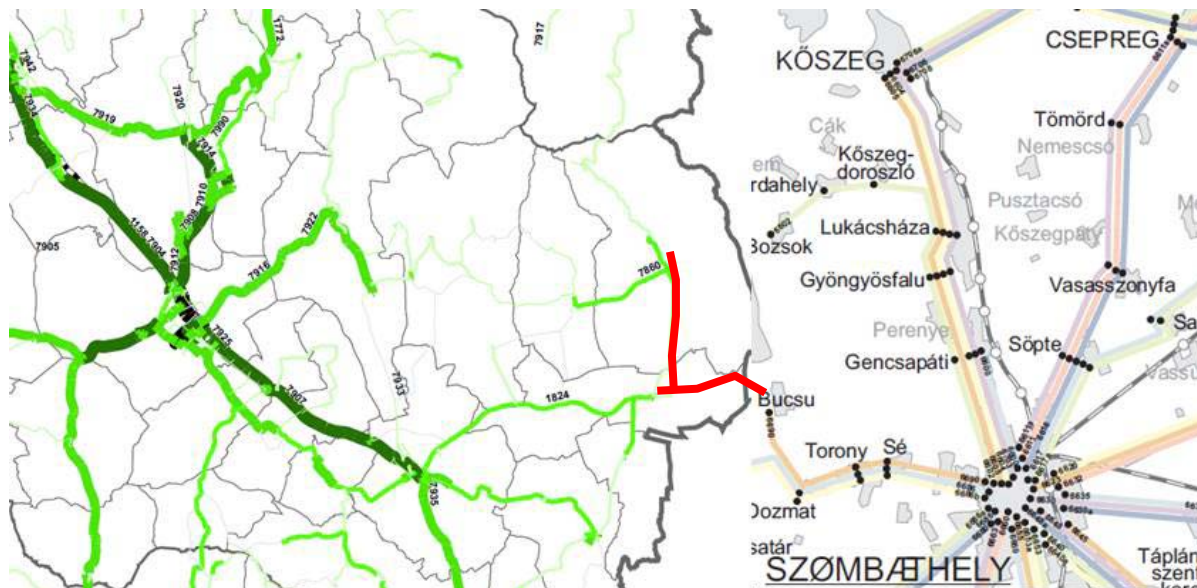
A személyszállítás újrafelvétele és a vasútvonal kiépítése Oberwart térségében lényeges előfeltétele annak, hogy a térségnek, mint Burgenland tartomány második legfontosabb és tovább növekvő gazdasági térségének a versenyképességét tartósan erősíthessük.

Egy ilyen mértékben hatékony határon átnyúló közlekedési összeköttetéstől Oberwart térsége még messze van. Jelenleg a határon átnyúló közlekedésben egyetlen buszvonal létezik, melyet a magyar Vasi Volán busztársaság üzemeltet. Az iskolai forgalmat kiszolgáló vonal 2 járatot működtet Szombathelyről Oberwartba/Pinkafeldre a kora reggeli órákban, és 1 járatot az ellenkező irányban 13 óra 25 perces indulással.

A mintegy 1.300 fő részére, akik naponta részt vesznek a határon átnyúló közlekedésben, ez a kínálat nem kielégítő. Ennélfogva a határon átnyúló közlekedési kapcsolatok kiépítése a két ország közt ingázók számára lényeges; emellett elősegíti és fokozza az Oberwart (7000 lakos) és Szombathely (80.000 lakos) közti cserekapcsolatokat.

A határon átnyúló személyszállításra a Südburg vállalat tett javaslatot, mely 2-órás ütemet, naponta összesen 7 vonalpárral, azaz 14 kapcsolatot irányoz elő. Az üzemeltetés költségeinek nagysága kb. 300.000,-- euró (2008).

A hatékonyság érdekében azonban meg kell vizsgálni egy másik koncepciót is:



22. ábra: Határon átnyúló buszközlekedés (Schachendorf – Bucsú) - Szombathely

E szerint a koncepció szerint a meglévő 7910-es buszvonalat Schachendorfon túlvezetve, Bucsun át, Szombathelyig kellene elvezetni. Miután ezeknek a buszoknak Rechnitzben van a fordulója, a tervezett kibővítés (Schachendorf-Szombathely) esetében számolni kell azzal, hogy a vonalat Rechnitz-Schachendorf átszállással kell vezetni. Ezt a verziót annyiban meg kell vizsgálni, hogy Schachendorf Raika állomáson létrehozható-e egy szimmetrikus ütemes csomópont, melynek segítségével a Rechnitz-Schachendorf megközelítéssel egyidejűleg az Oberwartba és Szombathelyre vezető útvonalat is ki lehet szolgálni. Magyarországon Bucsuból Szombathely irányába állítólag viszonylag sűrű a menetrendi kínálat. Ha a Schachendorfból meghosszabbított buszvonal egy meglévő útvonalat helyettesíteni tudna, Oberwart-Szombathely viszonylatában tovább csökkenthető lenne a forgalmi teljesítmény. Ezen túlmenően elvárható, hogy a szombathelyi csatlakozás a szombathelyi vasútállomást is kiszolgálja, s így a GySEV gyors vasúti összeköttetéseit (2013) Sopron és Eisenstadt irányába ki lehessen használni. Ennek megfelelően kell az új autóbuszvonal menetrendjét kialakítani;

- a 7910-es vonal menetrendi állapotának optimális kihasználása a Szombathelyig tartó kibővítéssel
- biztosítani kell a szombathelyi vasútállomáshoz gyors átszállási lehetőségeket
- Schachendorf Raika állomáson szimmetrikus ütemes csomópontot kell kialakítani (az Oberwart- Schachendorf vonal 30 perces menetideje mellett, és egy szintén 30 perces menetidővel Schachendorf –vasútállomás Szombathely viszonylatban egy ilyen csomópontnak megvalósíthatónak kell lennie)

Durva becslések szerint ez a koncepció fele akkora forgalmi teljesítményt igényelne mint a Südburi koncepció.

Miután sem a bucsui buszok menetrendi ideje, sem a GySEV 2013-as menetrendje még nem ismertek, végleges javaslatot egyelőre nem lehet kidolgozni.

3.5.7 A güssingi csomópont (beleértve Güssing-Körmend)

A jelenlegi buszközlekedési kínálat egyértelműen egy észak-déli irányultságot mutat, illetve



23. ábra: A közösségi közlekedés forgalmi kínálata 0-24 óráig (2011)

azt, hogy a buszközlekedés egyértelműen Güssing felé irányul. A Strem-völgye (Bildein, Eberau, Moschendorf és Strem községek) és Güssing között a közlekedési kínálat viszonylag kicsi.

Busverbindungen Stremtal (2011)													
Wien	09:30						10:50						18:10
Güssing	07:18	09:49	10:49	11:50	13:55	14:30	06:50	07:40	07:50	08:45	10:45	14:30	17:25
Urbersdorf	07:25	09:25	10:53	12:10	14:05	14:38	06:42		07:39	08:39	10:39	14:20	17:20
Strem	07:29	09:58	10:58	12:15	14:10	14:43	06:38	07:15	07:32	08:36	10:36	14:17	17:15
Moschendorf	07:35	10:06	11:06	12:24	14:16	14:50	06:31	07:10	07:20	08:28	10:28	14:11	17:10
Eberau	07:46	10:14	11:14	12:32	14:21	14:56	06:22		07:10	08:20	10:20	13:58	16:55
Bildein	07:50	10:17	11:17	12:35	14:25	15:00	06:19		07:05	08:17	10:17	13:49	16:52

 nur an Schultagen

 werktäglich täglich

8. táblázat: Buszkapcsolatok a Strem-völgyben (2012-es menetrend)

Jelenleg Bildein/Eberau és Güssing között összesen 12 napi kapcsolat létezik (6 Güssingből, 6 Güssingbe), melyek fele-fele arányban iskolai és hivatási forgalmat bonyolítanak.

Naponta összesen 500 személy hagyja el a Strem-völgyi településeket (Bildein, Eberau, Moschendorf, Strem). Az utazások több mint felénél az úti cél Güssing, 15%-ában Großpetersdorf, 10%-ban Oberwart és kb. 8%-ban Bécs. Pinkafeld mint oktatási központ lényeges. (4,%)

A forgalmi terhelést szemléltető térkép egyértelműen azt mutatja, hogy a napi szintű hivatási forgalom viszonylag csekély mértékű. Bildein és Strem között a legmagasabb hivatási- és

iskolai forgalmi terheléssel számolva (minden közlekedési eszköz) kimutatható, hogy a Strem-völgy és Güssing között hivatásbeli vagy oktatási célból közlekedők által megtett utak száma naponta és irányonként összesen kb. 300 fő.



24. ábra: Az ingázás által okozott közúti forgalmi terhelés (2001)
Irányonként

A buszforgalomban Güssing irányába hivatási vagy oktatási célból kb. 100 fő (naponta és irányonként) vesz részt. Annak ellenére, hogy ezzel az értékkel a közösségi közlekedés 30%-os „piaci részesedése” viszonylag magas, a teljes potenciál (kb. 500 fő naponta és irányonként) gazdasági szempontból túl kevés ahhoz, hogy egy sűrűbb vonalforgalmat lehessen üzemeltetni. Figyelemmel a keresletre és a keresleti potenciálra a meglévő közösségi közlekedési kínálat (2011 október) megfelelőnek mondható.

A kínálat hatékonyságát fokozná, ha a Strem-völgyet az új buszforgalomba bekapcsolnánk (egy főútvonal felé tartó rövid megközelítések)

Amellett, hogy a (fenti forgalmi terhelések során figyelembe nem vett) Magyarország-Burgenland közti közlekedést a közösségi közlekedés irányába kell elmozdítani, s biztosítani kell a Magyarországon lévő szomszédos városok közösségi közlekedés általi elérhetőségét, a Strem-völgy-Güssing forgalom e koncepcióba bekapcsolható, s jelentős forgalomsűrűséget érhetünk el kisebb forgalmi teljesítmény mellett.

Egy ilyen megoldás lehetne az elkövetkezendő 2 évben (amikor gyors vasúti összeköttetések állnak már rendelkezésre) egy új (javasolt) Güssing-Körmend főútvonalhoz való rávezető út (csatlakozással a Körmend-Szombathely-Sopron-Eisenstadt-(Bécs) GySEV vonalra).

Határon átnyúló közlekedési koncepció Güssing - Körmend

A Burgenlandból Magyarországra ingázókat és a Magyarországból Burgenlandba ingázókat, mint „határon átnyúló személyforgalmi potenciált” számszerűen csak politikai körzetek alapján lehetett meghatározni. A Magyarországról beingázók politikai körzetek szerinti megoszlása éppolyan kevésbé ismert, mint az, honnan érkeznek. A határon átnyúló ingázókat vizsgáló 2011-es felmérés kimutatta, hogy 2011-ben

- kb. 400 Magyarországból ingázó dolgozik Güssing körzetében
- és kb. 100 Güssing körzetéből ingázó utazik naponta magyarországi munkahelyre.

A kb. 400 fő Bécsbe ingázóval és kb. 50 fő Eisenstadtba ingázóval a teljes szállítási potenciál egy ilyen viszonylatra nézve kb. 1000 megtett út naponta és irányonként.

A Güssing-Körmend határon átnyúló közösségi közlekedési kapcsolatok alapját képezi a GySEV 2011-ben befejezett villamosítása, amely jelentősen lerövidítette a menetidőket

- a Burgenland északi részén és Nyugat-Magyarországon fekvő erőteljesen növekvő gazdasági térségekbe
- Nyugat-Magyarország városaiba (Körmend, Szombathely, Sopron)
- a tartományi fővárosba, Eisenstadba
- Bécsbe, a bécsi térségbe

A Körmenden áthaladó vasúti összeköttetés a jelenlegi közlekedési ellátással szemben elsőként kínál vonzó menetidőket Szombathelyre, Sopronba és mindenekelőtt Eisenstadtba.

A Bécsbe irányuló utazások tekintetében ez az összeköttetés elsősorban a Güssingtől keletre és délre fekvő régiók számára biztosítja a leggyorsabb közösségi közlekedési módot.

„Új vasúti közlekedés” a GySEV vonalain

- A GySEV 2013-as menetrendjében a Körmend-Sopron vonalra feltüntetett menetidő – a Güssing-Körmend kapcsolat szempontjából Körmendi indulással fontos viszonylatban – 1 óra 53 perc. Ennek a hosszú menetidőnek az az oka, hogy a vonatok minden állomáson megállnak, és szervezési okokból jelenleg még Szombathelyen 23 perces tartózkodás szükséges.
- A jelenlegi leggyorsabb összeköttetés (csak 5 megállóval és Szombathelyen 3 perces várakozási idővel) Körmend-Sopron vonalra kb. 1 órás menetidőt eredményezne (1 óra 03 perc)
- a 25 perces Sopron-Eisenstadt menetidőn kívül, a közösségi közlekedésben megtett Güssing-Eisenstadt menetidő 2 óra alatt maradna. Figyelembe véve a Sopron-Bécs/Meidling közti 1 óra 8 perces menetidőt, ez Güssing-Bécs viszonylatra 2,5 óra menetidőt eredményez. Ez a menetidő megegyezik a ma is működő Güssing-Bécs buszjárat menetidejével.

A végleges koncepciónak Körmend és Güssing között 8 vagy 12 oda-vissza kapcsolatot kellene tartalmaznia. Mégpedig:

- egy korai csatlakozást, mely lehetővé teszi, hogy a távolabb fekvő úticélokat, Bécset és Eisenstadttól 9.00 óra előtt el lehessen érni
- 1 csatlakozást, mely lehetővé teszi, hogy Güssinget 9 óra előtt el lehessen érni
- 1 csatlakozást, mely lehetővé teszi, hogy a Nyugat-magyarországi városokat 9 óra előtt el lehessen érni
- 1 délelőtti csatlakozást
- 2 csatlakozást a visszafelé útra (délutánonként, esténként)

Egy ilyen koncepciónak az előfeltétele, hogy

- a GySEV vonalai regionális gyorsforgalmat kínáljanak
- ezeket a vonatokat Sopronban összekapcsolják (jelenleg át kell szállni Sopronban)

A jelenlegi menetrend (2012) ezeket a feltételeket nem teljesíti. Ezért azt javasoljuk, hogy kezdetnek legyen 6 kapcsolat. A Güssing-Körmend határon átnyúló közlekedési kapcsolatnak így megközelítőleg a következőképp nézhetne ki a menetrendje:

Neue Verbindung Güssing - Körmend nach 2012												
Güssing	06:00		07:59		16:30			07:59		09:59		19:59
Urbersdorf	06:07		08:06		16:37			07:53		09:53		19:52
Strem	06:10		08:09		16:40			07:49		09:49		19:49
Moschendorf	06:03	06:18	08:02	08:17	16:33	16:48		07:42	07:57	09:42	09:57	19:42 19:57
Eberau	05:54	06:27	07:53	08:26	16:24	16:57		07:33	08:06	09:33	10:06	19:33 20:06
Bildein	05:51	06:30	07:50	08:29	16:21	17:00		07:30	08:09	09:30	10:09	19:30 20:09
Pinkamindszent	06:18		08:17		16:48			07:41		09:41		19:41
Vasalje	06:20		08:19		16:50			07:39		09:39		19:39
Magyarvadalje	06:25		08:24		16:55			07:34		09:34		19:34
Körmend Bf.	06:30		08:29		17:00			07:29		09:29		19:29
Szombathely	06:53		09:00		17:23			06:55		08:55		19:01
Sopron	08:24				18:34			06:00		08:14		
Eisenstadt	08:54				19:00			05:30		07:45		
Budapest			11:54									16:10

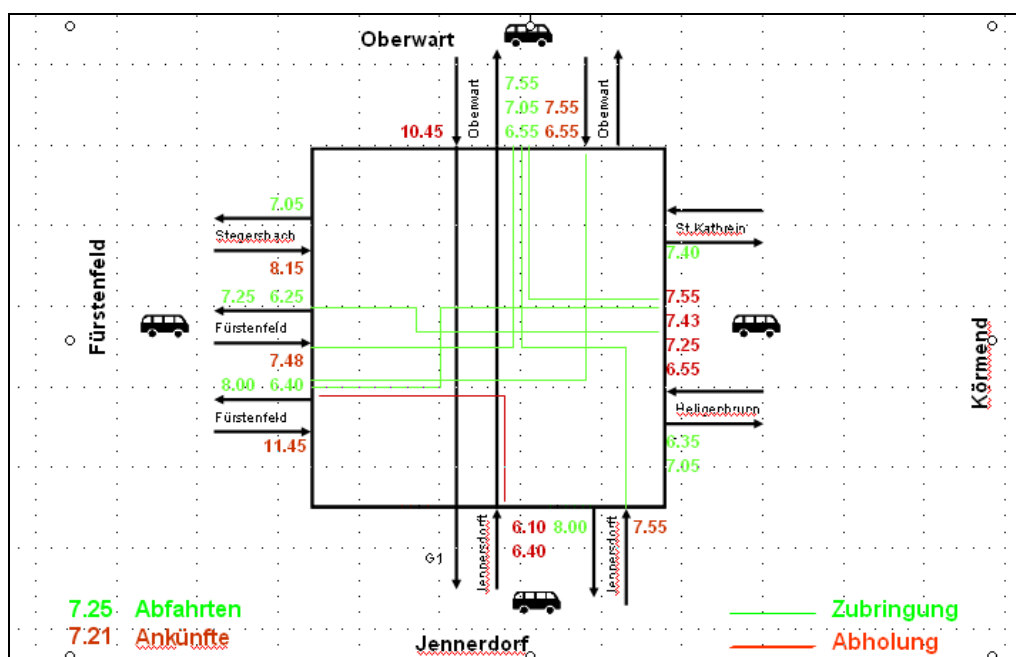
9. táblázat: Menetrendtervezet Güssing-Körmend (2012 után)

Az eljutás a Strem-völgyből Stremen keresztül történne, miáltal a Güssing és Körmend felé tartó viszonylatokat kvázi „közösén lehetne használni”. Ezáltal a forgalmi teljesítmény elméletileg a jelenlegi kb. 80.000 járműkilométer/évről kb. 50.000 járműkilométer/évre csökkenne. Még ha a Güssing-Körmend „főútvonalat” figyelembe is vesszük a forgalmi teljesítmény felmérése során, a forgalmi teljesítmény összesen évi kb. 90.000 járműkilométerrel csak csekély mértékben lenne magasabb, mint a jelenlegi Güssing-Strem-Bildein kapcsolat.

Az Oberwart-Szombathely kapcsolathoz hasonlóan a Güssing-Körmend kapcsolatra is a szövetségi tarifát kell alkalmazni.

A güssingi csomópont

A güssingi csomópont 40 perces menetideje Jennersdorf irányába olyan menetidő, mely nem teszi lehetővé egy szimmetrikus ütemes csomópont kialakítását. A Körmendre tartó kapcsolat létrehozásakor is ügyelni kell arra, hogy a menetidő a 30 percet ne haladja meg. Mindazonáltal egy güssingi szimmetrikus csomópont létrehozása attól is függ, hogy lehetséges-e Körmendet szimmetrikus ütemes csomópontnak kialakítani. Ahogy a közösségi közlekedés csatlakozásainak száma és a forgalom volumene mutatja, a hivatási forgalom megoszlása erőteljesen „páratlan” irányú, észak felé (Oberwart, Gross Petersdorf, Bécs) sokkal intenzívebb, mint déli irányban. Ennek következtében az északról Güssing irányába tartó kora reggeli forgalom igen csekély, amiért irányított ütemes csomópontot könnyebb itt kialakítani, mint egy szimmetrikus ütemes csomópontot.



25. ábra: A güssingi ütemes csomópont a reggeli órákban (2011)

A jelenlegi güssingi csomópont (Volksbank) fő vonala a G1 vonal. E vonal jelenleg viszonylag kedvező (be)csatlakozásokkal rendelkezik (odaút). A Strem-völgyből (Körmend irányából) érkező buszvonalaknak megfelelő csatlakozási lehetőségei vannak a fővonalra és Steiermark tartomány buszvonalaira. Az ábrán azonban látható, hogy a forgalom erőteljesen „páratlan” irányú, egyes vonalaknak a reggeli órákban nincs megfelelője az ellenkező irányban. A Körmend irányába kiépítendő határon átnyúló forgalom esetében Güssingnél a meglévő buszvonalakat optimálisan kell összehangolni annak érdekében, hogy megnöveljük e határon átnyúló forgalom vonzáskörzetét.

Mivel a jövőben sem kell számolni annak a lehetőségével, hogy a forgalom e „páratlan” irányultsága továbbra is fennmarad, az irányított csomópont megtartása ésszerűnek tűnik.

Mindazonáltal sem az induló, sem az érkező buszok forgalma nem ütemes. A korai közlekedést követően az érkező buszok időbeli hézagot mutatnak 7 óra 55 perctől 10 óra 45 percig, ill. 13 óra 52 percig. Azaz Güssingbe a délelőtti folyamán közösségi közlekedéssel nem lehet eljutni. Hasonló időbeli hézag mutatkozik az induló buszok esetében (az oberwarti

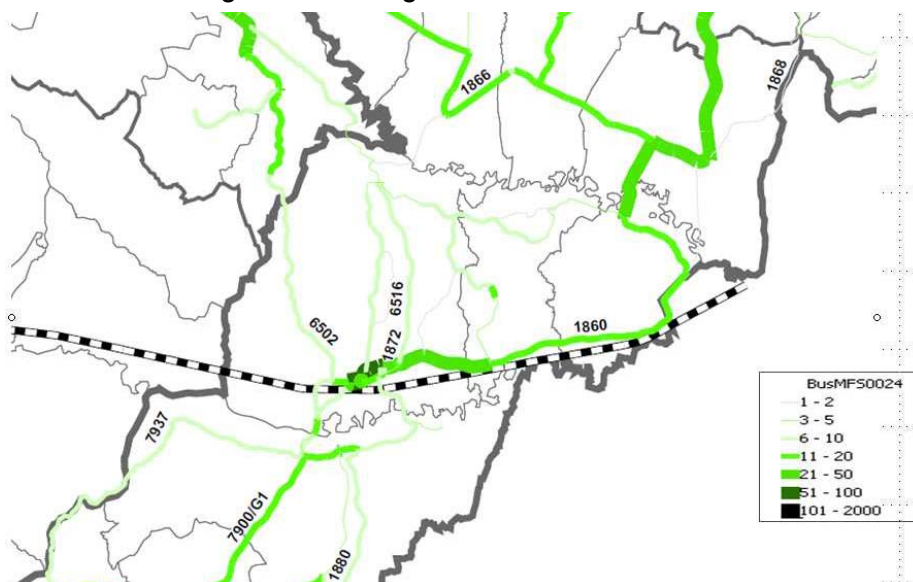
csatlakozások kivételével – G1) 8 óra és 10óra 45 perc között. A bemutatott kora reggeli átszállási relációkon kívül napközben is alig van lehetőség átszállásra.

Bár Oberwart és Bécs irányába a legsűrűbb a forgalom (napi 13 csatlakozás), új forgalmi kínálat kialakításakor kedvezőbb átszállási lehetőségeket kell biztosítani, ill. ezeket jobban össze kell hangolni, ezen kívül törekedni kell arra, hogy a délelőtti órákban megszüntessük a kínálati hézagot (a forgalmi teljesítmény jelentős növelése nélkül).

Szem előtt kell tartanunk továbbá a közösségi közlekedési kínálat napközbeni ütemessé tételét is.

3.5.8 Dél-Burgenland - a jennersdorfi csomópont (beleértve Jennersdorf - Szentgotthárd/Körmend)

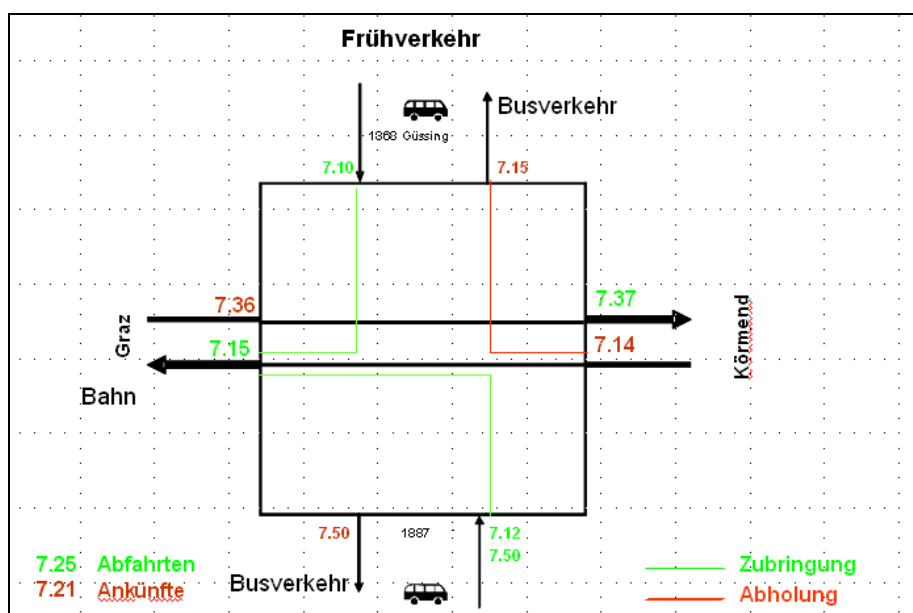
Jennersdorf – főleg az iskolai forgalom tekintetében – a közösségi közlekedés által (buszforgalom) kellő mértékben ellátott (2011). Az iskolai időközön kívül viszont a kínálat meglehetősen szegényes, és tekintve a mintegy 270 oktatási célból befelé ingázót és kb. 860 hivatási célból befelé ingázót nem is igazán érthető.



26. ábra: Jennersdorf, közösségi közlekedési kínálat 2011 (útvonalak 24 h-ban)

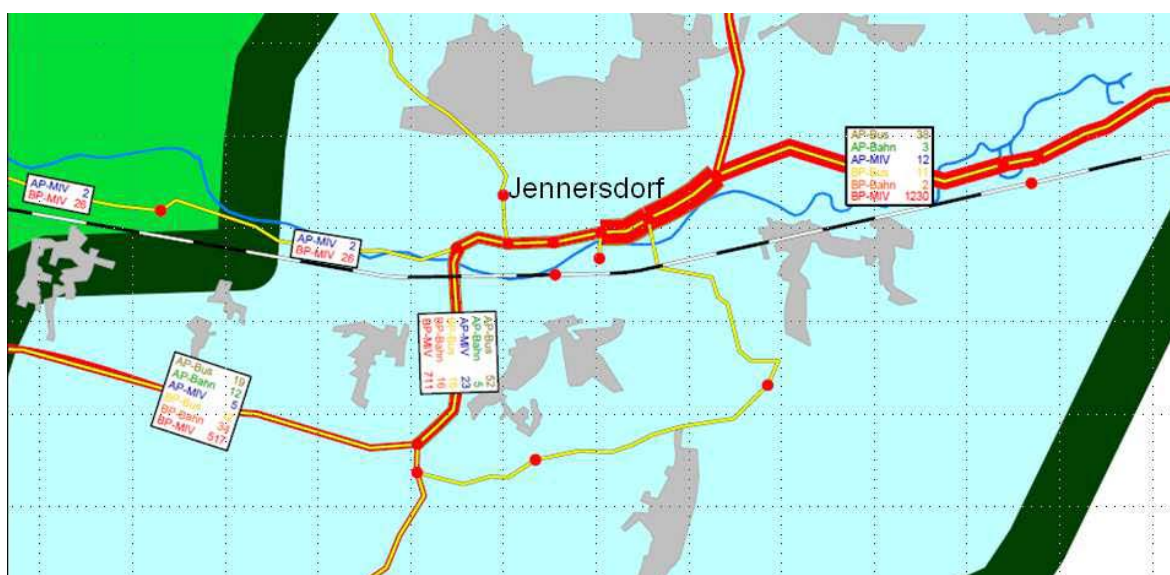
Ezzel szemben a vasút 13-14 indulással és érkezéssel, déltől kezdve egy tiszta óránkénti ütemet kínál, s az általa biztosított forgalom a többi napszakban is ütemeszerű. (Ezt mindenekelőtt üzemi gondok zavarják, mely abból adódik, hogy dízel-meghajtású szakasról (Graz-Szentgotthárd) villamos szakaszra (Sopron-Szentgotthárd) kell átállni (átszállás, hosszú várakozási idő).

Annak ellenére, hogy viszonylag sok busz megy a vasútállomáshoz, közülük csak kevésről (iskolai központ kiszolgálása) mondható el, hogy használható, azaz gyors vasúti csatlakozást biztosít. Minden busz, mely a vasútállomás felé tart, iskolai busz.



27. ábra: A jennersdorfi csomópont (reggeli órákban) 2011

Burgenlandi befelé ingázók ritkán használják a vasutat annak ellenére, hogy a Jennersdorfba kb. 200 fő hivatali célból ingázó és kb. 100 fő iskolai ingázó a vasút közelében lakik. Nagyobb jelentőséget kaphat a vasút a Magyarországból beingázók esetében (kb. 400 fő Jennersdorf körzetébe és kb. 120 fő Magyarországra kifelé ingázó), illetve a szomszédos Steiermark tartomány felől, ill. annak irányába tartó ingázás és iskolai forgalom esetében. A közlekedési eszközök közül a vasút az egyetlen, mely határon átnyúló összeköttetést biztosít.



28. ábra: A hivatali és az iskolai forgalom mértéke

Jennersdorfból a mintegy 80 km-re található régióközi központok, Graz és Szombathely (mindkettő jelenleg kb. 1óra 20 perc távolságra) viszonylag lassan, a mintegy 190 km-re található szövetségi főváros Bécs (3 óra 10 perc) csak jelentős időráfordítással érhető el. Eisenstadt tartományi főváros közösségi közlekedéssel gyakorlatilag nem érhető el.

Vasúttal Jennersdorf térségi fejlődésének szempontjából lényeges minden régióközi központ elérhető.

A már villamosított GySEV 2013-ban a következő menetidőket fogja lehetővé tenni:

Körmend-Sopron 60 perc

- Jennersdorf – Körmend 30 perc
- Körmend-Szombathely 30 perc
- Sopron – Eisenstadt 30 perc
- Sopron – Bécs 60 perc

Ezáltal a fenti viszonylatokban a régióközi központok irányába a következő menetidők valósulhatnak meg:

- Jennersdorf – Szombathely 60 perc
- Jennersdorf – Eisenstadt 120 perc
- Jennersdorf – Bécs 150 perc

Ahhoz, hogy ezek az időbeli előnyök megvalósulhassanak, a vasúti szakaszok villamosítását folytatni kell, elsőként Jennersdorfig, majd Grazig. Miután a Szentgotthárd-Jennersdorf szakasz elég rövid, ez a terv gyorsan, és túl nagy pénzügyi ráfordítás nélkül megvalósítható. Természetesen az így jelentősen javult vasúti menetrendhez egy megfelelő buszforgalmi koncepciót is ki kell dolgozni. Ennek értelmében Jennersdorf vasútállomáson a szimmetrikus ütemes csomópont elvét kell követni. Csak ily módon optimalizálható a buszok oda- és visszaútja, s képes a buszforgalom nem csak az iskolai forgalmat, hanem a többi ingázót, illetve az egyéb célból forgalomban részt vevőt is kiszolgálni.

Miután kiindulhatunk abból, hogy (tapasztalatok alapján) a buszforgalom illetően újrászervezésével megtakarításokat érhetünk el a forgalmi teljesítményekben, további teljesítményből adódó költségekkel nem kell számolnunk.

A jennersdorfi közösségi közlekedés újratervezésének pontos költségeit csak akkor tudjuk kiszámolni, ha a GySEV és az ÖBB részéről már rendelkezésre áll egy menetrendtervezet.

3.6 Igényszabályozott közösségi közlekedési rendszerek –Dél-Burgenland

Minden olyan településen és térségben, ahol a lakosság száma és az utaspotenciál alacsony, s ennél fogva üzemgazdaságossági szempontból nincs lehetőség sűrűbb vonalkínálatú közösségi közlekedésre, olyan kínálati formákat kell kidolgozni, melyek csekély ráfordítással képesek kielégíteni a lakosság közösségi közlekedéssel szemben támasztott alapvető mobilitási igényeit. Itt elsősorban igényszabályozott közösségi közlekedési rendszerekről beszélhetünk. Az ausztriai Klíma és Energia Alap (Klima- und Energie Fonds) legújabb fogalommeghatározása szerint ezeket más néven mikro-közösségi közlekedési rendszereknek¹ is nevezhetjük.

A mikro-közösségi közlekedési rendszereknek több feltételnek is meg kell felelniük:

- Biztosítaniuk kell, hogy a lakosság a települést, és annak szükséges ellátóintézményeit közösségi közlekedéssel elérje, ill. a település (valamint a szomszédos települések) szolgáltatásaihoz közösségi közlekedés útján hozzáférjen
- A forgalmasabb tömegközlekedési megállóktól, ill. megállókhöz biztosítaniuk kell az oda- és visszautat.
- Ezen túlmenően, (rövid távolságokra, ha nincs használható közösségi közlekedési kínálat) biztosítaniuk kell a (legközelebb fekvő) térségi központba való eljutást (rendszeres menetrendszerinti közösségi közlekedési ellátás)

¹ Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum; Klima- und Energiefonds; Wien, 2011

2 VOR: Verbesserungsmaßnahmen für den ÖV im Südburgenland (s.26 f), Wien 2012

3.6.1 Kínálati formák ²⁾

Burgenlandban egy sor különféle rendszer létezik (v.ö. 29. ábra)

Unterschiedliche Systeme						
		Fixer Fahrplan	Anmeldung notwendig	Fahrt von – bis	Fahrzeug	Personal
Linienbus		Ja	Nein	Haltestelle – Haltestelle	Standardbus	Angestellt
Bürgerbus		Ja	Nein	Haltestelle – Haltestelle	Kleinbus	Freiwillig
Rufbus		Ja	Ja	Haltestelle – Haltestelle	Kleinbus	Angestellt
Anruf-Sammeltaxi		Ja	Ja	Haltestelle – Haustür	Kleinbus Pkw	Angestellt
Gemeindebus GmoaBus		Nein	Ja	Haltestelle – Haustür	Kleinbus Pkw	Angestellt oder freiwillig

29. ábra: Mikro-közösségi közlekedési rendszerek működtetési formái; (Forrás: BMVIT; GmoaBus sikernode, 2009)

A **menetrendszerinti üzemmódban** hagyományosan megállótól megállóig közlekedik egy járat, menetrend alapján, előzetes bejelentés nem szükséges. A menetrendszerinti üzemmód a közösségi közlekedés klasszikus formája.

A **Bürgerbus** („polgárbusz”) menetrendsz szerint közlekedik, előzetes bejelentés nem szükséges. Személyzete önkéntesekből áll (akik megfelelő helyismerettel rendelkeznek)

A **Rufbus** („hívásra közlekedő busz”) rendszer esetében egy bizonyos útvonalat, ill. bizonyos megállókat fix menetrend alapján, de csak igény esetén szolgálnak ki. Az útigényt tehát rendszerint előzetesen be kell jelenteni egy elosztó központba.

A **hívásra érkező gyűjtőtaxik** egy egyértelműen meghatározott szolgáltatási területen belül, egy bizonyos megállótól közlekednek egy tetszőleges kiszállási pontig. Fix menetrend van, útvonallehetőségekkel. Az útigényt előzetesen be kell jelenteni egy elosztó központba. Ebben a formában szervezett pl. a VOR (Keleti Régió Közlekedési Szövetség) által tervezett összes igényszabályozott forgalom a hagyományos közösségi közlekedés kiegészítésére.

Gemeindebus/Gmoabus/Dorfbus („települési busz/Gmoabus/falubusz”): az utazást előre be kell jelenteni (legtöbbször a sofőrnél), a sofőr határozza meg (több hívás esetén) az útvonalat. Megállótól indul és közvetlenül a kívánt célállomáshoz érkezik. Az útvonalak gyakran térben korlátozottak, pl. csak a település területét vagy bizonyos úticélokat szolgálnak ki. Többek között ily módon közlekedik a Kleinmülbisch-Inzenhof-Tschanigraben-großmülbischi falubusz.

3.6.2 Szervezeti formák

A mikro-közösségi közlekedési rendszereket különböző szervezetek üzemeltethetik. Ezek a következők lehetnek:

- egy fuvarozó vállalat (taxi vállalat, buszvállalat, közlekedési vállalat)
- maga a település (városi saját üzem)
- egy közhasznú egyesület

Ügyelni kell arra, hogy a „személyek járművekkel történő iparszerű szállítása” tevékenység elméletileg az 1996-os osztrák közlekedési törvény „a nem menetrendszerinti személyszállítás iparjogi keretfeltételeiről” és/vagy a „gépjárművel végzett menetrend szerinti személyszállításról” szóló osztrák törvény mindenkori hatályos változatának érvényességi hatálya alá tartozik.

Leegyszerűsítve ez azt jelenti, hogy egy mikro-közösségi közlekedési rendszer működtetése megfelelő engedélyhez kötött. Az engedély saját üzemeltetésre is megszerezhető (pl. egy települési busz üzemeltetése), de egy már létező üzemeltető cég is koncessziós jogot szerezhet mikro-közösségi közlekedési szolgáltatások teljesítésére.

Egy másik lehetőség a mikro-közösségi közlekedési rendszert nem profitorientált egyesület keretében működtetni. Erre nézve csak az osztrák, egyesülésről szóló törvényt (Vereinsgesetz) kell betartani. Mindazonáltal meggondolandó, hogy alapvetően az összes szállított személynek az egyesület tagjának kell lennie.

Milyen szervezési formák léteznek:

Közhasznú egyesületek

Az osztrák egyesülésről szóló törvény (Vereinsgesetz) lehetővé teszi mobilitási szolgáltatások teljesítését, amennyiben azok nem ipari alapon történnek, ill. a felhasználók köre az egyesület tagjaira korlátozott. A tagság lehet tagdíjhoz kötött, de ingyenes is. Hivatalos (írásban dokumentált) belépési nyilatkozatra azonban szükség van.

Az üzemeltetés formája tulajdonképpen szabadon választható, és igazodnia kell a konkrét mobilitási igényekhez. A „területi üzemeltetéstől” (háztól házig) a rendszeres/menetrend szerinti üzemeltetésig (megállótól megállóig fix menetrenddel) minden lehetséges.

Önkéntesek bevonása ennél a megoldásnál problémamentesen **megoldható**.

E szervezési formára példa Dél-Burgenlandban a Kleinmülbischi-Inzenhof-Tschanigraben-großmülbischi falubusz.

Saját tulajdonú városi üzem

Maga a település tölti be a „közlekedési vállalat” funkciót, vagy erre a célra igénybe vesz egy újonnan alapított, településközelit vállalatot. A burgenlandi Gmoa-buszok számára egy, az illetékes iparfelügyeleti hatósággal és gazdasági kamarával egyeztetett üzemeltetési formát dolgoztak ki. Az üzemeltető egy ipari egyesület, mely **koncessziós jogot szerez bérelt járművek iparszerű üzemeltetésére**. Ehhez egy, a célra alkalmas üzemvezető megbízása szükséges.

Üzemvezető az engedélyezett egyesület, a közlekedést az egyesületi tagok igényei alapján szervezik. Vezető települési képviselők (polgármester) az egyesület üzemvezetőségében kiemelt szervként funkcionálnak. A település ezáltal maga viseli az üzemeltetés kockázatát.

Önkéntesek bevonása ebben a szervezési formában **nem lehetséges**. A sofőröket (legalább a kollektív szerződésben előírtak megfelelő) juttatás illeti meg.

Szolgáltatások megrendelése engedéllyel rendelkező vállalatok esetében

Hasonlóan a közszolgálati tömegközlekedéshez, engedélyezett vállalatok esetében is konkrétan meghatározott közlekedési szolgáltatásokat rendelnek meg. A keresett üzemeltetési formától és a járművek szükséges kapacitásától függően ez egy autóbuszvállalatnál (hagyományos menetrendszerinti közlekedés) vagy egy taxi- és bérautóvállalatnál (igényszabályozott kínálat) fordulhat elő. Üzemeltetési formaként bármi szóba jöhet.

Taxi-alapú megoldások

A taxival történő utazás meglévő kínálatát marketingeszközök segítségével, egységes tarifák bevezetésével és tarifátámogatással (olcsóbbá tétel) tesszük vonzóbbá, ezáltal megszüntetjük a taxihoz, mint közlekedési eszközhöz való hozzáférés akadályait. Kibocsáthatunk kuponokat, vagy a taxi vállalatokkal együttműködve kedvezményes viteldíjakat kínálhatunk. A kuponokat gyakran csak egy bizonyos célcsoport kapja.

„Bürgerbus“ („polgárbusz”)

A „Bürgerbus“ modell Németországban széles körben elterjedt. Az üzemeltetésnek e bevált módszere az ausztriai viszonyokra is alkalmazható, ajánlatosnak tűnik, és mindenekelőtt a tiszteletbeli sofőrök egyre erőteljesebb bevonásával a háttérben lényeges.

A modell egy engedélyezett vállalat és egy egyesület („Bürgerbus-Verein”) szerződéses kapcsolatán alapul, ahol az egyesület elsősorban az önkéntesek szervezésével és beállításával foglalkozik.

A vállalat gondoskodik a forgalomról és biztosítja az engedélyt. Ezen kívül bizonyos szolgáltatásokat biztosít, mint pl. a járművek karbantartása, járműkiesés esetén pótgépjármű beállítása, sofőrök képzése és oktatása.

Az üzemeltetés módja ennél a modellnél alapvetően szabadon választható. Németországban főleg a hagyományos menetrendszerinti járatok közlekednek a Bürgerbus-modell alapján. Igényszabályozott kínálati formák is megszervezhetők ennek a modellnek a mintájára.

Burgenlandban hagyományosan számos igényszabályozott kínálat létezik. A legelterjedtebb közülük a Gmoa-buszok rendszere (Pötsching, Mörbisch, Purbach és Breitenbrunn településeken).

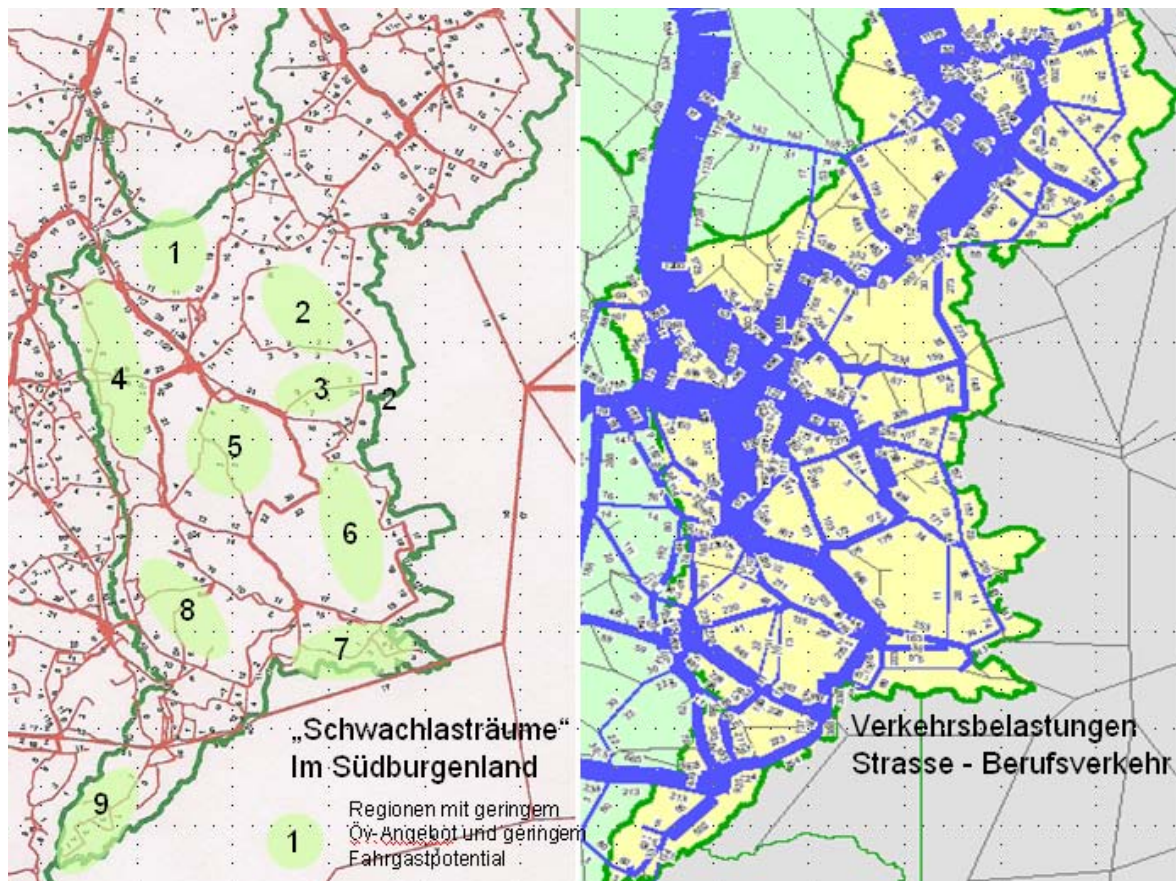
A kínálathoz tartoznak még a „taxicsekkek” a 60 év felettieknek, illetve a fiataloknak, valamint a település hozzájárulása olcsóbb „taxibérletek” érdekében.

3.6.3 Ajánlások az igényszabályozott rendszerekre Dél-Burgenlandban

Az igényszabályozott közösségi közlekedési mikrorendszerek elsődleges működési területei a „kis terhelésű helységek”. Amennyiben e meghatározás alatt azokat a helységeket értjük, ahol alacsony az utazási potenciál és kicsi a közösségi közlekedési kínálat, megállapíthatjuk, hogy ezek a területek főképp Dél-Burgenlandban találhatók. Az alapkínálat értelmében az igényszabályozott rendszereket úgy kell kialakítani, hogy azok a településeket összekapcsolják, továbbá azokat összekössék a régiós központokkal, ill. összeköttetést létesítsenek a fölé rendelt közösségi közlekedési vonalakkal.

A működési időszak ideális esetben kb. 8 órától 18 óráig tart. A szervezéstől függően a közlekedés lehet menetrend alapú, vagy tisztán igényszabályozott. Ez utóbbi esetben azonban legalább a fölérendelt busz- vagy vasútvonalakhoz csatlakozási lehetőséget kell biztosítani.

A következő ábrán körülhatárolt „kis terhelésű helységek” az igényszabályozott rendszerek lehetséges működési területeit kívánják szemléltetni, akár mint az ottani menetrendszerinti közösségi közlekedés kiegészítője és ellátója.



30. ábra: A lehetséges igényszabályozott rendszerek térképe Dél-Burgenlandban

Dél-Burgenlandban a következő területek lettek igényszabályozott forgalom kialakítása szempontjából kijelölve:

Igéyszabályozott közlekedés 1:

Wiesfleck település területe és Oberschützen, valamint Mariasdorf települések egyes részei, Pinkafeld és Oberschützen felőli kapcsolat, e helységekből buszcsatlakozással

Igényszabályozott közlekedés 2:

Weiden bei Rechnitz és Markt Neuhodis települések területe

Kapcsolat Großpetersdorf és Rechnitz felől, Großpetersdorfban buszcsatlakozással

Igényszabályozott közlekedés 3:

Mischendorf, Badersdorf, Hannersdorf és Schandorf települések területe

Kapcsolat Großpetersdorf felől, buszcsatlakozás Oberwart és Güssing irányába
esetleg buszcsatlakozás Rechnitz irányába Schachendorfban

Igényszabályozott közlekedés 4:

Wörterberg, Stinatz, Hackerberg és Burgauberg-Neudaberg települések területe

Kapcsolat Stegersbach felől, buszcsatlakozás Oberwart és Güssing irányába
esetleg buszcsatlakozás Wolfauban

Igényszabályozott közlekedés 5:

Neuberg im Burgenland, Güttenbach, Sankt Michael im Burgenland és Tobaj települések területe

Csatlakozás a G1-re Güttenbachban, Sankt Michael-ben és Tobaj központjában

Igényszabályozott közlekedés 6 a Pinka és a Strem völgye:

Strem, Moschendorf, Eberau, Bildein és Deutsch Schützen-Eisenberg települések területe

Kapcsolat Güssing felől, buszcsatlakozás Oberwart, Stegersbach és Jennersdorf irányába. E területen egy esetleges igényszabályozott forgalom kialakítását össze kell hangolni a Güssing-Körmend tervezett bővítéssel.

Csatlakozás Kohfidischben Großpetersdorf és Oberwart irányába

Igényszabályozott közlekedés 7:

Neustift bei Güssing, Kleinmürbisch, Großmürbisch, Tschanigraben, Inzenhof és Heiligenbrunn települések területe

Kapcsolat Güssing felől, buszcsatlakozás Oberwart, Stegersbach és Jennersdorf irányába

Igényszabályozott közlekedés 8:

Jennersdorf, Weichselbaum, Mogersdorf, Königsdorf, Eltendorf és Heiligenkreuz im Lafnitztal települések területe

Kapcsolat Jennersdorf felől, vasúti csatlakozással a Graz-Szentgotthárd vonalra illetve az „igényszabályozott közlekedés 6”-ra

Buszcsatlakozás Güssing irányába Heiligenkreuzban

Kapcsolat Fürstenfeld felől, busz- és vasúti csatlakozással

Igényszabályozott közlekedés 9:

St. Martin an der Raab, Mühlgraben, Minihof-Liebau és Neuhaus am Klausenbach települések területe

Kapcsolat Jennersdorf felől, vasúti csatlakozással a Graz-Szentgotthárd vonalra és buszcsatlakozással Güssing irányába, valamint az „igényszabályozott közlekedés 5” irányába

Az igényszabályozott rendszerben résztvevő területek kiterjedését javaslatként kell kezelni, mely attól függ, hogy a települések szándékoznak-e, ill. mely települések szándékoznak együttműködni egy ilyen rendszer működtetésében.

A tartománynak a jelenleg érvényben lévő, a települések üzemeltetésében lévő forgalmakra vonatkozó támogatási irányelvei alapján, valamint a rendszerek javasolt mérete alapján, éves szinten kb. 20.000 euró költséget becsülhetünk, mely költséget Burgenland tartománynak kellene viselnie. Ha Dél-Burgenland területén az összes rendszer megvalósulna, az igényszabályozott rendszerek kiegészítő finanszírozásával együtt mintegy 180.000-200.000 euróval számolhatunk éves szinten.

Ilyen mértékű költségek esetében javasolt 2 terület kiválasztani, s egy pilot projekt keretében a legjobb üzemeltetési módot megtalálni, majd a működést annak megfelelően tesztelni. Számolni kell továbbá egy, az esetleges korrekciók elvégzéséhez szükséges ellenőrzési folyamattal is.