Az osztrák országos felsőbbrendű úthálózat átépítése

A „BÉCSTŐL KELETRE ESŐ TERÜLET - ORSZÁGHATÁR, KÖPCSÉNY (PÁLYA ÉS ÁRUTERMINÁL)” FOLYOSÓN A VASÚTI PÁLYASZAKASZ NAGY TELJESÍTMÉNYŰ VONALLÁ NYILVÁNÍTÁSA

Környezeti jelentés az SP-V-törvény 6. §-a szerint

Az osztrák országos felsőbbrendű úthálózat átépítése

A „BÉCSTŐL KELETRE ESŐ TERÜLET - ORSZÁGHATÁR, KÖPCSÉNY (PÁLYA ÉS ÁRUTERMINÁL)” FOLYOSÓN A VASÚTI PÁLYASZAKASZ NAGY TELJESÍTMÉNYŰ VONALLÁ NYILVÁNÍTÁSA

Környezeti jelentés az SP-V-törvény 6. §-a szerint

Impresszum

Kezdeményező az SP-V-törvény 2. § 1. bek. szerint

ÖBB-Infrastruktur AG
A-1020 Bécs, Praterstern 3

Koordináció

Dipl.-Ing. Heinz Gschnitzer
Dipl.-Ing. Jessica Kulczycki

Tartalmi szerkesztés

RaumUmwelt® Planungs-GmbH
A-1070 Bécs, Neubaugasse 28

Szerkesztőcsapat

Dipl.-Ing. Marielis Fischer
Dipl.-Ing. Ernst Mattanovich
Dipl.-Ing. Gabriele Oedendorfer
Dipl.-Ing. Felix Sternath
Dipl.-Ing. Katharina Wagner, MSc
Katharina Wallner, BSc

Jelen környezeti jelentésben a nyelvi egyszerűség érdekében a német szöveg az általánosító hímnemet használja.

Bécs, 2019. szeptember

TARTALOMJEGYZÉK:

1 BEVEZETÉS 1

2 A HÁLÓZATÁTALAKÍTÁSI JAVASLAT 5

2.1 A hálózatátalakítás tartalma és célja 5

2.2 A hálózatátalakítás indoklása 6

2.3 A hálózatátalakítás haszna 7

3 A JAVASOLT HÁLÓZATÁTALAKÍTÁS KERETFELTÉTELEI ÉS FELVETÉSEI 9

3.1 Az osztrák hálózatátalakítás kereteinek meghatározása 9

3.2 Az árumennyiség fogadása és elosztása 12

3.3 Műszaki követelmények és feltételek 13

3.3.1 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat 13

3.3.2 Terminál az 1 435 és 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózatok összekapcsolásához 13

3.3.3 Logisztikai központ 15

4 ÁLTALÁNOS CÉLOK ÉS KAPCSOLATOK MÁS TERVEKKEL, PROGRAMOKKAL 17

4.1 Szerkesztési hozzáférés 17

4.2 Kapcsolatok más tervekkel, programokkal 21

4.2.1 Nemzetközi szint 21

4.2.2 Nemzeti szint 32

4.2.3 Tartományi szinten 42

4.2.4 Tagországok és szövetségi államok közötti együttműködés 55

4.3 A környezetvédelem céljai 62

4.4 Az SP-V-törvény 5. § 4. pontja szerinti célok 62

5 MÓDSZERTANI MEGFONTOLÁSOK 63

5.1 A rendszerhatárok kijelölése 63

5.1.1 A vizsgálati keret területi meghatározása 63

5.1.2 A vizsgálati keret időbeli meghatározása 65

5.1.3 Az alkalmazási kör tartalmi meghatározása 66

5.2 A környezeti feltételek ábrázolásának módszertani megközelítése 67

5.2.1 A környezeti feltételek ábrázolásának folyamata 67

5.2.2 A területi ellenállások meghatározásának folyamata 69

5.3 A hatáskiértékelés módszeres megközelítése 72

5.3.1 Értékelési keret 72

5.3.2 Módszerek 74

5.3.3 Értékszintézis 75

5.4 A tárgykijelölési eljárásból eredő állásfoglalások figyelembe vétele 76

5.5 Az SP-V-törvényben foglalt előírások figyelembe vételének igazolása ... 78

6 KÖZLEKEDÉSI STRUKTÚRÁK ÉS FEJLŐDÉSÜK ... 79

6.1 Felsőbbrendű európai infrastruktúra-hálózat ... 79

6.1.1 Transzeurópai közlekedési hálózat TEN-T ... 79

6.1.2 Európai áruszállítási folyosók, RFC ... 83

6.2 Vasúti infrastruktúra ... 84

6.2.1 Meglévő vasúti infrastruktúra ... 84

6.2.2 A vasúti infrastruktúra fejlődése ... 89

6.3 Közúti infrastruktúra ... 94

6.3.1 Meglévő közúti infrastruktúra ... 94

6.3.2 A közúti infrastruktúra fejlesztése ... 97

6.4 Multimodális terminálok ... 101

6.4.1 Meglévő multimodális terminálok ... 101

6.4.2 A multimodális terminálok fejlesztése ... 103

6.5 Belvízi utak ... 104

6.5.1 Meglévő belvízi utak és folyami kikötők ... 104

6.5.2 A belvízi utakon tervezett intézkedések ... 105

6.6 Nemzetközi forgalmú repülőterek ... 106

6.6.1 Meglevő nemzetközi forgalmú repülőterek ... 106

6.6.2 Légi közlekedésben tervezett intézkedések ... 107

7 A KÖRNYEZETI FELTÉTELEK ÁBRÁZOLÁSA ... 109

7.1 Funkcionális vizsgálati terület ... 109

7.1.1 Népesség és gazdasági térség ... 110

7.1.2 Közlekedési helyzet és áruszállítást érintő fejlesztések ... 112

7.2 Szűkebb vizsgálati terület ... 115

7.2.1 Települési és gazdasági térség ... 117

7.2.2 Ember és egészség ... 132

7.2.3 Természet és tájak ... 140

7.2.4 Víz, talaj, valamint víz- és talajhasználat ... 157

7.3 Területi ellenállás a szűk vizsgálati területen ... 167

7.3.1 A területi ellenállási osztályok és a környezeti feltételek területi ellenállásokra való lefordítása ... 167

7.3.2 Területi ellenállás a Települési területek témakörében ... 172

7.3.3 Területi ellenállások az „Ember és egészség” témakörben ... 173

7.3.4 Területi ellenállások a Természet és tájak témakörben ... 174

7.3.5 Területi ellenállások a Víz és talaj, valamint hasznosításuk témakörben ... 176

7.3.6 Területi ellenállások a Topográfia témakörben ... 177

7.3.7 A szűk vizsgálati terület területi ellenállásainak összefoglalása ... 178

8 AZ ALTERNATÍVÁK KIDOLGOZÁSA 181
8.1.1 Nulladik alternatíva 181
8.1.2 Terminál-elhelyezkedési alternatívák 181
9 HATÁSVIZSGÁLAT 191
9.1 Értékelési keret 191
9.2 Az előreláthatólag jelentős hatások leírása 197
9.2.1 Nulladik alternatíva 198
9.2.2 A hálózatátalakítás előreláthatólag jelentős hatásainak leírása 205
9.2.3 A terminál-elhelyezkedési alternatívák előreláthatólag jelentős hatásai 211
9.3 Kölcsönhatások 253
9.4 A hatások kiértékelése és szembeállítása 254
9.4.1 Nulladik alternatíva 254
9.4.2 Terminál-elhelyezkedési alternatívák 255
10 A HÁLÓZATÁTALAKÍTÁS ÖSSZÉRTÉKELÉSÉNEK ALAPELVEI 263
10.1 A hálózatátalakítás felsőbbrendűségének indokolása 263
10.2 Intézkedések 265
10.2.1 A várható jelentős hatások megakadályozását, mérséklését, illetve közömbösítését célzó intézkedések 265
10.2.2 A projekt felügyeletét célzó intézkedések (Monitoring) 266
10.3 Hálózatátalakítási javaslat 267
10.4 Nehézségek a szükséges információk összeállításában 269
11 NEM MŰSZAKI ÖSSZEFOGLALÓ 273
FORRÁSJEGYZÉK 285
JOGSZABÁLYI ALAPOK 292
ÁBRAJEGYZÉK 295
TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE 299
RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE 302
SZÓSZEDET 304

1

BEVEZETÉS

A vasútvonal-hálózatok nyomtávolsága eltérő a világ különböző régióiban. A rendszerek közötti határokon az árut többnyire át kell rakodni. A hálózatok jobb összekapcsolása és az áruszállítás egyszerűsítése érdekében célszerű a Szlovákia keleti részéből Bécs térségébe vezető 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat meghosszabbítása.

1 BEVEZETÉS

Az egyre inkább globalizálódó világban az emberek, áruk és szolgáltatások mozgása képezi a gazdasági rendszer alapját. A **nemzetközi árucsere** gerincét a modern, nagy teljesítőképességű infrastruktúra alkotja. A globális áruforgalom nagy része jelenleg **óceánjáró hajókkal** zajlik. Így bonyolítják le például az árukereskedelem 95%-át az EU és Kína között tengeri utakon. A létesített tengeri útvonal Kelet-Ázsiától a Szuezi-csatornán keresztül a Földközi-tenger, illetve az Északi-tenger kikötőiig húzódik. Ehhez a forgalomhoz a nagy környezeti terhelés mellett kiterjedt szállítási utak és idők is kapcsolódnak.

A vasúton, közúton és légi útvonalon történő áruszállítás jelenleg csekély szerepet játszik a nagy távolságú árucserében, így tehát Ázsia és Európa esetében is. Az ok elsősorban **a közlekedési infrastruktúrák között átjárhatatlanságban** (vasút, közút), illetve a nagyon magas költségekben (légi forgalom) keresendő. A rendszerből adódó előnyök szempontjából nagy távolságokban mindenek előtt a **vasúti közlekedés** kínál **megbízható alternatívát** a tengeri útvonalak mellett.

A már meglévő vasútvonalak Ázsia és Európa között **különböző nyomtávolsággal** rendelkeznek, azaz eltérő a távolság a sínszálak között: Oroszországban és az egykori szovjet tagköztársaságokban az 1 520 mm-es nyomtávolság szélesebb, mint az Európai Unió nagy részében és Kínában használt 1 435 mm. Mindez feltételezi a **nyomtávváltás** és a az áruk **átrakodásának** szükségességét.

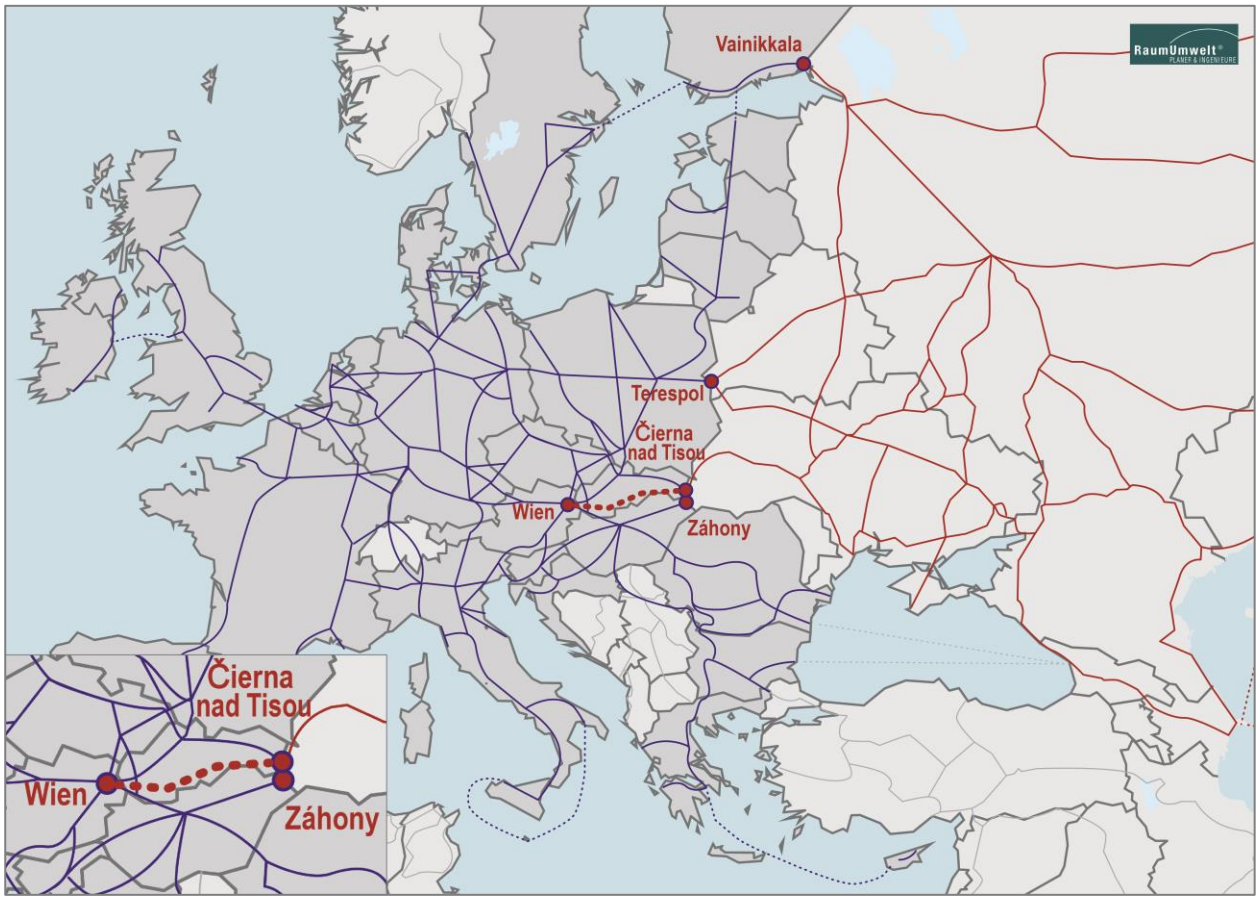
Annak ellenére, hogy a vasúti áruforgalom nyomtávváltást és átrakodást igényel, jelentős **növekedési lehetőség** rejlik benne. Jelenleg mindenekelőtt az 1 520 mm és 1 435 mm nyomtávolságú vasúthálózat nem elég hatékony összekapcsolása jelenti az egyik akadályt. Ennek elsősorban az az oka, hogy a hálózatok kapcsolódási pontjai jelenleg távol esnek az európai gazdasági és logisztikai központoktól, ezáltal szükségtelenül gyakran kell a küldő és fogadó között ki- és berakodni, nyomtávot váltani és átrendezni, ami plusz költségekkel is jár.

A világosan azonosítható infrastrukturális gyenge pontok ellenére több állam rendületlenül arra törekszik, hogy **országokon átívelő hidat** képezzen Európa és Ázsia között, és ezzel hatékony összeköttetést teremtsen.

Számos olyan áru mutat **jelentős vasúti affinitást**, amelyeket ma már Kelet-Ázsiában, Oroszországban és az EU-ban is forgalmaznak, ez azt jelenti, hogy ezeket különösen hatékonyan lehet hosszú távolságokra vonattal szállítani. Ilyen áruk az ércek, vegyszerek, gépek és járművek, fogyasztási cikkek, cipők és ruházat, amelyek nagyrészt **az európai növekedő- és kulcsiparágakhoz** kötődnek. Emellett minden árufajta esetén általános trend a konténeres szállítás.

E lehetőség kihasználása érdekében a **sínrendszerek hatékonyabb összekapcsolása** szükséges. E célból alakult meg 2008-ban a **Breitspur Planungsgesellschaft (széles nyomtávolságú szakasz tervezőtársasága)**. Ausztria, a Szlovák Köztársaság, Ukrajna és Oroszország négy egyenjogú, állami vas-

úttársaságának közös vállalkozása az **1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat meghosszabbítását tervezi a jelenlegi kelet-szlovákiai (kassai) végponttól Bécs térségéig**. A Bécstől keletre fekvő fő átrakodásra szolgáló terminálon hatékonyan, modern technológiai színvonalon történik majd az áruk átrakodása, így megvalósulhat az új **összeköttetés a három TEN-T törzshálózat-folyosó találkozásánál** (vö. 1. ábra)



1. ábra: TEN-T sínhálózat (kék) és 1 520 mm-es sínhálózat (piros) a tervezett vasúti folyosóval (saját ábra)

Több előzetes tanulmány jutott arra az eredményre, hogy **modern áruterminál építése közlekedési szempontból előnyös fekvésű telephelyen** alapvető fontosságú a sínhálózatok hatékony összekapcsolásához. A Bécstől keletre fekvő telephely többek között abban tűnik ki, hogy összesen **három multimodális TEN-T törzshálózat-folyosó** mellett található – balti-adriai folyosó, Rajna-Duna folyosó, Távol-Kelet / Földközi-tenger folyosó. Ennek megfelelően a hátország forgalma közvetlenül és elsősorban **jól kiépített vasúti összeköttetésen** keresztül közlekedhet Európa többi része felé.

Ezeknek az EU törzshálózat folyosóknak a kiépítését prioritásként kell kezelni és 2030-ig meg kell valósítani, ezzel járulva hozzá a kohézió, hatékonyság és fenntarthatóság kitűzött céljaihoz. Noha a tervezet az EU TEN-T törzshálózat műszaki követelményeinek nem felel meg (1 435 mm-es nyomtávolság), mégis hozzájárul az európai célokhoz: a vasúthálózatok összekapcsolása **vonzza a vasúti áruforgalmat,** és

előmozdítja a **szállítmányozás átirányítását környezetkímélő szállítási módra.** Ez jelentős gazdasági lendületet ad.

E globális horderejű célkitűzés által az Ázsia és Európa közötti távolsági teherforgalom egy részét a vasútra kell átirányítani, ami hozzájárulhat a **fenntarthatósághoz** és Európa **versenyképességéhez**. A célkitűzés környezetbarátabb globális árufuvarozási rendszert biztosítana, és jelentősen hozzájárulna a **CO_2-kibocsátás** csökkentéséhez és az **éghajlat védelméhez**. A gazdasági és geopolitikai hátteret érintő részletes adatok a **„Potenziale der Eisenbahn als nachhaltige Alternative für den transkontinentalen Warenaustausch"** (A vasút lehetőségei a transzkontinentális áruforgalom alternatívájaként) (ÖBB-Infrastruktur AG 2019b) **alaptanulmányban** találhatók.

A Miniszterek Tanácsának 2018.02.16-i beszámolójában (BMDW-10.070/0005-IM/a 2018, BMVIT-54/0001-II/SL/2018), hivatkozással a Miniszterek Tanácsának 2012. évi (157/11) és 2013. évi (191/27) beszámolóira, rögzítik **Ausztria elkötelezettségét** az 1 520 mm-es nyomtávolságú pályaszakasz meghosszabbítása mellett: Az infrastrukturális szempontok mellett a projektnek tekintetbe kell vennie a **nemzetgazdasági, makrogazdasági, a telephely- és közlekedéspolitikai, valamint a munkaerőpiaci összefüggéseket is.** A vasút rendszere elismerten jövőbemutató, ökológiailag fenntartható és hatékony szállítási lehetőség. Most az a feladat, hogy elő kell segíteni a tervezés és folyamat további lépéseinek előkészítését Ausztriában. A legutóbbi ÖVP-FPÖ-kormány programjában a tervezet megvalósítása egyértelmű célként fogalmazódott meg.

Ilyen nagyságú és komplexitású célkitűzés a **tervezési lépések** világos sorrendjét követeli meg. Szlovák oldalon már elkészült az „Environmental Impact Assessment" (EIA), amely Ausztriában az **Umweltverträglichkeitsprüfung-nak** (UVP – Környezeti hatásvizsgálat) felel meg. Ebben azt vizsgálják pontosabban, hogy milyen hatások érik a környezetet, pl. az olyan értékeket, mint a táj vagy a talaj. A folyamat során a **felmérési szakasz** véget ért, amelynek keretében a „Preliminary Environmental Study (Scoping Report)" (PES) is elkészült. Ezek a tervezési szakaszok már egy konkrét sínpálya-folyosón alapulnak, amelynek pályáját Szlovákiában az említett előzetes tanulmány eredményeképpen már kiválasztották.

Ennélfogva meghatározták az **ausztriai határátlépési pontot is Köpcsénynél**. Ezzel szemben az osztrák állam területén a nyomvonal pályáját, és mindenekelőtt az átrakodásra szolgáló terminál telephelyét még nem határozták meg. Ezeket csak egy **későbbi nyomvonal-választó eljárásban** vizsgálják és állapítják meg.

Az első fontos mérföldkő osztrák oldalon a pálya osztrák szakaszának és a terminálnak a rögzítése az ország felsőbbrendű közlekedési hálózatának részeként, egy úgynevezett **nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendeletben**. Ehhez a BMVIT lefolytat egy **közlekedési stratégiai vizsgálatot (SP-V)**,

amelyben az ÖBB-Infrastruktur AG, mint a tulajdonos képviselője, az úgynevezett kezdeményező szerepét tölti be.

Az SP-V szakmai magját ez a **környezeti jelentés** alkotja, amelyet az ÖBB-Infrastruktur AG dolgozott ki, és a hálózatátalakítás előreláthatóan jelentős, környezetre gyakorolt hatásait vizsgálja. A pályaszakasz útvonalának és a terminál helyének pontos megállapítása a nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendeletben foglaltak szerint következik be egy későbbi nyomvonalkereső- és -kiválasztó folyamat során.

2

A HÁLÓZATÁTALAKÍTÁSI JAVASLAT

Az ÖBB-Infrastruktur AG javasolja a „Bécstől keletre eső terület - államhatár Köpcsény mellett (pályaszakasz és áruterminál)” vasút nagyteljesítményű vonallá nyilvánítását. Ez a szakasz a Szlovákia keleti részéből Bécs térségébe vezető 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat meghosszabbítását előirányzó, átfogó nemzetközi projekt része.

2 A HÁLÓZATÁTALAKÍTÁSI JAVASLAT

2.1 A HÁLÓZATÁTALAKÍTÁS TARTALMA ÉS CÉLJA

Az ÖBB-Infrastruktur AG szándékában áll egy 1 520 mm-es nyomtávolságú vasút kiépítése a köpcsényi államhatár és a Bécstől keletre eső terület, újonnan létesítendő áruterminál között. Az ÖBB-Infrastruktur AG célja a vasúthálózat kiépítésével az 1 520 mm-es nyomtávolságú és az 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózat összekapcsolása **egy átrakó csomópontban Kelet-Ausztriában**, amely az egyik legjelentősebb **csomópontja az európai TEN-T törzshálózatnak**. A tervezett vasút az osztrák (ÖBB), szlovák (ŽSR), ukrán (UZ) és orosz (RZD) állami vasutak **közös projektjének** része.

Ebből adódnak a javasolt hálózatátalakításra vonatkozóan a következő konkrét **célok** az SP-V-törvény (osztrák közlekedés-stratégiai vizsgálatról szóló törvény) 6. § 2. bek. 1. pontja értelmében:

- A nemzetközi áruforgalom számára gyors, hatékony, biztonságos és környezetbarát kínálatbővítést nyújtani egyrészről az európai gazdasági térség, másrészről Oroszország, Közép- és Kelet-Ázsia közötti hatékony, szárazföldi áruforgalmi kapcsolat infrastrukturális előfeltételeinek megteremtésével
- Az infrastrukturális előfeltételek megteremtése ennek a kötöttpályás áruforgalomnak a lebonyolítására Bécsen, mint a TEN-T törzshálózat legjelentősebb csomópontján keresztül

E célok megvalósításához szükség van az **országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakítására.** Az ÖBB-Infrastruktur AG ezért az SP-V-törvény 2. § 6. bek. 4. pontja szerinti kezdeményező minőségében 2018.11.15-én a következő, 4. § szerinti **hálózatátalakításra vonatkozó javaslatot** nyújtotta be a közlekedési, innovációs és technológiai miniszter számára:

A közlekedési, innovációs és technológiai miniszter a nagyteljesítményű vonalról szóló törvény 1. § 1. bek. értelmében terjesszen egy rendelettervezetet a kormány elé a tervezett vasút

a „Bécstől keletre eső terület - államhatár Köpcsény mellett (pályaszakasz és áruterminál)"

nagyteljesítményű vonallá nyilvánítására[1].

A javasolt hálózatátalakítás érinti az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakítását, és a rendelettervezet elkészítése előtt az SP-V-törvény szerint **közlekedésügyi stratégiai vizsgálatnak** vetik alá. Ez a **környezeti jelentés** képezi e közlekedésügyi stratégiai vizsgálat alapját.

A fent említett hálózatátalakítási javaslatból kiindulva e környezeti jelentés az 1 435 és 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat **összekapcsolásának alapvető lehetőségeit** eredményorientáltan vizsgálja Bécs keleti térségében. A vizsgálat végén a kezdeményező szempontjából **megfelelő eredményekkel**

[1] A tervezett vonalat a javasolt hálózatátalakítás tartalmazza, és ezzel az SP-V-törvény 6. § 2. bek. 1. pontja értelmében szerepelnie kell a környezeti jelentésben.

járó összekapcsolási lehetőséget, mint a környezeti jelentés eredményét, **végül** a közlekedési, innovációs és technológiai miniszter **elé terjesztik.**

2.2 A HÁLÓZATÁTALAKÍTÁS INDOKLÁSA

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat javasolt átalakítása (vö. 2.1 fejezet) a **Bécstől dél-keletre fekvő nagyteljesítményű pályahálózatot** érinti. Az eddigi hat nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet a következő vasutakat nyilvánította **nagyteljesítményű vonallá** (2019. szeptemberi állapot; vö. 2. ábra):

- Bécs (az inzersdorfi terminállal) - Pottendorf - Bécsújhely (Wiener Neustadt) (1. osztrák nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet)
- Bécs - Nickelsdorfi határátkelő (2. osztrák nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet)
- Parndorf - államhatár Köpcsénynél (3. osztrák nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet)
- Bécs - Eisenstadt - Oberwart - Graz - Klagenfurt - Villach - osztrák/olasz államhatár (3. osztrák nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet)
- Bécs Hauptbahnhof (Főpályaudvar Bécs)- Flughafen Wien (Repülőtér Bécs) - Bruck an der Leitha (6. osztrák nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet)

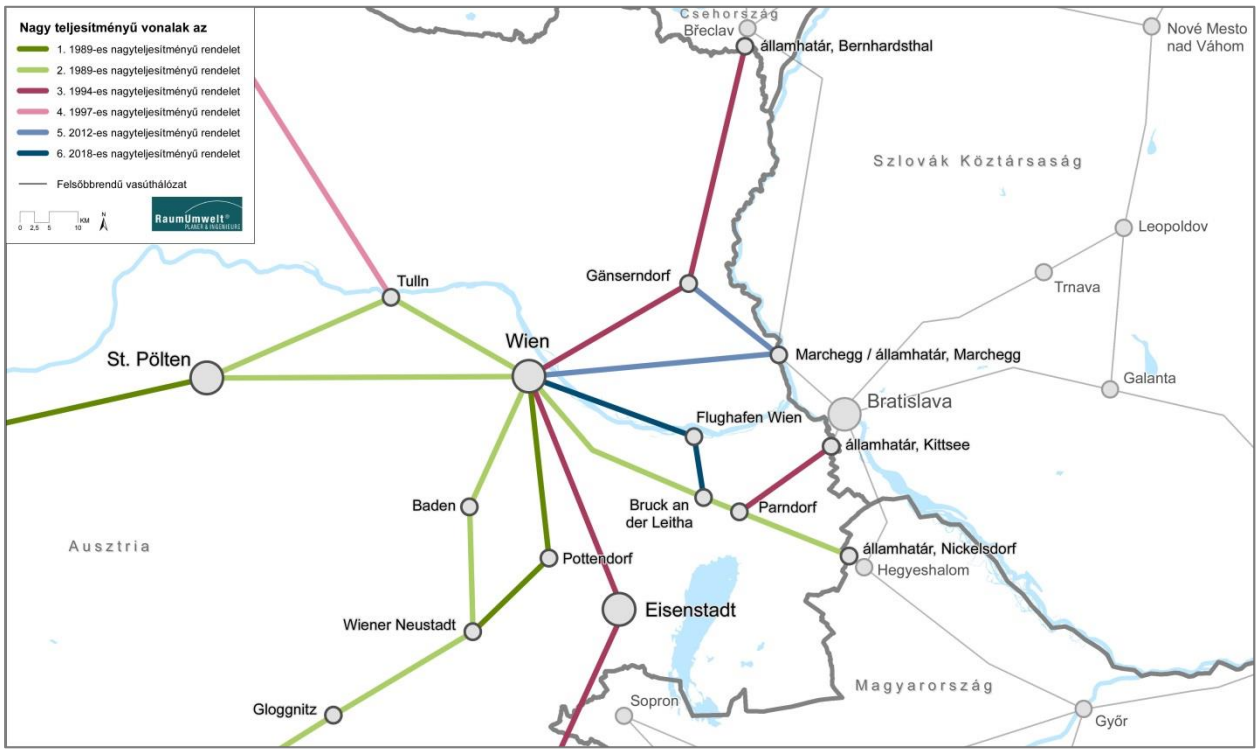
A Parndorf - köpcsényi államhatár közötti vasútvonalat a 3. osztrák nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet már nagyteljesítményű vonallá nyilvánította, illetve a Bruck an der Leitha - Parndorf vonalat a 2. osztrák nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet foglalja magában. A hálózat átalakítása **a tervezett vasút funkcionális önállósága** miatt válik szükségessé.

A jelen A „Bécstől keletre eső terület - államhatár Köpcsény mellett (pályaszakasz és áruterminál)" vasúti dokumentum szoros összefüggésben áll az ÖBB-Infrastruktur AG pontosan megtervezett célkitűzésével, nevezetesen az **1 520 mm-es és az 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózat összekapcsolásával** és az **átrakodó csomópont létesítésével Bécstől keletre**. E projekt során egy funkcionálisan önálló, felsőbbrendű vasúti összeköttetés jön létre a határokon átívelő távolsági teherforgalomban, ami szükségessé teszi annak megvilágítását, hogy miért van szükség egy további nagyteljesítményű vonalra.

Az 1 520 mm-es nyomtávolságú létesítés műszaki specifikációja és a nemzetközi 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózatra történő kapcsolódás révén a vonal **kiemelkedő jelentőséget nyer a határon átnyúló távolsági teherforgalomban**. A vonal egy **új funkcionális vasúti áruforgalmi folyosó** része Kelet-Szlovákia és Bécs térsége között az Európát és Ázsiát összekötő szárazföldi kapcsolat részeként.

Az átlépési pontok az 1 435 mm-es és az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózatok között jelenleg csak az EU külső határain, illetve az 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózat perifériáján találhatók. Az 1 435 mm-es

nyomtávolságú hálózathoz eddig csak három központi átlépési ponton[2] kapcsolódó 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózatot ebben a projektben a **TEN-T törzshálózat egy jelentősebb csomópontjára vezetik**.



2. ábra: Osztrák nagyteljesítményű vonalhálózat, 2019. szeptemberi állapot (saját ábra)

2.3 A HÁLÓZATÁTALAKÍTÁS HASZNA

A javasolt hálózatátalakítás **közvetlen haszna** az

- egyrészről Oroszország, Közép- és Kelet-Ázsia, másrészről az európai gazdasági térség közötti gyors, hatékony és biztonságos távolsági tehervonat-összeköttetés megteremtése,
- a TEN-T törzshálózaton keresztülhaladó szárazföldi áruszállítás hatékony elosztása, illetve kötegelése valamennyi rendelkezésre álló közlekedési mód komparatív előnyeinek teljes kihasználásával,
- a közlekedési eszközök kiválasztásának irányítási lehetősége a méretezés, a technológia és az áruterminál üzemeltetésén keresztül, azzal a céllal, hogy kikényszerítsék a vasútról vasútra történő átrakodást,
- hozzájárulás a rendszer versenyképességének növeléséhez a globális áruforgalomban, valamint

[2] Terespol, Čierna nad Tisou (Tiszacsernyő), Záhony, Finnország és Oroszország között nincs saját átlépési pont, mivel a finn vasúthálózat is 1 520 mm-es nyomtávolságú.

- az Oroszország-Ukrajna-Szlovákia-Ausztria folyosónak az 1 520 mm-es és az 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózatok közötti elsődleges kapcsolatként történő bevezetése a már rendelkezésre álló TEN-T törzshálózat csomópontban található konténer átrakó ponttal.

A javasolt hálózatátalakítás megteremti a nagyteljesítményű vonalhoz szükséges vasúti létesítmények létrehozásának alapját.

A javasolt hálózatátalakítás **közvetett haszna** az

- a vasút rendszer, mint inkább környezetbarát és klímabarát közlekedési mód erősítése a szállítási lánc minden lépcsőjén, a tranzit szállításokat is beleértve,
- az EU, Oroszország, Közép- és Kelet-Ázsia közti szárazföldi áruszállítás vonzóbbá válása,
- az óceánjáró hajókkal és a légi fuvarral szemben vonzó fuvarozási alternatíva megteremtése az Európa és keleti kereskedelmi partnerei közötti áruforgalomban,
- a közép- és kelet-európai gazdasági központok és agglomerációk jobb bekapcsolódása a globális áruforgalomba,
- foglalkoztatás és értékteremtés ösztönző hatás a Bécs / Pozsony ikerváros területen, valamint
- az osztrák főhálózat kihasználtságának optimalizálása az áruszállításban.

A közvetett előnyöket az SP-V-törvény 5. § 4. pontja szerint tárgyaljuk, amelynek értelmében figyelembe kell venni a hálózat átalakításából adódó, az országos felsőbbrendű közlekedési hálózathoz kötődő célokat.

3

A JAVASOLT HÁLÓZATÁTALAKÍTÁS KERETFELTÉTELEI ÉS FELVETÉSEI

A javasolt hálózatátalakítás számos sajátossággal bír: nemzetközi, határokon átívelő projektről van szó, és ez lenne az egyetlen 1 520 mm-es nyomtávolságú vasútvonal Ausztriában. Ahhoz, hogy a módszertani eljárásmódot a környezeti jelentésben meg tudjuk jeleníteni, bizonyos feltevésekből indulunk ki, és a vizsgálatot egyértelműen körül kell határolni.

3 A JAVASOLT HÁLÓZATÁTALAKÍTÁS KERETFELTÉTELEI ÉS FELVETÉSEI

3.1 AZ OSZTRÁK HÁLÓZATÁTALAKÍTÁS KERETEINEK MEGHATÁROZÁSA

A Bécstől keletre lévő 1 520 mm-es vonalhálózat meghosszabbításakor globális horderejű projektről beszélhetünk. Ez azt jelenti, hogy teljesítőképes alternatívát kell teremteni az **Ázsia és Európa közötti áruforgalom** hatékony és környezetkímélő lebonyolítására. Ez az áruforgalom jelenleg főként óceánjáró hajókkal zajlik. A projekt gazdasági hátterét érintő részletes adatok a **„Potenziale der Eisenbahn als nachhaltige Alternative für den transkontinentalen Warenaustausch"** (A vasút lehetőségei a transzkontinentális áruforgalom alternatívájaként) (ÖBB-Infrastruktur AG 2019b) **alaptanulmányban** találhatók.

A BPG eddigi, a Bécstől keletre eső terület 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat meghosszabbítását érintő terveiben e **megoldás előnyeit** tárgyalta az 1 435 és 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat összekapcsolására vonatkozó más lehetséges megoldásokkal szemben. A következőkben összefoglaljuk, mely **alternatív megoldási módokat** zártunk már ki alapos indokkal, melyek közül egyik sem lehet tárgya az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításának Ausztriában:

Nyomtávváltás Kelet-Szlovákiában

Az áruknak a 1 435 és 1 520 mm-es nyomtávolságú rendszerhatáron történő átrakodása mellett, a rendszerhatárokon átívelő teherszállításra a vasúti kocsik **nyomtávváltása** is **technikai megoldást** nyújt. A nyomtávváltás megfelelő **műszaki berendezéseket** igényel a terminálban, valamint erre **alkalmas gördülőállományt**.

Szlovákia (Čierna nad Tisou/Tiszacsernyő), Magyarország (Záhony) és Ukrajna (Csap) találkozásánál mindeddig nincsenek meg a műszaki berendezések a teherkocsik nyomtávváltásához[3]. Az egyik lehetőség az Ázsia és Európa közötti vasúti áruszállítás erősítésére az, hogy **nyomtávváltó berendezést telepítenek a teherkocsik számára Kelet-Szlovákiában**, Čierna nad Tisou (Tiszacsernyő) térségében. Ezáltal lehetővé válna, hogy a tehervonatok megfelelően alkalmas gördülőállománnyal **átrakodás nélkül** közlekedjenek az 1 435 mm-es és 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózatok között.

A teherkocsik és tehervonatok átrakodásához – függetlenül egy konkrét berendezés telephelyétől – **alapvető üzemi hátrányok** kapcsolódnak. Mivel minden egyes teherkocsinak és tehervonatnak egyszerre kell megfelelnie az 1 435 mm-es és 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat **műszaki paramétereinek**, így mindkét hálózatnak csak a **minimumát** lehet alkalmazni; ez különösen az űrszelvényt, tengelyterhelést, valamint a műszakilag még lehetséges szerelvényhosszt érinti. A teherkocsik **együttműködési kép-**

[3] Csapnál (Ukrajna) mindössze egy nyomtávváltó berendezés működik a személyi közlekedés számára.

telensége (csatlakozórendszerek) is az egyes kocsik és mozdonyok **külön kezelését** feltételezi az 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózatról az 1 520 mm-esre és viszont.

Ahogyan az átrakodás, úgy a nyomtávváltás is önmagában **meghatározott időt** vesz igénybe, és ezáltal csökkenti a vasúti áruszállítás hatékonyságát. Ráadásul az átrakópont – ebben az esetben egy nyomtávváltó berendezéssel megerősítve – az 1 435 mm-es és 1 520 mm-es vonalhálózat határán fekszik, tehát **az EU, illetve a TEN-T törzshálózat szélén**. Ez azt jelenti, hogy minden forgalom egyetlen viszonylatban Ukrajnán keresztül áramlik az átrakodóponthoz. Onnan továbbhaladnak ismét egyetlen viszonylatban Szlovákián keresztül a TEN-T törzshálózat releváns csomópontjaihoz. Ott az árukat – pl. **újabb átrakodással vagy átrendezéssel** – újra el kell osztani. A különböző nyomtávolságú hálózatok **egymáshoz kapcsolódásának hiánya hatékonysági veszteségeket** von maga után az áruk Európába történő **továbbításakor**.

Újépítésű terminál Kelet-Szlovákiában és a TEN-T törzshálózat megerősítése Szlovákiában

Egy **új terminál** építése **Kelet-Szlovákiában,** valamint a Szlovákiában a TEN-T törzshálózat célkitűzéseit meghaladóan megerősített 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózaton történő árutovábbítás hasonló hatással bírna: egy **további kocsirendező** lenne szükséges a TEN-T törzshálózat következő felsőbbrendű csomópontjának területén.

Csak a TEN-T törzshálózat törzsterületén történő, **mindkét nyomtávolságú hálózat összekapcsolása** vezet majd a hatékonyság és a vasúti áruszállítás népszerűségének növekedéséhez, mivel ez a kiegészítő kezelési mód már elavult. Ez azt jelenti, hogy **egy teljesen új, 1 435 mm-es nyomtávolságú vasút** létesítése Kassa és Bécs keleti térsége között semmilyen lényeges előnnyel nem jár a már fennálló helyzettel szemben.

Az 1 435 és 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat összekapcsolásának összpontosítása Bresztnél

Azokat az árukat, amelyeket ma Európa és Ázsia között vasúton szállítanak, jelenleg főként **Fehéroroszország és Lengyelország határán,** Bresztnél rakodják át. A sínhálózatok ennél az összeköttetésnél sincsenek egymással összekapcsolva; az átrakodópont mindkét rendszer esetén azok határán, **a TEN-T törzshálózat törzsterületein kívül** található.

Az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat tervezett meghosszabbítása a Bécstől keletre eső területen ezzel szemben egy közlekedési csomópontban kapcsolja össze a két rendszert. Az 1 425 és 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat már meglévő összeköttetése Bresztnél ráadásul hátrányosan hat a közép- és déleurópai államok hátországainak közlekedésére: igen nagyok a távolságok ezektől a cél- és kiindulási pontoktól, vagyis az **európai vasúthálózat már így is erősen túlterhelt részeit** is igénybe veszik.

Az 1 520 mm-es szakasz meghosszabbítása a Bécstől keletre eső területen ezért **észszerű kiegészítést** kínál az Ázsia és Európa közötti, már meglévő vasúti összeköttetés mellé, miközben **nem lesz** annak **közvetlen versenytársa.**

Az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat meghosszabbítása Pozsonytól északra, a Bécstől északra fekvő térségben

A BPG részéről az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat meghosszabbításához a Bécstől keletre eső területen különböző folyosókat vizsgáltak meg. Emellett megvizsgálták azt a verziót is, hogy Érsekújváron (Nové Zámky) hoznak létre egy terminált, amelynek a pályái Pozsonytól északra vezetnének, ebből kifolyólag **a Dunától északra** lépne osztrák állami területre. Ezt a teljes alternatívát megalapozottan elvetették: a úgy ítélték meg, hogy nem megvalósítható **alagút építése a Kis-Kárpátokban**, valamint az **erősen védett Morva kiterjedt árterének keresztezés**e. A **térségre és a környezetre gyakorolt hatások** viszonylag jelentősek lennének, valamint az **építési költségek is** összehasonlítva nagyon magasak volnának.

Ezáltal a **megvalósítási kockázat** is erősen megemelkedne; ennélfogva ezt a változatot elvetették. A köpcsényi határátlépési pontnál az embert és a környezetet érő negatív hatások jelentősen alacsonyabbak. A szlovák területen, a tervezett autópályával párhuzamosan vezetett és a Dunát átszelő pálya esetén a környezetre gyakorolt egyéb negatív hatások a lehető legcsekélyebbek. Az osztrák oldalon az államhatár északról kikerüli a Natura 2000 területeket.

Az osztrák országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával kapcsolatos következtetések

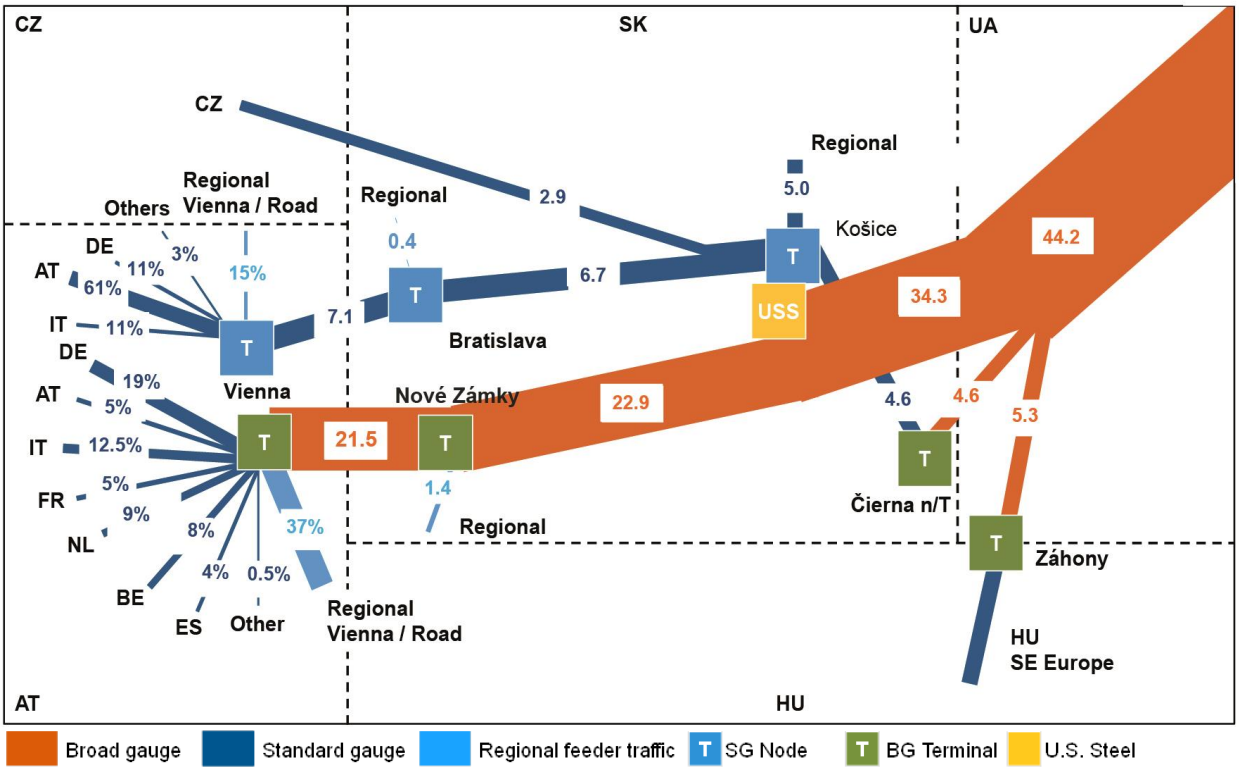
A javasolt hálózatátalakítás (vö. 2fejezet) az osztrák országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakítására vonatkozik a **meghatározott köpcsényi határátlépési ponttól** kiindulva **a Dunától délre és Bécstől keletre.** Az SP-V-törvény 3. § 2. bek. 3. pontja értelmében a környezeti jelentésnek tartalmazni kell többek között az intermodális és hálózatokon átívelő alternatív vizsgálatokat is. Ez úgynevezett **rendszeralternatívákat** is magában foglal; ezek a teherszállítás lebonyolítására szolgáló értelemszerűen rendelkezésre álló összes közlekedési és szállítási módot tekintve olyan alternatívák, amelyek a javasolt hálózatátalakítás céljainak eléréséhez járulnak hozzá.

Az ilyen **alternatív megoldási módok** az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításához Ausztriában önmagukban észszerűen nem kidolgozhatók. Az ausztriai hálózatátalakítás egy **közös, nemzetközi tervezet** eredménye. Ennek megfelelően **rendszeralternatívákat** is figyelembe vettek, és úgy ítélték meg, hogy azok **nem célravezetőek**.

3.2 AZ ÁRUMENNYISÉG FOGADÁSA ÉS ELOSZTÁSA

A Bécstől keletre létesített terminál biztosítja az optimális **kapcsolatot a felvevő- és termelőpiacokkal** az egész EU-ban. A terminálban átrakodott áruk 63%-át szállítják vasúton. A **vasúti közlekedési mód e magas arányát** az is alátámasztja, hogy az előrejelzett 2050-es évre a fő exportországokba a **vasúthálózat jó kiépítettségét** vetítik előre.

A terminál előrejelzett árumennyiségének legnagyobb részét a terminál és **Németország** (19%), valamint **Olaszország** (12,5%) között szállítják. Az áruszállítás ezen felül a terminált Hollandiával, Belgiummal, Franciaországgal és Spanyolországgal összekötő szakaszokon történik. Az áruk 5%-át Ausztrián belül szállítják el vasúton. Azokat az árukat, amelyeket Kelet-Szlovákiában rakodnak át, illetve onnan származnak és az 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózaton keresztül Bécsbe vagy Bécsből szállítják, nagyrészt Ausztria más részeibe (61%), illetve Németországba és Olaszországba (mindkét esetben 11%) fuvarozzák tovább (vö. 3. ábra).



3. ábra: Az áruszállítás mennyisége 2050-ben (millió tonna/év) a Kassa–Bécs szakaszon a projekt megvalósításakor (BPG saját számításai)

Azzal lehet számolni, hogy a projekt megvalósítása után naponta **56 vonat** közlekedik majd az 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózaton a terminálon át. Ennek következtében a **déli tengelyen tíz vonat** (hat Villach-on, négy Spielfelden keresztül), a **nyugati szakaszon 42 vonat** (32 Passaun, tíz Salzburgon

keresztül) fog közlekedni.[4] Az új forgalom következtében a 2016-os évhez képest a vonatok kilométerszáma 17%-kal, a bruttó tonnakilométerek száma pedig 19%-kal növekszik az ÖBB Infrastruktur AG hálózatán lebonyolított áruszállítás vonatkozásában (ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai).

A projekt eredményeképpen a jelenleg még az Északi-tengeren keresztül Közép-Európába szállított árukat az Európa szívében található csomóponton keresztül továbbítják majd. Jelenleg Közép-Európában **kevés nemzetközi jellegű áruszállítási központ** működik. Az Északi-tengernél, Németországban és Olaszországban található logisztikai központok sokkal inkább az Európán belüli továbbszállítást határozzák meg.

3.3 MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK ÉS FELTÉTELEK

3.3.1 1 520 MM-ES NYOMTÁVOLSÁGÚ HÁLÓZAT

Az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat Ausztriában az **egyetlen vonal 1 520 mm-es nyomtávolsággal.** Miután a nagyteljesítményű vonalról szóló törvény nem köt ki műszaki követelményeket a nagyteljesítményű vonallá nyilvánítás feltételeként, éppen ezért itt nem a nyilatkozatra vonatkozó korlátozásról van szó. Ezek – a teljes vonalon előforduló néhány kitérő vágánytól eltekintve – **egyvágányú** és **villamosított** szakaszok lesznek. A vonalat **kizárólag áruszállításra** tervezik, ahol a **legnagyobb megengedett sebesség 140 km/h** lesz.

Szlovák állami területen a vonal Pozsonytól délre, a D4-es autópályával párhuzamosan fut majd, és egy **új Duna-hídon** vezet át. Ezáltal az új vasúti pályaszakasz építése okozta negatív környezeti hatások a lehető legalacsonyabban tarthatók. A vonal a **köpcsényi határátlépési pontnál** lép majd be az osztrák állami területre.

A tervezett **végpont** a Bécstől keletre eső területen még **nincs véglegesítve**; a megfelelő telephely meghatározása, vagyis az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat legjobb bekötési pontja a TEN-T törzshálózatba Bécstől keletre, többek között e környezeti jelentés részét képezi. A nyomvonal konkrét irányát és a terminál pontos telephelyét csak egy későbbi nyomvonal-választó eljárásban vizsgálják és állapítják meg.

3.3.2 TERMINÁL AZ 1 435 ÉS 1 520 MM-ES NYOMTÁVOLSÁGÚ HÁLÓZATOK ÖSSZEKAPCSOLÁSÁHOZ

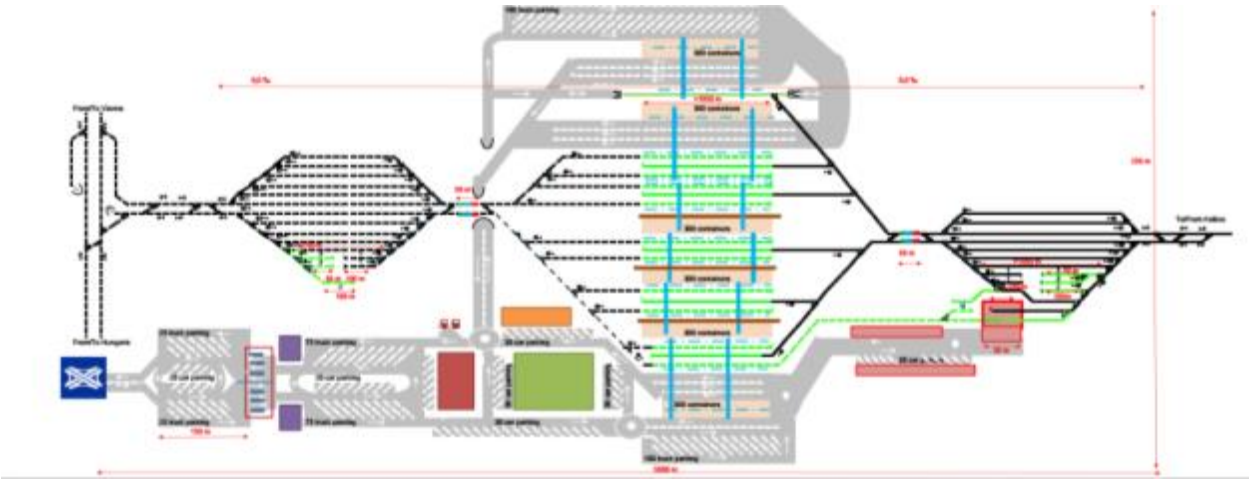
A tervezett terminál maga három részre, modulra osztható. A konténervonatok az egyvágányú, 1 520 mm-es vonalról érkeznek a terminálba, ahol **kocsirendező terület** található az 1 520 mm-es szerelvényekhez. Középen egy **manipulációs tér** található a konténerek átrakodásához. Itt az anyagmozga-

[4] A különbségek az Ausztriában kezdődő / véget érő forgalomból és az 1 435 és 1 520 mm-es hálózat közti, illetve a vasút–közút közti váltásból adódnak.

tás különféle módokon történik: vasút/közút, vegyes anyagmozgatás vasút/közút és vasút/vasút, valamint vasút/vasút anyagmozgatás egy 1 520 mm-es vágányról két vagy három 1 435 mm-es vágányra. Így **nagy rugalmasság** biztosítható a nem szétválogatott tehervonatok esetében is. A **manipulációs tér** mögött egy **kocsirendező terület** található az 1 435 mm-es vonatok számára.

Onnan irányonként egy 1 435 mm-es vasúti pálya, illetve egy összekötő út vezet a már meglévő felsőbbrendű vasút- és közúthálózatba, így biztosítva a **csatlakozást a már meglévő közlekedési hálózathoz** és az áruk továbbszállítását.

A tervezett terminál **áttekintő sémarajza** a 4. ábra látható.



4. ábra: A tervezett átrakodó terminál moduláris sémája (BPG saját ábrája)

A tervezett terminálhoz **hat raktárhelyiség** van előirányozva, amelyek mindegyikében három sorban és két szinten 1 020 TEU rakható egymásra. A teljes tárolási kapacitást tekintve ez összesen 6 120 TEU-t tesz ki. Mivel a **raktár kihasználtságának** 80%-os szintjét nem érdemes túllépni, ezért kb. 4 900 TEU kapacitásból indulunk ki. A terminál összesen kb. **150 hektár** területet foglal el. Ezzel jelentősen kisebb lesz, mint a Hafen Wien (bécsi kikötő) vagy a Containerterminal Enns (mindegyik 350 hektár), és kissé nagyobb, mint a 110 hektáros Linzer Stadthafen CCT (linzi városi kikötő). Vonatonként 126 konténer, illetve csúcsidőben 142 konténer szállításával lehet számolni. Ez azt jelenti, hogy 2050-re naponta 3 800, illetve 5 400 konténert lehet átrakodni majd a terminálon.

A logisztikai terminál létesítése (vö. 3.3.3. 3.3.3) a régió **gazdaságának élénkítését** vonja maga után. Ez többek között munkahelyek teremtését is magában foglalja. A tervezett terminálhoz e környezeti jelentésben kb. 130 foglalkoztatottból indulunk ki.

A **terminál pontos elrendezése** még nincs meghatározva, és nagymértékben függ a tényleges telephelytől. Függ a térség adottságaitól és a már meglévő felsőbbrendű közlekedési hálózattal való összekötöttetéstől.

3.3.3 LOGISZTIKAI KÖZPONT

A hasonlóan nagyméretű, intermodális terminálokkal kapcsolatos tapasztalatoknak megfelelően a projekt megvalósításakor további, **logisztikai célokra alkalmas üzemek** létesítésével számolunk a terminál **térségének környezetében**. Ezek a cégek az áruk átrakodásával vagy feldolgozásával foglalkoznak.

Az ilyen logisztikai központ **nem vasúti létesítmény** az osztrák EisBG (vasútról szóló törvény) 10. §-a szerint, így nem része a javasolt hálózatátalakításnak, illetve nem tartományi hatáskör. A további értékelés során mégis a javasolt hálózatátalakításhoz kapcsolódó, **hipotetikus logisztikai központ** létesítéséből indulunk ki, a további, lehetséges hatások előrejelzése, valamint az SP-V terhelhetőségének növelése érdekében. Egy ilyen logisztikai központ tényleges megvalósítása a tartományi, illetve önkormányzati hatáskör.

A hatások értékelése során abból indulunk ki, hogy a logisztikai központ közel megegyező **méretű** lesz, mint a terminál, azaz kb. 150 hektár. A terület elrendezése relatíve rugalmasan konfigurálható, ezért ezzel kapcsolatosan nincs szükség közelebbi feltevések elfogadására. A **foglalkoztatottak számát** illetően kb. 2 000 fővel lehet számolni. Ezek a feltevések egyrészt a **területhasználat** elbírálásának hatáskörébe esnek. Másrészt a **közúthálózatra gyakorolt hatásokat** is figyelembe kell venni.

4

ÁLTALÁNOS CÉLOK ÉS KAPCSOLATOK MÁS TERVEKKEL, PROGRAMOKKAL

Nemzetközi, országos és államközi dokumentumok képezik azt az össztársadalmi hátteret, amellyel szemben a javasolt hálózatátalakítás megfigyelhető és hatásai szempontjából megítélhető. A fenti dokumentumokban foglalt célkitűzések közvetlen vagy közvetett módon kapcsolódnak a javasolt hálózatátalakításhoz.

4 ÁLTALÁNOS CÉLOK ÉS KAPCSOLATOK MÁS TERVEKKEL, PROGRAMOKKAL

4.1 SZERKESZTÉSI HOZZÁFÉRÉS

Az Ausztrián belüli és a határon átnyúló közlekedési infrastruktúra gerincét a felsőbbrendű országos közlekedési hálózat alkotja. Nagy jelentősége miatt ezért **szoros tematikus kapcsolatban van** más **céldokumentumokkal**, amelyeket a javasolt hálózatátalakításnál figyelembe kell venni, és amelyek ezért alapul is vehetők a javasolt hálózatátalakítás hatásainak megítéléséhez. Ezen belül alapelveket, stratégiákat, valamint más terveket és programokat kell megemlíteni.

A céldokumentumok nagyjából a következő **két típusba** sorolhatók:

- Olyan dokumentumok, amelyek általános érvényű céljai és/vagy intézkedései a javasolt hálózatátalakítás segítségével jobban vagy rosszabbul elérhetők, ill. megvalósíthatók, pl. természetvédelmi szakmai céldokumentumok
- Olyan dokumentumok, amelyek konkrétan hivatkoznak a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére, pl. a szövetségi tartományok mobilitási koncepciói

A vonatkozó terveket és programokat az alábbiakban azonosítjuk és mutatjuk be. Ezek különböző területi szintekről származnak, és abban is eltérőek, hogy **milyen mértékben bírnak kötelező érvénnyel**. A közlekedési infrastruktúra fejlesztésével fennálló **kapcsolatuk** sem egységes, de ezeket egyenként kifejtjük.

A stratégiai környezeti vizsgálati irányelv (2001/42/EK) értelmében itt elsősorban azokról az idevágó **tervekről és programokról** lesz szó, amelyeket egy hatóság dolgozott ki vagy fogadott el, ill. amelyek jogi és igazgatási előírások alapján készültek. Emellett áttekintjük azokat a **céldokumentumokat, irányelveket, és az infrastruktúra-tervezés, ill. -létesítés alapelveit** is, amelyek a stratégiai környezeti vizsgálati irányelv szűken vett értelmében nem tervek és programok, azonban mégis jelentőséggel bírnak a javasolt hálózatátalakításra. Viszont nem vesszük figyelembe a jogi alapokat, például a törvényeket, mivel azok nem tervek vagy programok a stratégiai környezeti vizsgálati irányelv értelmében. Ugyanakkor ezek szerepelnek a környezeti feltételek bemutatásában, és ezen belül különösen a lényeges környezetvédelmi célok bemutatásában az SP-V-törvény 6. § 2. bek. 7. pontja szerint.

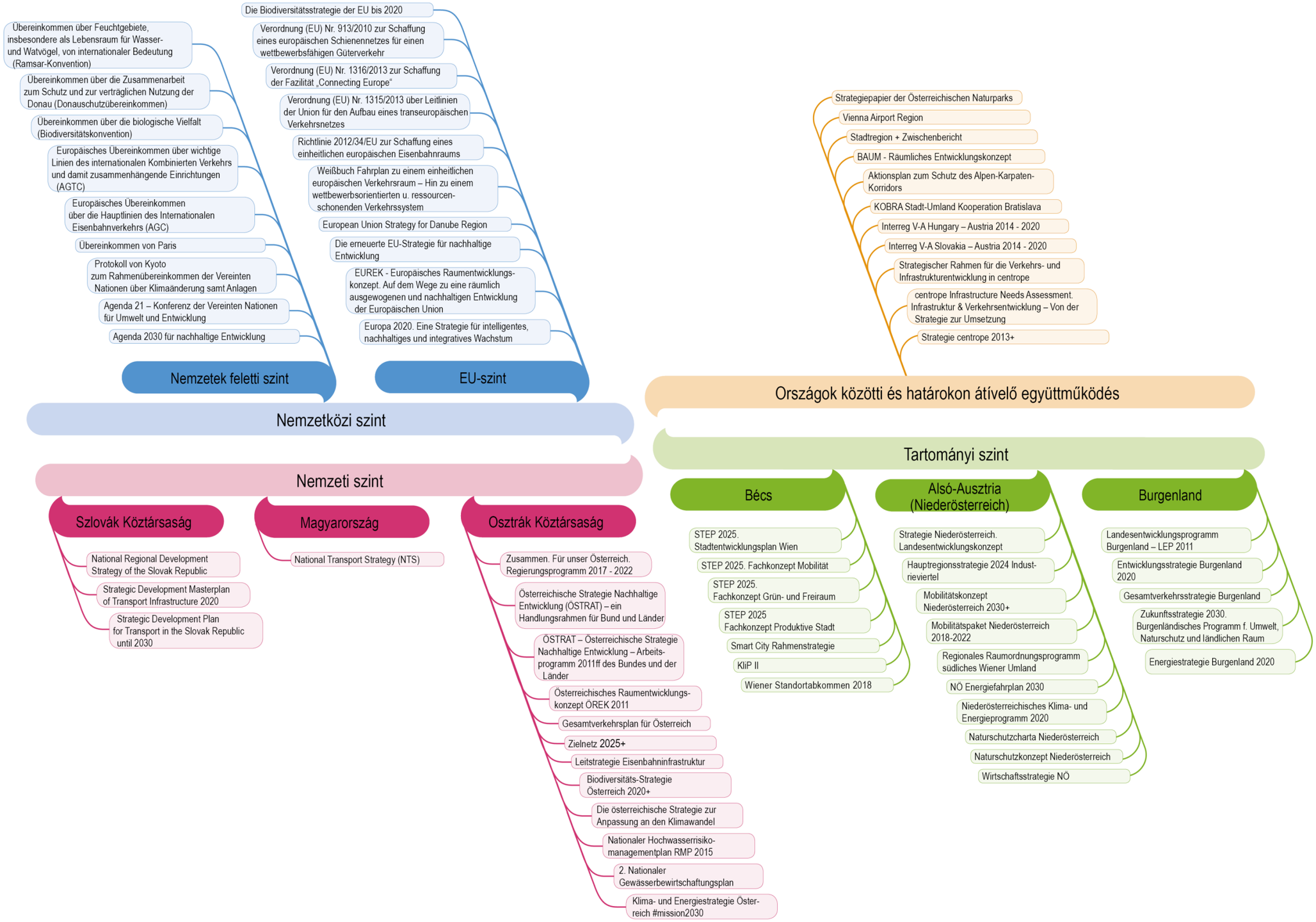
Jelentőséggel bíró területi testületi szinteknek tekintjük a **nemzetek feletti, az uniós, a szövetségi, valamint a tartományi szinteket**. Regionális szintű dokumentumok figyelembe vételére csak indokolt esetekben kerül sor, mivel azoknak általában nincs lényegi vonatkozása a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatra. Önkormányzati szintű dokumentumok bevonására ezért nem kerül sor.

A javasolt hálózatátalakítás által érintett szomszédos országok, a **Szlovák Köztársaság** és **Magyarország,** esetében a kiválasztott dokumentumokat állami szinten veszik figyelembe. Az Ausztria és e két szomszédos ország valamelyike közötti, határon átnyúló terveket és programokat szintén figyelembe vettük.

A kiválasztott tervek és programok kiértékelése szöveges elemzéssel történik. A dokumentum általános **rövid leírása** (intézmény, normatív tartalom, általános célok és lényegi kérdés) mellett a javasolt hálózatátalakítás **konkrét tartalmi vonatkozása** is szerepel. Ez időnként nagyon erősen váltakozik.

A konkrét tartalmi vonatkozásnál rendszerint olyan **célmeghatározásokról** van szó, amelyek a javasolt hálózatátalakítással ellentmondó, összhangban levő vagy semleges viszonyban vannak. Ahhoz, hogy e célmeghatározásokat összességükben átláthatóan lehessen megjeleníteni, az egyes meghatározásokat **csoportosítottuk,** illetve a **fő- és alcélokkal összekapcsolt célrendszerbe** helyeztük (vö. 5.3 fejezet). Ez a célrendszer így azt az **össztársadalmi hátteret** ábrázolja, amely előtt a javasolt hálózatátalakítás megfigyelhető és hatásai szempontjából megítélhető (vö. 9 fejezet).

A figyelembe vett **tervek és programok**, valamint a további céldokumentumok az alábbi ábrán láthatók.


Nemzetek feletti szint
Übereinkommen über Feuchtgebiete, insbesondere als Lebensraum für Wasser- und Watvögel, von internationaler Bedeutung (Ramsar-Konvention)
Übereinkommen über die Zusammenarbeit zum Schutz und zur verträglichen Nutzung der Donau (Donauschutzübereinkommen)
Übereinkommen über die biologische Vielfalt (Biodiversitätskonvention)
Europäisches Übereinkommen über wichtige Linien des internationalen Kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC)
Europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC)
Übereinkommen von Paris
Protokoll von Kyoto zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderung samt Anlagen
Agenda 21 – Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung
Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung
EU-szint
Die Biodiversitätsstrategie der EU bis 2020
Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr
Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“
Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes
Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums
Weißbuch Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten u. ressourcen-schonenden Verkehrssystem
European Union Strategy for Danube Region
Die erneuerte EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung
EUREK - Europäisches Raumentwicklungs-konzept. Auf dem Wege zu eine räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Europäischen Union
Europa 2020. Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum
Nemzetközi szint
Országok közötti és határokon átívelő együttműködés
Strategiepapier der Österreichischen Naturparks
Vienna Airport Region
Stadtregion + Zwischenbericht
BAUM - Räumliches Entwicklungskonzept
Aktionsplan zum Schutz des Alpen-Karpaten-Korridors
KOBRA Stadt-Umland Kooperation Bratislava
Interreg V-A Hungary – Austria 2014 - 2020
Interreg V-A Slovakia – Austria 2014 - 2020
Strategischer Rahmen für die Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung in centrope
centrope Infrastructure Needs Assessment. Infrastruktur & Verkehrsentwicklung – Von der Strategie zur Umsetzung
Strategie centrope 2013+
Nemzeti szint
Szlovák Köztársaság
National Regional Development Strategy of the Slovak Republic
Strategic Development Masterplan of Transport Infrastructure 2020
Strategic Development Plan for Transport in the Slovak Republic until 2030
Magyarország
National Transport Strategy (NTS)
Osztrák Köztársaság
Zusammen. Für unser Österreich. Regierungsprogramm 2017 - 2022
Österreichische Strategie Nachhaltige Entwicklung (ÖSTRAT) – ein Handlungsrahmen für Bund und Länder
ÖSTRAT – Österreichische Strategie Nachhaltige Entwicklung – Arbeits-programm 2011ff des Bundes und der Länder
Österreichisches Raumentwicklungs-konzept ÖREK 2011
Gesamtverkehrsplan für Österreich
Zielnetz 2025+
Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur
Biodiversitäts-Strategie Österreich 2020+
Die österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel
Nationaler Hochwasserrisiko-managementplan RMP 2015
2. Nationaler Gewässerbewirtschaftungsplan
Klima- und Energiestrategie Öster-reich #mission2030
Tartományi szint
Bécs
STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien
STEP 2025. Fachkonzept Mobilität
STEP 2025. Fachkonzept Grün- und Freiraum
STEP 2025 Fachkonzept Produktive Stadt
Smart City Rahmenstrategie
KliP II
Wiener Standortabkommen 2018
Alsó-Ausztria (Niederösterreich)
Strategie Niederösterreich. Landesentwicklungskonzept
Hauptregionsstrategie 2024 Indust-rieviertel
Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+
Mobilitätspaket Niederösterreich 2018-2022
Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland
NÖ Energiefahrplan 2030
Niederösterreichisches Klima- und Energieprogramm 2020
Naturschutzcharta Niederösterreich
Naturschutzkonzept Niederösterreich
Wirtschaftsstrategie NÖ
Burgenland
Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011
Entwicklungsstrategie Burgenland 2020
Gesamtverkehrsstrategie Burgenland
Zukunftsstrategie 2030. Burgenländisches Programm f. Umwelt, Naturschutz und ländlichen Raum
Energiestrategie Burgenland 2020

4.2 KAPCSOLATOK MÁS TERVEKKEL, PROGRAMOKKAL

4.2.1 NEMZETKÖZI SZINT

4.2.1.1 Nemzetek feletti szint

A Fenntartható Fejlődési Keretrendszer 2030 – Agenda 2030

A „**Világunk átalakítása: fenntartható fejlődési keretrendszer 2030**" stratégiai dokumentumot (másképp „globális fenntarthatósági menetrend") 2015-ben az Egyesült Nemzetek közgyűlése fogadta el, és 2016-ban lépett hatályba (az Egyesült Nemzetek Konferenciája, 2015a). Ez az a központi nemzetközi menetrend, amely összesen 17 célt **(„Sustainable Development Goals", röviden SDG)** határoz meg a fenntartható fejlődéshez. A 2030-ig elérendő célok az éhezés és szegénység felszámolását vagy a megfizethető, fenntartható és korszerű energiához való hozzáférés támogatását tartalmazzák.

5. ábra: Az Egyesült Nemzetek fenntartható fejlődési céljai

A 8. cél tárgya többek között a **tartós, széles körben elérhető és fenntartható gazdasági növekedés támogatása**. Ide tartozik a munkahelyteremtés és a produktív teljes foglalkoztatás elérése. A 9. cél többek között az **ellenálló infrastruktúra felépítését** foglalja magába. Ide tartozik a határon átnyúló, kiváló minőségű és fenntartható infrastruktúra, amellyel a gazdasági fejlődés elősegíthető. A **klímaváltozás elleni küzdelem** céljait szintén meghatározták (13. cél) (vö. 5. ábra)

A célok elérése a nemzetállamok feladata. A 17 célt hozzájuk tartozó stratégiákba és programokba integrálták. Az adott témától függően a nemzeti stratégiák végrehajtása a különböző minisztériumok felelősségi körébe tartozik.

Agenda 21 – Az Egyesült Nemzetek konferenciája a környezetről és fejlődésről

Az **Agenda 21-et** (az Egyesült Nemzetek 1992. évi konferenciája) 1992-ben az Egyesült Nemzetek környezeti és fejlődési konferenciáján fogadták el Rio de Janeiroban. Ez a **fenntartható fejlődésre vonatkozó globális irányadó dokumentum**, és 178 olyan állam írta alá, amelyek így önkéntesen kötelezték magukat a megállapodásban rögzített célok elérésére. Az Agenda 21 a fenntartható fejlődés gazdasági, szociális és ökológiai szempontjait is tárgyalja.

A **közlekedés** területén a következő állapítható meg: *„A közlekedési ágazatnak lényeges és pozitív szerepe van a gazdasági és társadalmi fejlődésben, és az igény e területen kétségkívül tovább fog növekedni. Mivel azonban a közlekedési ágazat károsanyag-kibocsátást is okoz a légkörben, a meglévő szállítási rendszereket felül kell vizsgálni, és a közlekedési és szállítási rendszereket a hatékonyság növelését szem előtt tartva kell megtervezni és üzemeltetni"* (ugyanott: 83. oldal).

Ezen belül ki kell dolgozni és támogatni kell a **közlekedési ágazat** légköri károsanyag-kibocsátásának és más környezetet károsító hatásainak korlátozására, csökkentésére, ill. ellenőrzésére irányuló, költséghatékony politikákat és programokat, ahol a konkrét helyi és nemzeti adottságokat figyelembe kell venni.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat módosításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja az Agenda 21 céljainak elérését.

Az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének kiotói jegyzőkönyve

Az **Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének kiotói jegyzőkönyve** az **Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének kiegészítő jegyzőkönyve**, és a jegyzőkönyv ratifikálásával **nemzetközi jogilag kötelező határértékeket** határoz meg az **üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozóan**. 2005-ben lépett hatályba, és 2012-ben egy új jegyzőkönyvnek kellett volna felváltania. Több ENSZ éghajlati konferencián sem sikerült azonban egyezségre jutni, így 2012-ben végül egy 2020-ig tartó második kötelezettségvállalási időszakot határoztak meg.

Az aláíró államok többek között arra kötelezték magukat, hogy a **közlekedési területen** az üvegházhatású gázok csökkentésére vonatkozó politikákat és intézkedéseket megalkotják vagy részletesebben kidolgozzák. Ezenkívül alkalmazkodási stratégiákat (lásd Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodásról szóló osztrák stratégia) kell kidolgozni (BGBl. III [III. Szövetségi Közlöny], 89/2005 sz., 10. cikkely). A jegyzőkönyv mennyiségi célja az **üvegházhatású gázok teljes kibocsátásának csökkentése** az ipari államokban 2012-ig legalább 5%-kal az 1990-es évhez viszonyítva.

A csatlakozott országok közül sokan, így Ausztria is, messze vannak **e cél elérésétől**. Néhány állam időközben kilépett a jegyzőkönyvből. Mindamellett a jegyzőkönyv céljai számos EU-s és szövetségi dokumentumba bekerültek.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat módosításával megteremthetők a közlekedési ágazat - amely az üvegházhatású gázok egyik legfontosabb kibocsátója - jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményén belül a kiotói jegyzőkönyv céljainak elérését.

Párizsi Egyezmény

A **Párizsi Egyezmény** egy éghajlatvédelmi célú megállapodás. Az egyezményt 2015 decemberében fogadták el az ENSZ éghajlati konferenciáján *Párizsban* (COP21) (az Egyesült Nemzetek 2015b konferenciája). 2016 novemberében lépett hatályba, amikor az egyezményt több mint 55 olyan ország ratifikálta, amelyek az üvegházhatású gázok kibocsátásának legalább 55%-áért felelősek. Ausztria az egyezményt 2016 júliusában ratifikálta.

Az államok többek között arra kötelezik magukat, hogy az átlaghőmérséklet világszerte tapasztalható emelkedését lényegesen 2°C (lehetőleg 1,5°C) alá szorítsák az iparosodást megelőző értékekhez képest, valamint a kibocsátásokat a lehető leggyorsabban csökkentsék, az államok éghajlatváltozáshoz való **alkalmazkodóképességét** növeljék és az éghajlat védelmét szolgáló pénzügyi folyamatokat támogassák. Az egyezmény céljainak eléréséhez az államoknak **nemzeti éghajlati terveket** kell bemutatniuk, és azokat ötévente aktualizálniuk kell. Ezekben rögzíteni kell a kibocsátások mértékét, valamint a célok elérése felé vezető előrehaladást.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat módosításával megteremthetők a közlekedési ágazat - amely az üvegházhatású gázok egyik legfontosabb kibocsátója - jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a Párizsi Egyezmény céljainak elérését.

A főbb nemzetközi vasútvonalakról szóló Európai Megállapodás (AGC)

A főbb nemzetközi vasútvonalakról szóló Európai Megállapodás BGBl. III, 147/2002 sz.), röviden **AGC,** nagy nemzetközi jelentőségű vasútvonalak kiépítésére vonatkozó, koordinált terv. Célja egy **homogén és átjárható európai sínhálózat** megteremtése. Ausztria 2002-ben csatlakozott a megállapodáshoz. A megállapodás nemzetközi szerződés, így jogilag kötelező érvényű.

Az úgynevezett e-vasúthálózat **fő- és kiegészítő vonalakból** áll. A vonalvezetés mellett közös minimális műszaki standardokat is meghatároz. A fővonalakat nagy **kapacitásokra** alakították ki, ezért alapvetően kétvágányú szakaszokat terveztek. A **kiépítési sebességhez**. további intézkedéseket határoztak meg. Itt az újonnan épített szakaszokon a legmodernebb műszaki színvonalat kell alkalmazni (lásd a II. mellékletet), ezenkívül a közúthálózattal való szintbeli keresztezéseket el kell kerülni (lásd ugyanott).

A javasolt hálózatátalakítás az 1 520 és 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózat jobb összekapcsolását szolgálja, és így közvetlen összefüggésben van az e-vasúthálózat európai fejlesztésével.

Európai megállapodás a fontos nemzetközi kombinált fuvarozási vonalakról és ezek létesítményeiről (AGTC)

Az Európai megállapodás a fontos nemzetközi kombinált fuvarozási vonalakról és ezek létesítményeiről, röviden AGTC, egy nemzetközi egyezmény, amelyhez Ausztria 1991-ben csatlakozott. Célja a nemzetközi áruszállítás megkönnyítése. Ebben a nemzetközi kombinált fuvarozás fontos vonalai és létesítményei (többek között terminál-helyszínek és nyomtávolságváltó pályaudvarok), valamint műszaki követelmények vannak felsorolva. Pozsonyt és Bécset fontos terminál-helyszínként nevezi meg. A nyomtávolságról nem határoz meg specifikációkat.

A javasolt hálózatátalakítás az 1 520 és 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózat jobb összekapcsolását szolgálja, és így közvetlen összefüggésben van a nemzetközi áruszállítás európai fejlesztésével.

Egyezmény a Biológiai Sokféleségről

A „**Biológiai Sokféleség Egyezmény**" egy nemzetközi környezetvédelmi egyezmény, amely 1993-ban lépett hatályba. Az 1. cikkely (BGBl., 213/1995 sz., a BGBl. III, 83/2015 sz. szerinti szövegezésben) határozza meg a céljait:

> *„Ezen Egyezménynek a vonatkozó rendelkezései szerint követendő célja a biológiai sokféleség megőrzése, komponenseinek fenntartható használata, a genetikai erőforrások hasznosításából származó előnyök igazságos és méltányos elosztása, beleértve a genetikai erőforrásokhoz való megfelelő hozzáférhetőséget, a vonatkozó technológiák megfelelő átadását - az ezen erőforrásokkal és technológiákkal kapcsolatos minden jog figyelembevételével - és a megfelelő pénzeszközök biztosítását."*

A szerződő feleknek a hátrányos hatásokat lehetőleg csökkenteniük kell. Így olyan szabályozásokat kell bevezetni, amelyek biztosítják, hogy *„megfelelő intézkedéseket tesz annak biztosítására, hogy kellően figyelembe vegyék az olyan programjainak és politikai lépéseinek környezeti követelményeit, amelyeknek feltehetően jelentős mértékű a káros hatása a biológiai sokféleségre"* (14. cikkely, 1. bekezdés, b pont). A védett területek, ill. ökoszisztémák és természetes élőhelyek védelmének (lásd a 8. cikkelyt) különleges jelentősége van a közlekedési infrastruktúrák tervezése során. A Biológiai Sokféleség Egyezmény megvalósítása Ausztriában a **Biodiverzitási Stratégia Ausztria 2020+** keretében történik.

Amennyiben felveszünk egy tervezett vasutat a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keretet lehet szabni a védett területek, ill. ökoszisztémák és természetes élőhelyek káros befolyásához vezető projektnek. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a „Biológiai Sokféleség Egyezmény" céljainak elérését.

Egyezmény a Duna védelmére és fenntartható használatára irányuló együttműködésről (Egyezmény a Duna védelméről)

Az Egyezmény a Duna védelméről olyan nemzetközi egyezmény, amelyet 1994-ben Németország, Ausztria, Horvátország, Románia, a Szlovák Köztársaság, Szlovénia, a Cseh Köztársaság, Magyarország, valamint az EU írt alá, és amely 1998-ban lépett hatályba. Az egyezmény céljai közé a szerződés szerinti és igazságos vízgazdálkodás és a vízgyűjtő területen található felszíni vizek és talajvíz megőrzése, javítása és racionális hasznosítása tartoznak. Az államok „*megtesznek minden erőfeszítést, hogy ellenőrzés alá vonják a vízre nézve veszélyes anyagokkal kapcsolatos balesetekből, továbbá a Duna árvizeiből és a jégveszélyből származó kockázatokat*" (BGBl. III, 139/1998 sz., 2. cikk 1. bekezdés). A Duna és a vízgyűjtő területein lévő vizek védelmére szolgáló minden intézkedés alapja a „**szennyező fizet"** elv és az **elővigyázatosság elve**.

A 7. cikk 2. bekezdése a kibocsátás korlátozására vonatkozó rendelkezéseket határozza meg:

> „*A Szerződő Felek kiegészítő előírásokat alakítanak ki a veszélyes anyagok és tápanyagok diffúz szennyezőforrásokból történő kibocsátásának a legjobb környezeti gyakorlat figyelembevételével történő megelőzésére vagy csökkentésére, különösen, ha a fő szennyezőforrások mezőgazdasági eredetűek.*"

A „**legjobb környezetvédelmi gyakorlat**" az „*ágazati környezetvédelmi szabályozási stratégiák és intézkedések legmegfelelőbb kombinációját*" jelenti (I. melléklet, 2. rész). Az erről a kombinációról szóló döntésnél társadalmi és gazdasági tényezőket is figyelembe vesznek. A legjobb környezetvédelmi gyakorlat az idő során változhat is (vö. I. melléklet, 2. rész). A Duna védelméről szóló egyezmény megvalósításáért a Duna-védelmi Nemzetközi Bizottság (IKSD) felelős.

Amennyiben felveszünk egy vasutat a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keretet lehet szabni annak a projektnek, amely a talaj- és felületi vizek káros befolyásához vezethet az építés vagy üzemeltetés következtében. A javasolt hálózatátalakítás a Duna-közeli területeket, valamint több olyan talajvíztestet és folyóvizet érint, amelyek a Dunát kísérik vagy abba torkollnak. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a Duna védelméről szóló egyezmény céljainak elérését.

Egyezmény a nemzetközi jelentőségű vadvizekről, különös tekintettel a vízimadarak élőhelyeire (Ramsari Egyezmény)

Az **Egyezmény a nemzetközi jelentőségű vadvizekről, különös tekintettel a vízimadarak élőhelyeire**, röviden **Ramsari Egyezmény**, egy nemzetközi szerződés, és 1975. évi hatályba lépésével az egyik legrégebbi nemzetközi természetvédelmi szerződés (BGBl, 283/1993 sz.). Célja a **vadvizek védelme és jól kiegyensúlyozott hasznosítása**. Az államok kötelezik magukat a nemzetközi jelentőségű vadvizek megjelölésére és ökológiai jellegük megóvására. Ennek keretét a „bölcs használat" képezi, ami azt mondja ki, hogy a vadvizek hasznosítása ugyanúgy az emberek javát szolgálja, mint a természetes élőhelyek

tulajdonságainak és funkcióinak megőrzése. Egy nagyteljesítményű vonal tervezésekor a vadvizek védelmét figyelembe kell venni. Ausztriában az egyezmény a „Ramsari területek Ausztriában" dokumentum (BMLFUW 2014b) keretében valósul meg; ezeket a területeket a 7.2.3 fejezet mutatja be. Az egyezmény céljai az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat módosításával ellentétben állhatnak.

Amennyiben felveszünk egy tervezett vasutat a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keretet lehet szabni a vadvizek káros befolyásához vezető projektnek. A javasolt hálózatátalakítás a Duna-közeli területeket és a Fertő-tó környezetét érinti, amelyek a jelentős osztrák ramsari területek fő részei. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a Ramsari Egyezmény céljainak elérését.

4.2.1.2 EU-szint

Európa 2020. Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája

Az **Európa 2020** az EU 2020-ig tartó gazdasági fejlődésének programja. A stratégia célja az **intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés megteremtése**. Ennek konkretizálására az EU öt **fő célt** jelölt ki, amelyeket 2020-ig el kell érni (Európai Bizottság 2010: 5. oldal):

- *„A 20–64 évesek legalább 75%-ának munkahellyel kell rendelkeznie.*
- *Az EU GDP-jének 3%-át a K+F-re kell fordítani.*
- *Teljesíteni kell a „20/20/20" éghajlat-változási/energiaügyi célkitűzéseket (ideértve megfelelő körülmények között a kibocsátás 30%-kal történő csökkentését).*
- *Az iskolából kimaradók arányát 10% alá kell csökkenteni, és el kell érni, hogy az ifjabb generáció 40%-a rendelkezzen felsőoktatási oklevéllel.*
- *20 millióval csökkenteni kell a szegénység kockázatának kitett lakosok számát.*"

Hét kiemelt kezdeményezés keretében az EU-nak és tagállamainak össze kell egyeztetniük az intézkedéseiket e célok elérése érdekében. A **közlekedésre és mobilitásra** vonatkozó kijelentések elsősorban az „Erőforrás-hatékony Európa" kiemelt kezdeményezésben találhatók. Az ebben szereplő javaslatok „*a közlekedési ágazat modernizálására és szén-dioxid-mentesítésére, ezáltal pedig a versenyképesség növeléséhez való hozzájárulásra vonatkoznak. Ezt a következő intézkedésekkel segíthetjük elő: az elektromos mobilitás hálózati infrastruktúrájának korai kialakítása, intelligens közlekedésszervezés, jobb logisztika, a közúti, a légi és a vízi járművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére való törekvés, ideértve egy európai „környezetbarát autó kezdeményezést" is, amely a kutatás, a közös szabványok felállítása és a szükséges infrastruktúra létrehozása révén új technológiákat – többek között elektromos- és hibridautó-gyártást – eredményez majd*" (ugyanott: 18. oldaltól). Ezenkívül gondoskodni kell „*az infrastrukturális projektek összehangolt végrehajtásáról az uniós törzshálózaton belül, ami jelentős mértékben hozzájárul az Unió közlekedési rendszerének hatékonyabbá tételéhez*" (ugyanott: 19. oldal).

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja az Európa 2020 stratégia céljainak elérését.

ETP (ESDP) – Európai területfejlesztési perspektíva. Az Európai Unió területének kiegyensúlyozott és fenntartható fejlődése felé

Az **Európai területfejlesztési koncepció**, röviden **ETP** az európai terület jövőbeni fejlesztésének jövőképe, amelyben a tagállamok és az Európai Bizottság 1999-ben egyeztek meg. Célkeretet alkot a tagállamok **integrált területi fejlesztésére**, és ezért nem jogilag kötelező érvényű dokumentum.

Alapvető célja egy olyan kiegyensúlyozott térségfejlesztés, amely révén az EU „*Gazdasági Unióból - a regionális sokféleség megőrzése mellett - fokozatosan Környezeti Unióvá és Szociális Unióvá alakul át"* (Európai Bizottság 1999: 10. oldal). A **közlekedés** területén a TEN-T továbbfejlesztése elsőrendű cél; jelentősen hozzájárul a belföldi piac működéséhez, valamint a gazdasági és szociális összetartozás erősítéséhez (ugyanott: 14. oldal). A környezetbarát közlekedési módokat erősíteni kell, és a **teherforgalmat** nagyobb mértékben kell vasúton és víziutakon lebonyolítani (ugyanott: 30. oldal). Az áruszállítás intermodális csomópontjait jobban hálózatba kell kapcsolni (ugyanott: 31. oldal). Ezenkívül a **versenyképességet** az egész EU-ban fokozni kell, és a **természeti és kulturális örökséget**, valamint tájakat meg kell őrizni és tovább kell fejleszteni.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. A javasolt hálózatátalakítás a távolsági teherfogalom környezetbarát lebonyolítására irányul, és így befolyásolhatja az ETP céljainak elérését.

Az EU megújított fenntartható fejlődési stratégiája

Az **EU megújított fenntartható fejlődési stratégiája**, röviden **EU fenntarthatósági stratégia** négy **fő célt** fogalmaz meg a fenntartható fejlesztésre. Ezek a „*környezetvédelem, szociális igazságosság és összetartozás, gazdasági jólét, valamint a nemzetközi felelősség teljesítése*". A megfogalmazott központi kihívások egyike a **fenntartható közlekedés**. Általános cél itt *„annak a biztosítása, hogy a közlekedési rendszerek a gazdasági, szociális és ökológiai igényeket kielégítsék a gazdaságra, társadalomra és környezetre gyakorolt hátrányos hatások minimálisra csökkentése mellett*" (Az Európai Unió Tanácsa 2006: 10. oldal).

Operatív **célok és előirányzatok** e cél elérésére többek között (ugyanott: 10. oldal):

- *„A gazdasági növekedés és közlekedési igény különválasztása a környezetre gyakorolt hatás csökkentésének szándékával.*
- *Az energiahasználat fenntartható szintjének elérése a közlekedési ágazatban és a közlekedés okozta üvegházhatású gázkibocsátások csökkentése.*

- *A közlekedés okozta károsanyag-kibocsátás olyan szintre csökkentése, amely az emberi egészségre és/vagy a környezetre gyakorolt hatásokat minimálisra csökkenti.*
- *Környezetbarát közlekedési módokra történő kiegyensúlyozott áttérés elérése a fenntartható közlekedési és mobilitási rendszer megvalósítása érdekében.*
- *A közlekedés okozta zaj csökkentése mind a forrásnál, mind utólagos zajcsökkentési intézkedésekkel, hogy a teljes kitettség okozta egészségügyi hatások minimálisra csökkenthetők legyenek.*"

Intézkedéseket kell találni a közúti **teher- és személyforgalom alternatívái** révén, beleértve *„a transzeurópai hálózatok és az intermodális hálózatba kapcsolás megfelelő kiépítését a fuvarlogisztika számára".* Ezenkívül megoldásokat kell találni *„a nemzetközi tengeri és légiforgalom káros hatásainak csökkentésére"* (ugyanott: 11. oldal). Ezt a közlekedés okozta külső költségek értékelésénél is alkalmazni kell.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. A javasolt hálózatátalakítás a távolsági teherfogalom környezetbarát lebonyolítására irányul, és így befolyásolhatja az EU fenntarthatósági stratégia céljainak elérését.

Duna régióra vonatkozó stratégia

Az **Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája**, röviden **Duna régióra vonatkozó stratégia** olyan stratégia, amely a Duna menti államok együttműködését hivatott támogatni, elsősorban a hálózatba kapcsolás, környezetvédelem, a jólét fejlesztése, valamint a Duna-menti térség kooperációs és biztonsági szempontú erősítésének területén (Európai Bizottság 2014: 8. oldal).

A **közlekedés** területén nagy potenciál lehet a fenntartható **belvízi hajózásban** a Duna folyami vízgyűjtő területén. Ehhez a környezetvédelmi előírások figyelembe vételével meg kell szüntetni a szűk keresztmetszeteket a hajózhatóság biztosításához. Ugyancsak ki kell építeni a TEN-T projektek szerinti közúti, vasúti és légiközlekedési infrastruktúrát. Lényeges a folyó által kínált lehetőségek multimodális és átjárható hasznosítása (ugyanott: 8. oldal).

A stratégiában összesen 14 folyómenti állam vesz részt: kilenc EU-tagállam (AT, BG, CZ, DE, HR, HU, RO, SI, SK), valamint öt további EU-n kívüli állam (BiH, MD, MN, SRB, UA). A **Duna menti államok** a stratégia céljait közvetlenül valósítják meg.

Az Európai Bizottság által javasolt **célok** közé tartozik többek között a mobilitás és multimodalitás javítása, a fenntartható energia használatának támogatása, a biológiai sokszínűség, a tájak és a levegő és talaj minőségének megőrzése, vagy az intézményi kapacitás és együttműködés javítása. Az áruszállítás arányát a folyón 2020-ig 20%-kal kell növelni (2010-hez képest), és hatékony, multimodális terminálokat kell a dunai kikötőkben létesíteni.

A Duna Ausztriában a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózat része. Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakítása során a Dunát is belhajózási víziútnak tekintik. A javasolt hálózatátalakítás az országos felsőbbrendű közlekedési hálózatra vonatkozik a Duna környezetében. Amennyiben felveszünk egy vasutat a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal emellett keretet lehet szabni annak a projektnek, amely a talaj- és felületi vizek káros befolyásához vezethet az építés vagy üzemeltetés következtében. A javasolt hálózatátalakítás a Duna-közeli területeket, valamint több olyan talajvíztestet és folyóvizet érint, amelyek a Dunát kísérik vagy abba torkollnak. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a Duna-menti régióra vonatkozó stratégia céljainak elérését.

Fehér könyv. Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé

A **Közlekedési fehér könyvet** 2011-ben az Európai Bizottság készítette. Célja, hogy hozzájáruljon a közlekedés növekedésének biztosításához és a mobilitás támogatásához, valamint lehetővé tegye a kibocsátások 60%-kal történő csökkentésére vonatkozó célkitűzés elérését 2050-re. Az alábbi három területen kell **javulást** elérni (Európai Bizottság 2011b: 10. oldaltól):

- Új és fenntartható üzemanyagok és hajtásrendszerek kifejlesztése és bevezetése;
- A multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálása, többek között az energiahatékonyabb közlekedési módok erőteljesebb használatával;
- A közlekedés hatékonyságának és az infrastruktúra használatának növelése információs rendszerekkel és a piaci alapú ösztönzőkkel.

E vízió eléréséhez elő kell segíteni az új **technológiák** bevezetését, valamint a megfelelő **infrastruktúra** fejlesztését. Ennek fontos összetevői egy európai közlekedési térség bevezetése minden közlekedési eszköznél, egy európai kutatási, innovációs és bevezetési stratégia kialakítása a közlekedés számára, valamint a teljes területet lefedő modern infrastruktúra, intelligens árazás és finanszírozás (ugyanott: 12. oldaltól). 2030-ig a közúti áruszállítás 30%-át a vasútra vagy víziútra kell átterelni; 2050-ig ennek az értéknek 50%-osnak kell lennie.

A javasolt hálózatátalakítás az 1 520 és 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózat jobb összekapcsolását szolgálja, és így közvetlen összefüggésben van a nemzetközi áruszállítás európai fejlesztésével. A javasolt hálózatátalakítás emellett a távolsági teherfogalom környezetbarát lebonyolítására irányul, és így befolyásolhatja a Közlekedési fehér könyv céljainak elérését.

Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv

A 2012/34/EU irányelv a vasúti infrastruktúra működtetésére és a vasúti szállítási tevékenységek végzésére vonatkozó előírásokat, a vasúti társaságoknak szánt engedélyek kiadásának, megújításának vagy

módosításának kritériumait, illetve a vasúti úthasználati díjak megállapítására és beszedésére, valamint a vasútiinfrastruktúra-kapacitás elosztására alkalmazandó elveket és eljárásokat szabályozza. Ezáltal az európai közlekedési piac erőteljesebben egybeforrhat, ami elősegíti a **belföldi piac erősítését,** és **fenntartható mobilitás** biztosítását.

A javasolt hálózatátalakítás az 1 520 és 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózat jobb összekapcsolását szolgálja, és így közvetlen összefüggésben van az európai vasúti közlekedés fejlesztésével. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a 2012/34/EU irányelv céljainak elérését.

A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló 1315/2013/EU rendelet

A transzeurópai hálózatok, röviden TEN a közlekedési, energia- és kommunikációs hálózatok kiépítéséről szóló program; a TEN rövidítése a közlekedési területen a TEN-T (transzeurópai közlekedési hálózat). Célja az **infrastruktúra** általános **javítása** és a **közlekedési rendszerek egységesítése** Európában.

A 1315/2013/EU rendelet határozza meg a TEN-T irányelveit. Ide tartozik a közlekedési infrastruktúrák meghatározása, az általuk teljesítendő követelmények rögzítése, valamint a végrehajtásukat biztosító intézkedések. Ezek középpontjában új közlekedési infrastruktúra létrehozása, a meglevő infrastruktúra 2030-ig történő felújítása és korszerűsítése, valamint az infrastruktúra erőforrás-hatékony használatát előmozdító intézkedések bevezetése áll (8. bekezdés).

Ez a rendelet a **teljes hálózatból** és **törzshálózatból** álló kétszintű felépítést határozza meg. A törzshálózat a legfontosabb fő összeköttetéseket és folyosókat foglalja magába. Az összes uniós főváros, valamint további fontos nagyvárosok alkotják a törzshálózat csomópontjait, amelyeket a különböző közlekedési infrastruktúrák kötnek össze egymással. A törzshálózatot 2030-ig kell kialakítani.

A törzshálózatban kilenc olyan **folyosót** határoztak meg, amelyek a TEN-T fő tengelyeit alkotják. Ezeken a folyosókon legalább három közlekedési mód fordul elő, legalább három tagállamra terjednek ki, és legalább két határon átnyúló szakasszal rendelkeznek. Bécs és Budapest, ill. Pozsony között **három TEN-T törzshálózati folyosó** halad, és ezek így közvetlen jelentőségűek a javasolt hálózatátalakítás szempontjából.

A teljes hálózat egy teljes Európára kiterjedő közlekedési hálózatot foglal magába, amely az összes régió hozzáférhetőségét garantálja. Ennek a tervek szerint 2050-ig kell megvalósulnia. Célja, hogy addig gyakorlatilag minden polgár, valamint vállalat számára a teljes hálózat 30 percen belül elérhető legyen.

A javasolt hálózatátalakítás az 1 520 és 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózat jobb összekapcsolását szolgálja, és így közvetlen összefüggésben van a TEN-T fejlesztésével. Ezen belül arra irányul, hogy a távolsági teherfogalom lebonyolítására elsősorban a vasúti közlekedést használják. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a TEN-T céljainak elérését.

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról szóló 1316/2013/EU rendelet

A 1316/2014/EU rendelet a transzeurópai hálózatok (TEN) **megvalósítását és társfinanszírozását** szabályozza:

> *„Az e rendelettel létrehozott Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz („Connecting Europe Facility", CEF) célja, hogy felgyorsítsa a transzeurópai hálózatokba történő beruházásokat és megkönnyítse a közcélú és magánfinanszírozást egyaránt, egyúttal növelve a jogbiztonságot, és tiszteletben tartva a technológiai semlegesség elvét." (2. cikk).*

A 2014-től 2020-ig terjedő időszakra összesen mintegy 33 milliárd euró keretösszeget irányoztak elő. Ezen belül kb. 26 milliárd euró áll a közlekedési ágazat rendelkezésére, amelyből kb. 11 milliárd euró kizárólag a Kohéziós Alapból támogatható tagállamok részére van fenntartva (I. fejezet, 5. cikk, 1. bekezdés, a. pont). A közlekedési infrastruktúrákra az EU 40%-ig terjedő társfinanszírozást biztosít (III. fejezet, 10. cikk, i pont).

A javasolt hálózatátalakítás az 1 520 és 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózat jobb összekapcsolását szolgálja, és így közvetlen összefüggésben van a TEN-T fejlesztésével. Ezen belül arra irányul, hogy a távolsági teherfogalom lebonyolítására elsősorban a vasúti közlekedést használják. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz céljainak elérését.

A 913/2010/EU rendelet a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról

A 913/2010/EU rendelet határozza meg a **határon átnyúló árufuvarozási folyosókat** (angolul: Rail Freight Corridors, röviden RFC). Egy árufuvarozási folyosó irányítására több intézmény egyértelmű struktúráját írja elő (Management Board, Executive Board). Az infrastruktúra-kapacitásokhoz egy helyen lehet hozzáférni (egyablakos ügyintézés); így a kérelmező egyetlen kapcsolattartó ponton igényelheti az infrastruktúra-kapacitásokat.

A javasolt hálózatátalakítás az 1 520 és 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózat jobb összekapcsolását szolgálja, és így közvetlen összefüggésben van a nemzetközi áruszállítás európai fejlesztésével. Ezen belül arra irányul, hogy a távolsági teherfogalmat elsősorban a vasúti közlekedési móddal bonyolítsák le. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló 913/2010/EU rendelet céljainak elérését.

Az EU 2020-ig szóló Biodiverzitás Stratégiája

Az EU **2020-ig szóló Biodiverzitás Stratégiájában** hat olyan célt fogalmaztak meg, amelyek a biodiverzitási veszteségek csökkentését szolgálják (Európai Bizottság 2011a):

- A madárvédelmi és az élőhelyvédelmi irányelv teljeskörű végrehajtása
- Az ökoszisztémák és az általuk biztosított szolgáltatások fenntartása és helyreállítása

- A biológiai sokféleség fenntartásában és fokozásában a mezőgazdaság és az erdészet által játszott szerep növelése
- A halászati erőforrások fenntartható kiaknázásának biztosítása
- Az idegenhonos özönfajok elleni küzdelem
- Hozzájárulás a biológiai sokféleség globális csökkenésének megelőzéséhez

A célokhoz összesen 20 **intézkedés** van hozzárendelve.

A 2020. évi **cél** „*A biológiai sokféleség csökkenésének és az ökoszisztéma-szolgáltatások romlásának megállítása az Európai Unióban, valamint állapotuknak a lehetőségekhez mért szintű helyreállítása, ezzel együtt a biológiai sokféleség globális csökkenésének megelőzésére tett erőfeszítésekhez való uniós hozzájárulás fokozása*" (ugyanott: 12. oldaltól).

A 2050. évig szóló **vízió**: „*Az Európai Unió biológiai sokfélesége és az általa nyújtott, az EU természeti tőkéjét jelentő ökoszisztéma-szolgáltatásoknak – a biológiai sokféleségben rejlő érték, valamint az emberek jólétéhez és a gazdasági jóléthez való alapvető hozzájárulásuk miatt, továbbá a biológiai sokféleség csökkenése okozta katasztrofális változások elkerülése érdekében – oltalmat kell élvezniük, megfelelő jelentőségre kell szert tenniük, és megfelelő helyreállítás tárgyát kell képezniük*" (ugyanott: 6. oldal).

Amennyiben felveszünk egy tervezett vasutat a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keretet lehet szabni a védett területek, ill. ökoszisztémák és természetes élőhelyek káros befolyásához vezető projektnek. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a 2020-as biodiverzitási stratégia céljainak elérését.

4.2.2 NEMZETI SZINT

4.2.2.1 Osztrák Köztársaság

Közösen. Ausztriánkért. Kormányprogram, 2017-2022

A hálózatátalakítási javaslat 2018. novemberi időpontjában érvényes, és a jelen hálózatátalakítási javaslat alapjául szolgáló kormányprogram határozza meg a szövetségi kormány legfontosabb céljait és intézkedéseit a tervezett 2017-2022-es kormányzási időszakra (ÖVP/FPÖ 2017). Az Infrastruktúra fejezet mutatja be, többek között, a közlekedési infrastruktúra továbbfejlesztésére vonatkozó központi terveket:

- Pénzeszközök biztosítása az infrastruktúra kiépítésére a TEN-hálózatok mentén, és további összeköttetések újonnan történő felvétele
- A Célhálózat 2025+ továbbfejlesztése
- Infrastrukturális projektek hatékonyabb és költségvetést jobban kímélő megvalósítása

Továbbá **át kell helyezni** az **áruszállítást** a közútról a vasútra és víziútra, és erősíteni kell Ausztria logisztikai helyszínként betöltött szerepét. Az áruk áramlását Kelet-Európából és Ázsiából vasúton kell lebonyolítani („Új selyemút"). Egyértelmű célként tünteti fel az **1 520 mm-es sínhálózat meghosszabbítását** Bécs térségéig.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. A javasolt hálózatátalakítás az 1 520 mm-es sínhálózat Bécs térségébe történő meghosszabbításával a 2017-2022-es kormányprogram egyik kifejezett célját képviseli. Ezért a 2017-2022-es kormányprogram céljainak elérését befolyásolhatja.

Osztrák Stratégia a Fenntartható Fejlődésért (ÖSTRAT) – szövetségi és tartományi akcióprogram

Az **Osztrák Stratégia a Fenntartható Fejlődésért** (BMLFUW 2010), röviden **ÖSTRAT** egy szövetségi és tartományi közös dokumentum, amely a cselekvési területeket, jövőre vonatkozó témákat és a szervezeti keretet irányozza elő Ausztria **fenntartható fejlődésének** biztosítása érdekében. Az ÖSTRAT központi **céljai** az életminőség biztosítása, Ausztria dinamikus gazdasági helyszínként való erősítése, az osztrák élettér védelme, valamint Ausztria szociális és gazdasági felelőssége (ugyanott: 7. oldal).

Az ÖSTRAT **2011-től érvényes szövetségi és tartományi munkaprogramja** (BMLFUW 2011) a közlekedés témakörében az alábbiakat mondja ki:

> *„Ahhoz, hogy a fenntartható mobilitás lehetségessé váljon, a gyalogos, kerékpáros és tömegközlekedést támogatni, a szállítási utakat optimalizálni, a nemzetközi forgalmat csökkenteni kell, és új technológiákat kell használni a vidéki térségekben. Itt különösen a kevésbé mobil lakossági csoportok szállítását kell figyelembe venni. Az áruszállításban a szállítási utakat optimalizálni kell és a környezetet jobban kímélő közlekedési eszközökre kell átirányítani.*" (ugyanott: 18. oldal).

Fontos szempont a közlekedésből származó **üvegházhatású gázok okozta nagymértékű terhelés**. Ez ellen elsősorban alternatív üzemanyagokkal és a környezetet jobban kímélő közlekedési eszközökkel kell tenni (ugyanott: 21. oldal). A **területfejlesztés és a közlekedés-tervezés** jobb **összeegyeztetése** hozzájárulhat a rövidebb útvonalakhoz, és így a közlekedés kisebb terheléseket eredményezhet (ugyanott: 23. oldal).

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. A javasolt hálózatátalakítás a távolsági teherforgalom környezetbarát lebonyolítására irányul, és így befolyásolhatja az ÖSTRAT céljainak elérését.

Osztrák Területfejlesztési Koncepció, ÖREK 2011

Az **Osztrák Területfejlesztési Koncepció** (a 2011-es Osztrák területrendezési konferencia végrehajtó irodája), röviden **ÖREK,** egy állami szintű stratégiai irányítási eszköz, amelyet az Osztrák területrendezési konferencia (ÖROK) tíz éves időszakra készít. A koncepció **cselekvési ajánlásokkal** ellátott **jövőképként** szolgál a tartományok, községek és városok **térségi fejlesztéséhez**, és jogilag nem kötelező érvényű.

Az ÖREK a versenyképesség, szolidaritás és fenntarthatóság **alapelvei** mellett (ugyanott: 17. oldaltól) **célként** fogalmazza meg a kompakt településszerkezetek, policentrikus struktúrák, nagyteljesítményű tengelyek és funkcionális összekapcsolódások fejlesztését, ill. megőrzését a térségi fejlesztésnél. Emellett törekedni kell a kis és közepes városok támogatására, a városokon kívüli térségek fejlesztésére, a régiókra jellemző potenciálok kiaknázására, a lakosság növekedésének kezelésére és a térségrendezési intézkedések felülvizsgálatára (ugyanott: 18. oldaltól).

Az ÖROK ezenkívül nyolc olyan **cselekvési alapelv** iránt kötelezi el magát, amely a fenntartható térségfejlesztést, a közös jólét előtérbe helyezését, a koherens és részvételen alapuló tervezést, a szövetségen belüli, a szomszédos országokkal és az EU-val folytatott együttműködést, valamint a koncepció hatásainak és megvalósításának felülvizsgálatát foglalja magába (ugyanott: 20. oldaltól).

Az ÖREK **cselekvési program** négy pilléren támaszkodik, amelyek pedig cselekvési területekre és feladatkörökre oszlanak (ugyanott: 25. oldaltól):

- 1. pillér: Regionális és nemzeti versenyképesség
- 2. pillér: Társadalmi sokszínűség és szolidaritás
- 3. pillér: Éghajlatváltozás, alkalmazkodás és az erőforrások hatékonysága
- 4. pillér: Együttműködő és hatékony cselekvési struktúrák

A javasolt hálózatátalakítással kapcsolatos feladatkörök elsősorban az 1. és 3. pilléren belül találhatók. Ide tartozik **folyosók biztosítása a felsőbbrendű infrastruktúrák számára** a versenyképesség erősítése érdekében (ugyanott: 36. oldal), valamint **intermodális csatlakozási pontok kiépítése az áruszállításban** (ugyanott: 75. oldal).

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. A javasolt hálózatátalakítás a távolsági teherforgalom környezetbarát lebonyolítására irányul, és így befolyásolhatja az ÖREK céljainak elérését.

Ausztria teljes közlekedésére vonatkozó terv

Az **Ausztria teljes közlekedésére vonatkozó tervet** (BMVIT 2012), röviden **GVP**-t 2012-ben a BMVIT terjesztette be. Ez az **osztrák közlekedéspolitika céljait és irányelveit** tartalmazza 2025-ig. Fölérendelt

célja egy szociálisabb, biztonságosabb, környezetbarátabb és hatékonyabb közlekedési rendszer kifejlesztése (ugyanott: 4. oldal).

Tíz **közlekedéspolitikai irányelvből** kiindulva a fölérendelt cél az alábbi dimenziókra épülő nyolc **stratégiai és intézkedési csomag** segítségével érhető el:

- modern infrastruktúra,
- a közösségi közlekedés jövője,
- nagyobb biztonság,
- tervezés, rendszerépítés, hálózatba kapcsolás,
- technológia és innováció,
- különböző igények figyelembe vétele,
- környezetvédelem és erőforrás-hatékonyság,
- nemzetközi kapcsolatok (ugyanott: 5. oldaltól).

A „Modern infrastruktúra egy jövőbe mutató közlekedési hálózat alapjaként" dimenzióban szereplő intézkedések elsősorban a **Célhálózat 2025+**-ra vonatkoznak (ÖBB-Infrastruktur AG 2011). Ez a vasúti infrastruktúra kiépítésére határoz meg célkitűzéseket. Az áruszállításban a vasút arányát 40%-ra kell növelni. Ezt többek között a **meglévő hálózatban végzett beruházásokkal** és **áruterminálok bővítésével**, ill. újonnan történő építésével kell elérni (ugyanott: 52. oldal). A „Tervezés, rendszerépítés, hálózatba kapcsolás" dimenzió arra irányul, hogy a **közlekedési rendszert** intelligensebbé tegye, és információt szolgáltasson a közlekedési eszközök hatékony összekapcsolásáról. A „Környezetvédelem és erőforrás-hatékonyság" területen olyan célok jelennek meg hangsúlyosan, mint a **forgalom vasútra terelése** és a **közlekedési rendszerek összekapcsolása** alternatív ösztönzők segítségével. A „Nemzetközi kapcsolatok" területén lényeges projekt az Európai Unió Duna-régióra vonatkozó stratégiájának megvalósítása és egy európai légtér kialakítása (ugyanott: 69. oldal).

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. A javasolt hálózatátalakítás konkrétan tartalmazza a GVP egyik célját egy új áruterminál létrehozásával Bécstől keletre. Ezért a GVP céljainak elérését befolyásolhatja.

Célhálózat 2025+

A **Célhálózat 2025+** (ÖBB-Infrastruktur AG 2011) fogalmazza meg az ÖBB-Infrastruktur AG átfogó koncepcióját, a BMVIT-vel egyeztetett módon. Ez az alábbi három fő célt követi (ugyanott: 7. oldaltól):

- A piaci pozíció erősítése

- A gazdaságosság növelése
- A biztonság továbbfejlesztése

E célok mindegyikéhez **stratégiákat** határoztak meg. A rendszernek megfelelő igényű piaci szegmensekben az infrastruktúrához kapcsolódó beruházásokat irányoztak elő.

A vasúti áruszállítás teljes forgalomban képviselt arányának lényegesen emelkednie kell (ugyanott: 11. oldal, 31. oldal). Bécs déli áruszállítási központját ki kell építeni Inzersdorfban az áruátrakási kapacitás kibővítése érdekében (ugyanott: 9. oldal, 49. oldal).

Az ÖBB-Infrastruktur AG **keretterve** egy folyamatosan aktualizált finanszírozási eszköz. Ennek segítségével határozzák meg a megvalósításig eljutott projektportfóliókat. Az aktuális 2018-2023-as kerettervben (BMVIT 2018) találhatók a célok elérését szolgáló konkrét intézkedések:

- A nagy tengelyek kiépítési terve
- Pályaudvarokra vonatkozó fejlesztési terv
- Áruterminálok kiépítése
- Meglévő létesítmények felújítása

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. A javasolt hálózatátalakítás a távolsági teherforgalom közlekedési igényeinek kielégítésére irányul, és így befolyásolhatja a Célhálózat 2025+ fő céljainak elérését. A Célhálózat 2025+ a javasolt hálózatátalakítást jelenleg nem tartalmazza konkrét intézkedésként.

A vasúti infrastruktúra irányadó stratégiája

A **vasúti infrastruktúra irányadó stratégiájával** (BMVIT 2017) a BMVIT az 1957. évi vasúti törvény 55. §-át teljesíti. Ebben határozzák meg a vasúti infrastruktúra kialakítását, oly módon, hogy a jövőbeni mobilitási igénynek a vasúti infrastruktúra **fenntartása**, **felújítása** és **kiépítése** tekintetében eleget tehessen (BMVIT 2017: 15. oldal).

Az irányadó stratégia három célkitűzést határoz meg:

- A vasút piaci pozíciójának erősítése az intermodális versenyben
- A pénzügyi eszközök hatékony felhasználása
- A negatív hatások csökkentése

E célok elérésére többek között optimalizálni kell az **intermodális csatlakozási pontokat**, elegendő **kapacitást kell az áruszállításban biztosítani** és az **üvegházhatású gázokat csökkenteni** kell (ugyanott).

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. A javasolt hálózatátalakítás a távolsági teherforgalom közlekedési igényeinek kielégítésére irányul, és így befolyásolhatja a vasúti infrastruktúra irányadó stratégiájában megfogalmazott fő célok elérését.

Biodiverzitási stratégia Ausztria 2020+

A **biodiverzitási stratégiában** (BMLFUW 2014a) **öt cselekvési területet és tizenkét célt** határoztak meg, amelyek célja a biodiverzitás és a hozzá kapcsolódó ökoszisztéma-teljesítmények megőrzése és támogatása. A 11-dik cél, *„A biodiverzitás és ökoszisztéma-teljesítmények figyelembe vétele a területrendezés és közlekedés/mobilitás területein*", többek között arra irányul, hogy az ökológiai áteresztőképesség a fölérendelt közlekedési utaknál lényegesen növekedjen. Más célok keretében is megfogalmaztak közlekedéssel és mobilitással kapcsolatos intézkedéseket: a **közlekedés okozta kibocsátások csökkentése** vagy a már meglévő, a biodiverzitásra pozitívan ható intézkedések, például az éjszakai közlekedési tilalmak vagy a sebességkorlátozások, folytatása.

Amennyiben felveszünk egy tervezett vasutat a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keretet lehet szabni a biodiverzitás és az ökoszisztéma-teljesítmény káros befolyásához vezető projektnek. A javasolt hálózatátalakítás a Duna-közeli területeket és a Fertő-tó, valamint az Alpok-Kárpátok folyosó környezetét érinti, amelyekhez kiváló minőségű élőhelyek és ökológiai hálózatok kapcsolódnak. Ugyanakkor azonban a távolsági teherforgalom környezetbarát lebonyolítására irányul. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a biodiverzitási stratégia céljainak elérését.

Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodásról szóló osztrák stratégia

Az **éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodásról szóló osztrák stratégiát** (BMNT 2017a) 2017-ben a Miniszterek tanácsa határozta el. A dokumentum a 2012. évi változat aktualizált szövegezése. A stratégia **célja** olyan kezdeményezések és intézkedések meghatározása, amelyek az éghajlatváltozás környezetre, társadalomra és gazdaságra gyakorolt negatív hatásait tompítják. Emellett be kell mutatni a tevékenységi területek kapcsolódási pontjait annak érdekében, hogy elkerüljék az esetleges konfliktusokat a megvalósítás során, illetve felhívják a figyelmet a tematika összetettségére (ugyanott: 25. oldal).

Tíz **vezérlőelv** alkot egy keretrendszert, amelyeken belül a különböző szereplők az ágazatoktól, szintektől és érintettektől függetlenül a helyzethez igazodó döntéseket hozhatnak (ugyanott: 65. oldaltól).

A stratégia több témakörben fogalmaz meg cselekvési ajánlásokat többek között az *„élőhelyek és védett területek kapcsolódásának javításához" (ökoszisztémák és biodiverzitás)* és *„éghajlatálló közlekedési rendszer biztosításához" (közlekedési infrastruktúra)* (ugyanott: 132. oldaltól). Az alkalmazkodási stratégia második részét magába foglaló **akcióterv** (BMNT 2017b) átfogó cselekvési ajánlásokat fogalmaz meg a fent leírt célok elérésére.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. A javasolt hálózatátalakítás a távolsági teherforgalom környezetbarát lebonyolítására irányul, és így befolyásolhatja az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodásról szóló osztrák stratégia céljainak elérését.

Osztrák nemzeti árvízi kockázatkezelési terv, RMP 2015

A folyamterületi egységek (Duna, Rajna, Elba) árvízkockázati értékelése és az arra épülő árvízveszélyességi térképek és árvízkockázati térképek alapján készült el az **árvízi kockázatkezelési terv** (BMLFUW 2016). Ez az alábbi **célok** elérését elősegítő **intézkedéseket** írja elő (ugyanott: 29. oldal):

- Új kockázatok elkerülése árvízi esemény előtt
- Meglévő kockázatok csökkentése árvízi esemény előtt
- Hátrányos következmények csökkentése árvízi esemény előtt és után
- A kockázat- és veszélytudat erősítése

Az intézkedéseket az elővigyázatosság, védelem, tudatosság, előkészítés és utókezelés cselekvési területeihez rendelték hozzá.

A javasolt hálózatátalakítás a Duna-közeli területeket, valamint több olyan árvizes területet és folyóvizet érint, amelyek a Dunába torkollnak. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja az RMP 2015 árvízi kockázatkezelési terv céljainak elérését.

2. Nemzeti vízgazdálkodási terv

A **Nemzeti vízgazdálkodási terv** (BMLFUW 2015), röviden **NGP** a folyami területekre vonatkozó tervezés központi fölérendelt dokumentuma Ausztriában. Ez írja le az egyes folyami területi egységeket, illetve megbecsüli azok terheléseit. Az **intézkedési terv** keretében megőrzési intézkedéseket, felújítási intézkedéseket és a vízgazdálkodás fejlesztésének támogatására szolgáló intézkedéseket határoznak meg. Ezek a vizek hidromorfológiai javítására, valamint a felszíni vizekbe és a talajvízbe bejutó anyagok csökkentésére összpontosítanak. Ezenkívül javítani kell a vízszerkezetet és a leengedési feltételeket, például a vizek hálózatba rendezésével.

Amennyiben felveszünk egy tervezett vasutat a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keretet lehet szabni annak a projektnek, amely a vizek káros befolyásához vezethet az építés vagy üzemeltetés következtében. A javasolt hálózatátalakítás a Duna-közeli területeket, valamint több olyan folyóvizet érint, amelyek a Dunába torkollnak. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a Nemzeti vízgazdálkodási terv céljainak elérését.

#mission2030 éghajlat- és energiastratégia

A 2018-ban elfogadott osztrák **éghajlat- és energiastratégia** nyolc feladatkör keretében határozza meg az éghajlat védelmére és az energiarendszer fenntartható fejlesztésére irányuló célokat (BMNT 2018). Többek között az éghajlati és energiacélok elérését szolgáló **új infrastrukturális projekteket** kell támogatni, a vasút infrastrukturális kapacitásait 2030-ig ki kell aknázni és Ausztria logisztikai helyszínként betöltött szerepét a **logisztikai központok** fejlesztésével és a szükséges vasúti infrastruktúra biztosításával erősíteni kell. A Kelet-Európából és Ázsiából érkező áruszállítás vasúton történő lebonyolítását erősíteni kell („**Új selyemút**") (ugyanott: 26. oldaltól). A teherforgalmi logisztika fenntartható lebonyolítása kulcskérdésnek számít az éghajlati és energiacélok elérésében. A valós költségek kimutatásával a **vasútra kell átirányítani** a forgalmat (ugyanott: 36. oldal).

A konkrét célokat „világítótorony-projektek" segítségével tűzik ki. A „hatékonyabb áruszállítási logisztika" cím alatt három célt határoztak meg (ugyanott: 56. oldal):

- Az osztrák áruszállítási és logisztikai ágazat **versenyképességének** növelése
- A **helyszín vonzerejének** növelése
- A szociális és ökológiai **fenntarthatóság** biztosítása

Az áruszállítás negatív hatásai ezzel csökkenthetők, és a növekvő forgalmi igény hatékonyan lebonyolítható.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. A javasolt hálózatátalakítás a távolsági teherforgalom környezetbarát lebonyolítására és az ausztriai fenntartható logisztika támogatására irányul. Ezért az éghajlati és energia-stratégia céljainak elérését befolyásolhatja.

4.2.2.2 Szlovák Köztársaság

A Szlovák Köztársaság Nemzeti regionális fejlesztési stratégiája

A **Nemzeti regionális fejlesztési stratégia** (a Szlovák Köztársaság Közlekedési, Építésügyi és Területfejlesztési Minisztériuma) az alábbi prioritást élvező pillérek mentén tagolódik: humántőke, gazdasági peremfeltételek, tudomány, kutatás és innováció, illetve környezetvédelem (ugyanott: 15. oldaltól). Ezek megvalósítására az öt **cselekvési területen** (tudomány, kutatás és innováció; humántőke; foglalkoztatás; versenyképesség, növekedés és gazdasági peremfeltételek; környezet) írnak elő **intézkedéseket**. A Szlovák Köztársaság egyes régióihoz e cselekvési területeknek megfelelő **alcélokat** és intézkedéseket rendelnek. Ez a *Pozsony* környéki régiónál többek között integrált és ökológiai közlekedési megoldásokat irányoz elő (ugyanott: 55. oldal).

A javasolt hálózatátalakítás a Szlovák Köztársaság és Ausztria közötti határon átnyúló teljes projekt része. Ebből fakadóan a javasolt hálózatátalakítás azon az előfeltételezésen alapul, hogy a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú szakasz a szlovák oldalon Köpcsénynél, az osztrák-szlovák államhatárnál ér véget. Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakítása így csak közvetetten érint szlovák állami területet. A javasolt hálózatátalakítás a nevezett teljes projekt részeként befolyásolhatja a nemzeti területfejlesztési stratégia céljainak elérését.

A szállítási infrastruktúra 2020-as stratégiai fejlesztési főterve (Strategic Development Masterplan of Transport Infrastructure 2020)

A szállítási infrastruktúra 2020-as stratégiai fejlesztési főterve a közlekedési infrastruktúra tervezésére vonatkozó középtávú stratégiai dokumentum (a Szlovák Köztársaság Közlekedési, Építésügyi és Területfejlesztési Minisztériuma, 2014). A célok közé az integrált és jól hozzáférhető, a szociális kohéziót elősegítő **infrastruktúra** biztosítása, a gazdasági növekedést támogató, versenyképes **közlekedési szolgáltatások**, a **felhasználóbarát jelleg**, valamint a **környezetbarát, energiahatékony és biztonságos közlekedés** tartoznak (94. oldal). Javítani kell a **vasúti áruszállításban** megbízhatóságát, és elő kell készíteni az infrastruktúrát az áruszállítás várt növekedésére (102. oldal). A széles nyomtávolságú szakasz Bécs felé történő meghosszabbításával a Szlovák Köztársaság a szállított áruk mennyiségek növekedését várja; ennek előkészületeit meg kell tenni. Az infrastruktúra-tervezést alapvetően hatékonyabbá és környezetbarátabbá kell tenni. Támogatni kell az intermodális közlekedést, pl. az intermodális terminálok és logisztikai központok fejlesztésével.

A javasolt hálózatátalakítás a Szlovák Köztársaság és Ausztria közötti határon átnyúló teljes projekt része. Ebből fakadóan a javasolt hálózatátalakítás azon az előfeltételezésen alapul, hogy a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú szakasz a szlovák oldalon Köpcsénynél, az osztrák-szlovák államhatárnál ér véget. Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakítása így csak közvetetten érint szlovák állami területet. A javasolt hálózatátalakítás a kifejezetten megnevezett teljes projekt részeként befolyásolhatja a szállítási infrastruktúra 2020-as stratégiai fejlesztési főterve céljainak elérését.

A szállítás stratégiai fejlesztési terve a Szlovák Köztársaságban 2030-ig (Strategic Development Plan for Transport in the Slovak Republic until 2030)

A szállítás stratégiai fejlesztési terve a Szlovák Köztársaságban 2030-ig (a Szlovák Köztársaság Közlekedési, Építésügyi és Területfejlesztési Minisztériuma, 2016) a szállítási ágazat fejlesztésének hosszútávú stratégiai terve. A 2030-ig előre vetített jövőkép egy fenntartható, integrált, multimodális közlekedési rendszert mutat, amely kielégíti a gazdasági, szociális és ökológiai igényeket és hozzájárul az európai gazdasági térség integrációjához (ugyanott: 3. oldal). A fő célok elérésére különböző **intézkedéseket** határoztak meg. A vasúti ágazatban támogatni kell a **kombinált forgalmat**, növelni kell a **vasúti**

áruszállítás arányát, valamint a **minőséget** és **környezetbarát jelleget** (ugyanott: 57. oldaltól). Elő kell mozdítani a vasútvonalak modernizálását *Pozsony* tágabb térségében.

A javasolt hálózatátalakítás a Szlovák Köztársaság és Ausztria közötti határon átnyúló teljes projekt része. Ebből fakadóan a javasolt hálózatátalakítás azon az előfeltételezésen alapul, hogy a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú szakasz a szlovák oldalon Köpcsénynél, az osztrák-szlovák államhatárnál ér véget. Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakítása így csak közvetetten érint szlovák állami területet. A javasolt hálózatátalakítás a kifejezetten megnevezett teljes projekt részeként befolyásolhatja a Szlovák Köztársaság 2030-ig szóló szállítási stratégiai fejlesztési tervében foglalt célok elérését.

4.2.2.3 Magyarország

Nemzeti közlekedési stratégia (NKS)

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2014-ben terjesztette be a **Nemzeti közlekedési stratégia** (Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, 2014), röviden **NKS**, átdolgozott tervezetét. A Közlekedési fehér könyv (Európai Bizottság, 2011b) előirányzatai szerint a 2020-as, 2030-as és 2050-es évre rögzíti a **célokat és intézkedéseket**. Az úgynevezett *social targets*, tehát **társadalmi célok** (ugyanott: 43. oldaltól) a következők:

- A környezetre gyakorolt hatások csökkentése, az éghajlati tudatosság erősítése
- Az egészség javítása és a biztonság fokozása
- A gazdaságosság és gazdasági növekedés támogatása
- A foglalkoztatottság növelése
- A lakosság jólétének és mobilitásának javítása
- A regionális különbségek csökkentése
- A társadalmi igazságosság, méltányosság javítása
- Bizonyos régiók beágyazása a nemzetközi gazdasági és mobilitási folyamatokba

E társadalmi célok eléréséhez közlekedési célokat kell elérni. Ezek közé tartozik a szociálisan igazságosabb közlekedési eszközök erősítése, az infrastruktúra javítása, a tömegközlekedés kiépítése és a közlekedési szolgáltatások javítása.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakítása csak közvetetten érint magyar állami területet. A javasolt hálózatátalakítás a távolsági teherforgalom környezetbarát lebonyolítására irányul, és így közvetetten befolyásolhatja a Nemzeti Közlekedési Stratégia céljainak elérését.

4.2.3 TARTOMÁNYI SZINTEN

4.2.3.1 Burgenland

Burgenlandi tartományi fejlesztési program – LEP 2011

A **Burgenlandi tartományi fejlesztési programot** (Burgenlandi Tartományi Kormány Hivatala, 2012, LGBl. [Tartományi Közlöny] 71/2011 sz.), röviden **LEP 2011-et,** a burgenlandi tartományi kormány rendelet formájában fogadta el, így az jogilag kötelező érvényű. Az LEP 2011 a **fenntarthatóság**, az **életminőség megőrzése** és a **gazdasági teljesítőképesség** általános célkitűzései mellett a területfejlesztés nyolc alapelvét fogalmazza meg Burgenland számára (3. §, 1. pont):

- *„a sokszínűségből adódó identitások erősítése;*
- *az együttműködés értéktöbbletként való fejlesztése;*
- *a szociális sokszínűség potenciálként való elismerése;*
- *nagyfokú ellátási és mobilitási minőséget biztosító, fenntartható területhasználat elérése;*
- *a megújuló energiatermelés támogatása és hatékonyabb településszerkezetek megteremtése;*
- *a tudás és kutatás gazdasági tőkeként való használata és továbbfejlesztése;*
- *együttműködések kiépítése a természet- és kultúrtájvédelem, mező- és erdőgazdaság és a turizmus között;*
- *a természeti térség fenntartható használata."*

Az infrastruktúra és mobilitás területén „*biztosítani és javítani kell a lakosság és a gazdaság kielégítő, környezetbarát, fenntartható és költségtakarékos mobilitását*" 3. §, 2.3.2.1. pont). Emellett biztosítani kell az összekapcsolódást a környező, Ausztrián belüli és kívüli központi térségekkel, elsősorban a sínhálózat segítségével. A tömegközlekedést optimalizálni kell, és javítani kell az összeköttetést a szomszédos szövetségi tartományokkal és államokkal: „*Elsősorban fenntartható közlekedési eszközöket, intelligens mobilitási formákat és éghajlatkímélő közlekedési rendszereket kell kifejleszteni*" (3. §, 2.3.2.2. pont).

A **megújuló energiatermelő létesítmények** kiépítését Burgenland egészében elő kell mozdítani. Észak-Burgenlandban mindenekelőtt a szélenergiát, valamint a mezőgazdasági és erdészeti biomasszát kell támogatni. A szélenergia hasznosításának alapjául régiókon túlnyúló programokra és koncepciókra támaszkodva egy **keretkoncepció** készült **szélerőművekhez**. Ebben a **szélerőművek megfelelőségi és tilalmi zónái** vannak meghatározott minősítési kritériumok alapján feltüntetve.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Burgenlandot érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez, valamint a regionális fejlesztéshez is megteremti az előfeltételeket Burgenlandban. Amennyiben egy tervezett vasút bekerül a szövetségi fel-

sőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keret szabható azoknak a projekteknek is, amelyek ellentétben állnak a talajhasználat más formáival, pl. a szélenergiával. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a LEP 2011 céljainak elérését.

Burgenland 2020-as fejlesztési stratégiája (Entwicklungsstrategie Burgenland 2020)

Burgenland 2020-as fejlesztési stratégiája Burgenland tartományi fejlesztési stratégiájának része, amelyet 2012-ben fogadtak el (Burgenland regionális vezetése, 2012). Az LEP céljait öt irányadó stratégiára támaszkodva határozták meg konkrétan, illetve csoportosították. Az „Európa 2020" stratégiához történő hozzájárulás pl. **a CO_2-kibocsátások csökkentésével** és a **fenntartható fejlődés** támogatásával érhető el. A „Regionális fejlesztés, gazdaság és helyszínek" irányadó stratégia keretében meg kell őrizni a **munkahelyeket**, ill. újakat kell teremteni, és a **vezető üzemek** potenciálját **katalizátorként** kell kiaknázni. A **foglalkoztatási hányadot** növelni kell, **gazdasági zónákat** kell kialakítani. **Új**, jó területi elhelyezkedésű, jó infrastruktúrával és régión túlnyúló közlekedési infrastruktúrával rendelkező **gazdasági helyszíneke**t kell támogatni. A javasolt hálózatátalakítás a szakaszt és egy terminált foglal magába.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Burgenlandot érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez, valamint a regionális fejlesztéshez is megteremti az előfeltételeket Burgenlandban. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja Burgenland 2020-as fejlesztési stratégiája céljainak elérését.

Burgenland átfogó közlekedési stratégiája (Gesamtverkehrsstrategie Burgenland)

Burgenland átfogó közlekedési stratégiáját (VOR 2014) 2014-ben fogadták el, és az a 2002-es átfogó közlekedési stratégiát váltotta fel. **Mottója**: „**Közösen többet érünk el: mobilitás minden burgenlandi számára – fenntarthatóan – innovatívan – biztonságosan**". A **vezérlőelvek**: „elérhetően – fenntarthatóan – optimalizáltan – közösen – innovatívan – biztonságosan". A célkitűzések monitoring programok és sikerellenőrzés, valamint Magyarországgal, ill. a keleti régióval folytatott együttműködés segítségével érhetők el. A helyszín minőségének és Burgenland **gazdasági helyszínként** való további fejlődésének biztosításában fontos szerepet játszik a teljesítőképes közlekedési kapcsolatok megléte. Az elérhetőség javítására szolgáló bővítési intézkedések hozzájárulhatnak ehhez (37. oldal). Az áruszállítás **környezetkímélő lebonyolításához**, tehát a közútról vasútra való átirányításához, az összes lényeges szereplő együttműködését erősíteni kell (84. oldal). Az átfogó közlekedési stratégia egyik pontjában az **1 520 mm-es szakasz meghosszabbítás**a – a javasolt hálózatátalakítás alapjául szolgáló projekt – is szerepel: „*Jelenlegi szempontból a projektnek más, már megnevezett közlekedéspolitikai kihívások és feladatok tekintetében a keleti régióban nincs prioritása*" (86. oldal). A projekt megítéléséhez az alábbi szempontok lényegesek: területfelhasználás, alternatív költségek, közlekedési és környezetterhelések, a TEN-

sínhálózat teljesítőképessége, a regionális gazdasági hatások, a terminál helyszínének alkalmassága és a finanszírozás és üzemeltetés támogatása.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Burgenlandot érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez, valamint a regionális fejlesztéshez is megteremti az előfeltételeket Burgenlandban. A javasolt hálózatátalakítás a távolsági teherforgalom környezetbarát lebonyolítására irányul, és így befolyásolhatja Burgenland 2020-as átfogó közlekedési stratégiájában foglalt célok elérését.

A jövő stratégiája 2030. Burgenlandi program a környezetért, a természetvédelemért és a vidékért (Zukunftsstrategie 2030)

A jövő 2030-as stratégiája (a Burgenlandi Tartományi Kormány Hivatala, 2015) adja meg a 2030-ig szóló hosszútávú irányelveket Burgenland tartomány számára. Négy **súlyponti téma** köré egyenként **célokat és stratégiákat**, valamint **elsődleges intézkedéseket** rendel:

- mezőgazdaság és regionális élelmiszerek
- vidéki térség
- vízgazdálkodás
- klasszikus környezeti vonatkozású természetvédelem

A szélenergia *burgenlandi* hasznosításának alapjául régiókon túlnyúló programokra és koncepciókra támaszkodva egy **keretkoncepció** készült **szélerőművekhez**. Ebben a **szélerőművek megfelelőségi és tilalmi zónái** vannak meghatározott minősítési kritériumok alapján feltüntetve. Ez a települések fejlődését teszi lehetővé, hosszú távon biztosítja a természetes életfeltételeket, figyelembe veszi a turizmust és a kikapcsolódási igényeket, és korlátok közé szorítja a szélparkok összegzett hatását. A javasolt hálózatátalakítás megvalósításakor ezt mindenképpen figyelembe kell venni.

Amennyiben egy tervezett vasút bekerül a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keret szabható azoknak a projekteknek is, amelyek ellentétben állnak a talajhasználat más formáival, pl. a mezőgazdasági termeléssel vagy a szélenergiával, vagy védelmezendő természeti területet és tájegységet érintenek. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a „Jövő stratégiája 2030" céljainak elérését.

Burgenland 2020-ra előirányzott energiastratégiája (Energiestrategie Burgenland 2020)

Burgenland 2020-ra előirányzott energiastratégiája (a Burgenlandi Tartományi Kormány Hivatala, 2013) határozza meg az **energiatermelés és -fogyasztás céljait** Burgenland tartományban. 2020-ig a teljes burgenlandi energiafogyasztás legalább 50%-át megújuló energiaforrásokból kell előállítani; 2050-ig teljesen **önálló energiaellátást** kell elérni.

Ezzel kapcsolatban a következő **súlypontokat** határozták meg (49. oldal):

- Energiamegtakarítás és energiahatékonyság
- Energia-erőforrások és energiatermelés
- Energiatárolás és energia-átalakítás, energia-logisztika

A nagy **szélerőműveket** optimalizálni kell és új technológiára kell átalakítani, a meglévő helyszíneket optimalizálni kell. Meg kell vizsgálni, vannak-e további konkrét **alkalmas zónák**, kifejezetten közepes méretű szélerőművek számára (52. oldal).

Amennyiben egy tervezett vasút bekerül a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keret szabható azoknak a projekteknek is, amelyek ellentétben állnak a talajhasználat más formáival, pl. a szélenergiával. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja Burgenland 2020-ra előirányzott energia-stratégiájában megfogalmazott célok elérését.

4.2.3.2 Alsó-Ausztria

Alsó-Ausztria stratégiája. Vidékfejlesztési koncepció

Az **alsó-ausztriai vidékfejlesztési koncepció** (az Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala, 2004), röviden **NÖ stratégia,** a **vidékfejlesztés jövőképe és stratégiai alapdokumentuma** *Alsó-Ausztriában*. Mint ilyen, bár normatív jellegű, jogilag nem kötelező érvényű. **Fölérendelt kiemelt célként** az NÖ stratégia az alábbiakat határozza meg (ugyanott: 24. oldal):

- „*Azonos értékű életfeltételek minden társadalmi csoport számára a tartomány minden részében*
- *Versenyképes, innovatív régiók és a regionális potenciálok fejlesztése*
- *A természeti erőforrások fenntartható, környezetbarát és kímélő hasznosítása*"

A **közlekedés** területén alapvető cél a közlekedés elkerülése összehangolt településfejlesztéssel, a közlekedés olyan közlekedési módokra való áttérelése, amelyek a legkevesebb negatív hatást okozzák, valamint a közlekedés ökológiai és biztonságtechnikai szempontú javítása (ugyanott: 103. oldaltól).

E célok megvalósítási intézkedései közé tartozik többek között a kombinált forgalom kiterjesztése, a nemzetközi tengelyek kiépítése, valamint a régión belüli és régióközi elérhetőség javítása.

A kötöttpályás közlekedés **konkrét intézkedései** a Westbahn kiépítésére, a Wien – Eisenstadt szakasz felújítására és az V. transzeurópai folyosóra való csatlakozásra, a Bécsi Repülőtér nemzetközi vasúti hálózatra való rákötésére, valamint egy regionális áruszállítási logisztikai koncepció megvalósítására vonatkoznak (ugyanott: 105. oldaltól).

Új vállalkozások alapítását elsősorban ott kell előmozdítani, ahol a munkanélküliség magas vagy a foglalkoztatási arány alacsony; ennek többek között olyan „kemény” helyszíni tényezők biztosításával kell történnie, mint a közlekedési kapcsolatok (ugyanott: 72. oldaltól).

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Alsó-Ausztriát érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez, valamint a regionális fejlesztéshez is megteremti az előfeltételeket Alsó-Ausztriában. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja az alsóausztriai vidékfejlesztési koncepció céljainak elérését.

Az Iparnegyed 2024-es fő régiós stratégiája (Hauptregionsstrategie 2024 Industrieviertel)

A fő régiós stratégiákban (az Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala, 2014a) a **vidékfejlesztés** lényeges céljait és **alapelveit** határozzák meg. 2024-ig növelni kell az értékteremtést, valamint javítani kell a környezeti helyzetet és az együttműködési struktúrákat (ugyanott: 7. oldal). A tevékenységi területeken részcélokat és intézkedéseket határoztak meg (ugyanott: 16. oldaltól):

- Értékteremtés
- Környezeti rendszer és megújuló energiák
- Közszolgáltatások
- Együttműködési rendszer

Az Iparnegyed már ma is kimagasló gazdasági erőt képvisel, ezért többek között az üzemek területi fejlesztési lehetőségeinek támogatása, a **gazdasági helyszínek erősítése** és a **munkaerő-potenciál** célzott kihasználása élvez elsőbbséget (ugyanott: 17. oldal). A környezetet illetően kezelni kell az éghajlati következményeket, erősíteni kell a **védett területeket**, valamint biztosítani kell és meg kell óvni a tipikus **tájakat** (ugyanott: 19. oldal). Ezenkívül újra kell fogalmazni a **területrendezést és település-politikát** (ugyanott: 21. oldal), és erősíteni kell a különböző területi egységekkel való **együttműködést** (ugyanott: 24. oldal).

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Alsó-Ausztriát érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez, valamint a regionális fejlesztéshez is megteremti az előfeltételeket Alsó-Ausztriában. Amennyiben egy tervezett vasút bekerül a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keret szabható azoknak a projekteknek is, amelyek ellentétben állnak a talajhasználat más formáival, vagy védendő természeti területet és tájegységeket érintenek. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja az Iparnegyed 2024-es fő régiós stratégiájában meghatározott célok elérését.

Alsó-Ausztria mobilitásról szóló koncepciója 2030+ (Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+)

Alsó-Ausztria 2030+ mobilitási koncepcióját (az Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala, 2015a), röviden MK NÖ 2030+, az alsó-ausztriai tartományi kormány 2015-ben fogadta el. **„A sokrétű mobilitás biztosítása, jövőképes alakítása és támogatása" mottó** alatt a mobilitási rendszer céljait vetíti előre 2030-ig és az azt követő időszakra, továbbá intézkedéseket ír elő a célok eléréséhez. Az MK NÖ 2030+ három különböző térségi típushoz – központok, tengelyek, vidéki térség – határoz meg különböző **intézkedéseket**.

A közlekedési tengelyek mentén áruszállítási **intermodális csomópontokat** kell megteremteni, és az infrastrukturális projekteket hatékonyan és környezetbarát módon kell lebonyolítani (ugyanott: 67. oldal). Az áruszállítás cselekvési területei közé tartozik a nagy távolságú szállítmányok vasútra és víziútra **terelése**, intermodálisan optimalizált **szállítási láncok** megteremtése, a **felsőbbrendű infrastruktúrájú** gazdasági helyszínek kiaknázása, Alsó-Ausztria **közlekedési csomópontként** való pozicionálása és az **értékteremtés** javítása az áruszállításban (ugyanott: 90. oldal).

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Alsó-Ausztriát érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez is megteremti az előfeltételeket Alsó-Ausztriában. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja az Alsó-Ausztria 2030+ mobilitási koncepciójában foglalt célok elérését.

Alsó-Ausztria 2018-2022 közötti mobilitási csomagja (Mobilitätspaket Niederösterreich 2018-2022)

Alsó-Ausztria mobilitási csomagjában (az Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala, 2017a) az MK NÖ 2030+ súlypontjait részletezik tovább konkrét intézkedésekkel. Az infrastruktúra tekintetében a közlekedési tengelyek mentén **közúti projekteket** kell kialakítani, ill. a közlekedési tengelyekre ki kell építeni a rávezető utakat, meg kell vizsgálni további **átkelőhelyek létesítését a Dunán**, valamint a **Csehországba és Szlovákiába vezető felsőbbrendű közúthálózat** hiányosságait (ugyanott: 13. oldal). Jelenleg kidolgozás alatt áll egy részletes logisztikai koncepció „Alsó-Ausztria - Bécs fenntartható logisztikája 2030+" néven.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Alsó-Ausztriát érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez is megteremti az előfeltételeket Alsó-Ausztriában. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja Alsó-Ausztria mobilitási csomagja céljainak elérését.

Bécs déli agglomerációjának regionális területrendezési programja

Bécs déli agglomerációjának regionális területrendezési programja (8000/85-0 LGBl. a 67/2015 sz. LGBl. szövegezésében) a Badeni, Bruck an der Leitha-i, Mödlingi és St. Pölten-Land járásokra vonatkozik. Rendelkezései alapján az alábbi **célokat** kell elérni (3. §):

- *„Az anyagkitermelés hozzáigazítása a középtávú igényhez, az ökológiai alapokhoz és más hasznosítási igényekhez.*
- *A településeket elválasztó zöld sávok és településhatárok kialakítása, egyrészt a regionális településszerkezetek és tipikus tájképi elemek biztosítása, másrészt az esetleges hasznosítási ellentétek megelőzése érdekében.*
- *Az értékes zöld élőhelyek biztonsága és hálózatba kapcsolása.*
- *A jelentős felszín alatti víztestek vízellátásának figyelembe vétele.*
- *A mezőgazdaság és erdőgazdálkodás regionális előfeltételeinek szavatolása."*

A természeti térségekre, a településfejlesztésre és a nyersanyagok kitermelésére egyenként **intézkedéseket** határoztak meg. A tervek feltüntetik a közhasználatúvá tett területeket, településhatárokat, védett területeket stb.

Amennyiben egy tervezett vasút bekerül a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keret szabható azoknak a projekteknek is, amelyek ellentétben állnak a talajhasználat más formáival, pl. a településfejlesztéssel vagy anyagkitermeléssel, vagy védendő természeti területet és tájegységet érintenek. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a Bécs déli agglomerációjára vonatkozó regionális területrendezési program céljainak elérését.

Alsó-Ausztria 2030-as energiaügyi ütemterve (NÖ Energiefahrplan 2030)

Alsó-Ausztria 2030-as energiaügyi ütemterve (az Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala, 2011) stratégiai dokumentum az alsó-ausztriai **energiarendszer átalakítására**, amelyet a tartományi parlament 2011-ben fogadott el. A legfontosabb **mennyiségi célok** (ugyanott: 7. oldal):

- A megújuló energia arányának 50%-ra növelése a végső energiaigényen belül 2020-ig;
- 2050-ig az energiaigény 100%-ának megújuló, alsó-ausztriai termelésből kell származnia.

A **közlekedési** ágazat (ugyanott: 16. oldal) itt kiemelkedő jelentőségű, mivel nincs olyan terület, ahol az olajtól való függőség magasabb lenne. A stratégiai irányelvek az egyéni járműhasználat csökkentését, takarékosabb és alternatív hajtású járművek használatát, valamint az ingázással megtett kilométerek csökkenését irányozza elő. Ezenkívül ki kell bővíteni a tömegközlekedést, és javítani kell annak minőségét. A tervek szerint, a kerékpáros forgalom megkettőzése kerékpárutak építésével és tartományi szintű kerékpár-úthálózat készítésével, valamint a közúti forgalom csillapítása és a településen belüli közleke-

dési terek gyalogosigényhez való igazítása a közlekedés energiaigényének további csökkenését vonja maga után.

Ezáltal 2020-ig az **üzemanyagfogyasztás** a közlekedési ágazatban 10%-kal csökkenthető. 2020 és 2030 után ennek az aránynak még inkább csökkennie kell, mivel a hosszútávú tömegközlekedési intézkedések, valamint a villamos hajtások alkalmazása egyre nagyobb hangsúlyt kapnak (ugyanott: 31. oldal).

Az energiaügyi ütemterv céljainak eléréséhez szélerőművek felállítására alkalmas zónákat határoztak meg az **alsó-ausztriai szélenergia hasznosítására vonatkozó ágazati területrendezési programról szóló rendeletben** (LGBl. 8001/1-0 sz.).

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Alsó-Ausztriát érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez is megteremti az előfeltételeket Alsó-Ausztriában. Amennyiben egy tervezett vasút bekerül a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keret szabható azoknak a projekteknek is, amelyek ellentétben állnak a talajhasználat más formáival, pl. az energiatermeléssel. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a 2030-as alsó-ausztriai energiaügyi ütemterv céljainak elérését.

Alsó-Ausztria 2020-as éghajlati és energiaprogramja (Niederösterreichisches Klima- und Energieprogramm 2020)

Alsó-Ausztria 2020-as éghajlati és energiaprogramját (az Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala, 2014b) 2014-ben fogadták el, és jogilag nem kötelező érvényű. A stratégia fölérendelt **célkitűzései** az alábbi területeket ölelik fel (ugyanott: 15. oldal):

- Az energiahatékonyság és a megújuló energiahordozók használatának növelése
- Éghajlatvédelem a jövőbe mutató innovációk és beruházások motorjaként *Alsó-Ausztriában*
- Az életminőség növelése fenntartható életstílussal

Az éghajlati és energia-stratégia konkrét **intézkedéseket** határoz meg a nem európai kibocsátáskereskedelemben rögzített üvegházhatású gázokra, ez az *Alsó-Ausztriában* kibocsátott összes üvegházhatású gáz kb. 60%-át teszi ki. Az okozói csoportok alapján hat különböző területet (épületek, mobilitás és területfejlesztés, körforgásos gazdaság, mező- és erdőgazdaság, példaország, energiaellátás) határoztak meg. A témakörökhöz intézkedéseket és a **megvalósításra szolgáló eszközöket** rendeltek.

A **mobilitás és területfejlesztés** területén az alábbi **súlypontokat** fogalmazták meg:

- Településszerkezetek vonzóvá tétele a magas szintű felszerelésekhez és sokrétű mobilitáshoz

- A személygépkocsiról környezetbarát közlekedésre való áttérés megkönnyítése kényelmes gyalog-, kerékpárút- és tömegközlekedési hálózatokkal
- A villamos mobilitás előmozdítása Alsó-Ausztriában, ami értékes szerepet játszik a CO_2-csökkentésben és az energiahatékonyságban

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Alsó-Ausztriát érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez is megteremti az előfeltételeket Alsó-Ausztriában. Amennyiben egy tervezett vasút bekerül a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keret szabható azoknak a projekteknek is, amelyek ellentétben állnak a talajhasználat más formáival, pl. az energiatermeléssel. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a 2020-as alsó-ausztriai éghajlati és energiaprogram céljainak elérését.

Alsó-Ausztria Természetvédelmi chartája (Naturschutzcharta Niederösterreich)

A **természetvédelmi charta** (az Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala, 2015b) Alsó-Ausztria természetvédelmi koncepciójának (az Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala, 2015c) legfelsőbb szintű stratégiai dokumentuma, amely a természetvédelem cselekvési koncepcióinak alapjait határozza meg Alsó-Ausztriában. Az alábbi **témakörökhöz** határoz meg **intézkedéseket**:

- Érintetlen, az élet alapvető feltételét biztosító természet
- Partnerként kezelt gazdálkodók
- Természet- és vízvédelem a lakosság jóléte és biztonsága érdekében
- A sokszínűség értékteremtő hatású
- Amit ismerünk, azt meg is védjük.

Itt olyan **intézkedések** szerepelnek, mint a természetes mező- és erdőgazdaság megőrzése, vonzó, természetbarát turisztikai ajánlatok kidolgozása a védett területeken, illetve a természetvédelem erőteljesebb bevonása a regionális és fölérendelt területfejlesztésbe.

Amennyiben egy tervezett vasút bekerül a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keret szabható azoknak a projekteknek is, védendő természeti területet és tájegységeket érintenek. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja Alsó-Ausztria természetvédelmi chartája céljainak elérését.

Alsó-Ausztria természetvédelmi koncepciója

Alsó-Ausztria természetvédelmi koncepciója (az Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala, 2015c) 2015-ben Alsó-Ausztria 2000-es természetvédelmi törvénye (5500-0 sz. LGBl. a 111/2015 sz. LGBl. szövegezésében) alapján készült. Alapvető **természetvédelmi célokat** fogalmaz meg *Alsó-Ausztriában* 2020-ig (ugyanott: 37. oldal):

- A természetvédelem céljainak megszilárdítása az összes lényeges politikai cselekvési területen
- A természetvédelem integrálása az összes jelentős területre, és a szinergiák kihasználása
- A fenntartható fejlődés alapjául szolgáló biológiai sokféleség megőrzése és támogatása Alsó-Ausztriában
- A meglévő együttműködések erősítése és új partnerek bevonása
- A fajták sokszínűségének elősegítése
- A biológiai sokszínűség és az érintetlen természet értékének megbecsülése

A **területfejlesztés, regionális fejlesztés és mobilitás** terén (ugyanott: 45. oldaltól) határozták meg a fenntarthatóan hatékony regionális struktúrák továbbfejlesztésére, a regionális intézményekkel való együttműködésre és a természetvédelem és területfejlesztés közötti párbeszédre, valamint a természetbarát mobilitásra vonatkozó alapvető célokat. Itt elsősorban arról van szó, hogy megteremthető legyen az egyensúly egyrészt a természeti térségek (régióközi) közlekedési tengelyekkel történő további szétvágásának megakadályozása, másrészt az elégséges (tömeg)közlekedési kapcsolatok biztosítása között.

Amennyiben egy tervezett vasút bekerül a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keret szabható azoknak a projekteknek is, védendő természeti területet és tájegységeket érintenek. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja az Alsó-Ausztria természetvédelmi koncepciójában foglalt célok elérését.

Alsó-Ausztria 2020-as gazdasági stratégiája (Wirtschaftsstrategie Niederösterreich 2020)

Alsó-Ausztria 2020-as gazdasági stratégiája négy fő stratégia alapján határozza meg az alsó-ausztriai gazdaság, ill. Alsó-Ausztria, mint gazdasági helyszín céljait (az Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala, 2014c). A „Fenntartható vállalati siker és nemzetközivé válás" alapstratégia többek között „**potenciális exportőrök**" számára nyújtott **tanácsadásra** és támogatásra, valamint **letelepítési és bővítési projektek** gondozására irányul. A „Vonzó helyszínek" alapstratégiával Alsó-Ausztria tartománya többek között célul tűzi ki **regionális vezető projektek** támogatását, ebben az összefüggésben is jelentős letelepedési és bővítési projektek támogatását, és a **helyszínmarketing** javítását.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Alsó-Ausztriát érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez, valamint a regionális fejlesztéshez is megteremti az előfeltételeket Alsó-Ausztriában. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja az Alsó-Ausztria 2020-as gazdasági stratégiájában foglalt célok elérését.

4.2.3.3 Bécs

STEP 2025. Bécsi városfejlesztési terv

Bécs 2025-ös városfejlesztési tervét (Bécs városa, 2014b), röviden **STEP 2025-öt,** 2014 nyarán fogadta el a képviselőtestület. A tartalmi súlypontok nyolc **kiemelt kezdeményezést** tartalmaznak, amelyek három **pillérhez** rendelhetők hozzá:

- Bécs építkezik – minőségi városszerkezet és sokszínű városi lét:
  Ez a pillér többek között egy akciótervet tartalmaz azon lakóterületek vonzóbbá tételére, amelyek az 1950-es és 1970-es évek között épültek, új eszközöket a telkek mobilizálására, hogy a város jövőbeni növekedését biztosítani lehessen, valamint a központok koncepcióját, amely a rövid utakat lehetővé vevő városfejlesztést hivatott biztosítani.
- Bécs túlnő önmagán – a növekedés és tudásalapú társadalom átalakítja a nagyvárosi régiót:
  Ez a pillér az ipari területekhez tartozó területek biztonságossá tételére és a városnegyedek igazgatására, valamint a regionális és nemzetközi együttműködési struktúrák továbbfejlesztésére vonatkozó kiemelt kezdeményezésen alapul.
- Bécs hálózatban működik – perspektíva, stabilitás és fenntarthatóság generációkon át:
  A harmadik pillér többek között a tömegközlekedés optimalizálásával és bővítésével, valamint a nyilvános nyitott terek minőségének javításával foglalkozik.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Bécs nagytérséget érinti, az Bécs jövőbeni városfejlesztéséhez is megteremti az előfeltételeket. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja Bécs 2025-ös városfejlesztési terv céljainak elérését.

STEP 2025. Mobilitási szakkoncepció

A **mobilitási szakkoncepció** (Bécs városa, 2014d) a STEP-hez tartozik, és a **STEP 2025 megállapításainak szakmai elmélyítésére és pontosítására** szolgál. Ezt Bécs képviselőtestülete 2014 decemberében fogadta el, **mottója: „mobilan egymással”**. A városnak tisztességes, egészséges, kompakt, környezetbarát, megbízható és hatékony mobilitási ajánlatokat kell kínálni. Az **áruszállítás** számára Bécs városa a **vasutat és víziutat** jelöli ki előnyben részesítendő **közlekedési módként**. Alsó-Ausztria tartománnyal egyeztetve a bécsi kikötőt trimodális logisztikai központtá kell átalakítani, és az inzersdorfi áruterminált kell továbbfejleszteni (ugyanott: 78. oldal).

A mobilitási szakkoncepció Burgenland, Alsó-Ausztria és Bécs **szövetségi tartományok közötti együttműködés** iránti világos elköteleződést is megfogalmazza. Az egész keleti régióra érvényes célkitűzés az áruszállítás vasútra terelése: olyan hosszabb távú cselekvési keretet kell kidolgozni, amelyet az összes szereplővel együtt alakítottak ki (ugyanott: 102. oldal).

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Bécs nagytérséget érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez is megteremti az előfeltételeket. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a mobilitási szakkoncepció céljainak elérését.

STEP 2025. Zöld és nyitott tér szakkoncepció

A **zöld és nyitott tér szakkoncepció** (Bécs városa, 2014c) a **STEP 2025** városfejlesztési terv **elmélyítése** szakmai oldalról. A **zöld és nyitott területek fejlesztési stratégiáit** határozza meg. Ebben tizenkét különböző **nyitott tértípust** definiáltak, amelyek mindegyikéhez meghatározott **intézkedések** társulnak. Emellett figyelembe veszi e terek ökológiai, gazdasági és szociális jelentőségét. A város agglomerációjában található zöld és nyitott terek esetében az a cél, hogy a tájat környező önkormányzatokkal és tartományokkal együtt fejlesszék, és értéktöbbletet teremtsenek az agglomerációval való egybekapcsolódás révén.

Amennyiben egy tervezett vasút bekerül a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keret szabható azoknak a projekteknek is, amelyek védendő szabad területet és tájegységeket érintenek. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a zöld és nyitott tér szakkoncepció céljainak elérését.

STEP 2025. Termelékeny város szakkoncepció

A termelékeny város szakkoncepció (Bécs városa, 2017) határozza meg a **termelő ágazat** erősítésére, valamint a városszerkezetbe és a bécsi gazdaságba való integrálására szolgáló célokat. Célja, hogy Bécset, mint **gazdasági helyszínt** erősítse. Az utóbbi évtizedek trendjével ellentétben a jövőben sikeresen el kell érni a termelőterületek integrálását a városba. Bécsen belül különböző jellegű ipari zónák szerepelnek a terveken.

Bécs gazdasági helyszínként való fejlesztését a környező községekkel együtt kell végezni. Ehhez az Alsó-Ausztria tartománnyal és a környező önkormányzatokkal folytatott együttműködést erősíteni kell: „*A közlekedési infrastruktúra hosszabb távú kiépítési tervezése alapján a megfelelő területeken az együttműködésre kész szereplőkkel városhatáron túlnyúló gazdasági és gyártelepítési stratégiákat kell kidolgozni és megvalósítani*" (ugyanott: 103. oldal). Bécs nagytérségen belül a teherbíró együttműködési struktúrákat erősíteni kell, hogy a teljes helyszín továbbra is vonzó maradjon az üzemek számára.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Bécs nagytérséget érinti, az Bécs jövőbeni városfejlesztéséhez is megteremti az előfeltételeket. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a termelékeny város szakkoncepció céljainak elérését.

Smart City keretstratégia

A Smart City keretstratégia (Bécs városa, 2014a) Bécs intelligens várossá fejlesztését vázolja fel 2050-ig. Iránymutató keretként szolgál más szakstratégiák, pl. a STEP 2025 számára. Az alábbi célok elérését tűzi ki:

- A lehető legnagyobb mértékű erőforrás-takarékosság
- „Innovation Leader" a csúcsszínvonalú kutatás révén, erős gazdaság és oktatás
- A legmagasabb szintű életminőség biztosítása

Többek között Bécsnek Európa 10 legnagyobb vásárlóerejű régiója (egy főre eső GDP) között kell maradnia, cégközponti helyszínként elfoglalt helyét tovább ki kell építenie, valamint a vállalat-alapítások számát növelni kell (ugyanott: 36. oldal). Az üvegházhatású gázok egy főre jutó kibocsátását 80%-kal kell csökkenteni 2050-ig, 1990-hez képest.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Bécs nagytérséget érinti, az Bécs jövőbeni városfejlesztéséhez is megteremti az előfeltételeket. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a Smart City keretstratégia céljainak elérését.

Bécs város éghajlatvédelmi programja. 2010-2020 közötti aktualizált verzió (KliP II)

Az **éghajlatvédelmi program** (Bécs városa, 2009) olyan célokat és intézkedéseket határoz meg, amelyekkel az üvegházhatású gázok egy főre eső kibocsátása csökkenthető *Bécsben*. Az alábbi **cselekvési területekre** határoz meg intézkedéseket:

- Energiatermelés
- Energiafelhasználás
- Mobilitás és városszerkezet
- Beszerzés, hulladékgazdálkodás, mezőgazdaság és erdészet, természetvédelem
- Társadalmi kapcsolatok

A „Mobilitás és városszerkezet" cselekvési területen a közvetetten és közvetlenül a közlekedésből származó **üvegházhatású gázok kibocsátását** csökkenteni kell. Ez a forgalom elkerülésével, a közlekedés környezetbarát közlekedési eszközökre való terelésével és a hatékonyság fokozásával érhető el (ugyanott: 88. oldal). A környezetbarát közlekedés kiépítése regionális szinten is tervbe van véve: A **„Regionális együttműködések" intézkedési program** tartalmazza a regionális együttműködés pénzügyi ösztönzőit, regionális buszfolyosók megteremtését, a közlekedési szövetség vonzóvá tételét vagy határon átnyúló tömegközlekedési összeköttetések létrehozását a közép-európai térségben (ugyanott: 106. oldaltól).

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. A javasolt hálózatátalakítás a távolsági teherforgalom környezetbarát lebonyolítására irányul, és így befolyásolhatja Bécs város éghajlatvédelmi programja céljainak elérését.

2018-as bécsi helyszíni egyezmény

Bécs városa 2018-ban a Bécsi Ipartestülettel közösen egy „Ipar és gazdaság a városban" című **helyszíni egyezményt** írt alá (Bécs városa, Bécsi Ipartestület, 2018). Célja, hogy közös erőfeszítésekkel megőrizzék a **munka- és gazdasági helyszín versenyképességét és életminőségét**, és ezáltal erősítsék a gazdasági helyszínt.

Az áruszállítás erősítésének általános céljai mellett külön célként emelik ki az **1 520 mm-es sínhálózat meghosszabbítását** Bécs térségébe (ugyanott: 19. oldal). Ettől az Ázsiával, ill. Oroszországgal folytatott **kereskedelem élénkülése** várható. Egy új logisztikai terminál építése ösztönzőként szolgálhat egy **„zöld logisztikai lánc"** számára; onnan kiindulva az áruszállítás messzemenően átterelhető a vasútra és a víziútra. Bécs, a különböző infrastruktúrák nagy sűrűsége révén, alapvetően alkalmas ipari helyszínnek értékelhető.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Bécs nagytérséget érinti, az Bécs jövőbeni városfejlesztéséhez is megteremti az előfeltételeket. A javasolt hálózatátalakítás az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat Bécs térségéig történő meghosszabbításával a bécsi helyszíni egyezmény egyik kifejezett célját képviseli. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a bécsi helyszíni egyezmény céljainak elérését.

4.2.4 TAGORSZÁGOK ÉS SZÖVETSÉGI ÁLLAMOK KÖZÖTTI EGYÜTTMŰKÖDÉS

Centrope 2013+ stratégia

A **Centrope közép-európai régió** (centrope Agency, 2012b) Ausztria, a Cseh Köztársaság, a Szlovák Köztársaság és Magyarország szomszédos régióiból áll. A régióban mintegy 7,2 millió lakos él, a stratégia pedig egy **közös gazdasági térség** fejlesztésére irányul. A stratégia fő témái a tudás régiója, a humántőke, a térségi integráció, valamint a kultúra és turizmus.

A „térségi koncentráció" pont alatt a határon átnyúló tömegközlekedés sűrű és hatékony kínálatát tűzik ki célként. Ezzel különösen az ingázók számára lehetne értékes tömegközlekedési kínálatot teremteni (ugyanott: 21. oldal). Emellett megalakul a **centrope mobilitásmenedzsment**, amely a közlekedés fejlődését felügyeli, „Agenda Setting" (fejlesztési megbeszélések) tevékenységet végez a közlekedési és infrastrukturális együttműködés érdekében, új megvalósítási partnerségeket hoz létre, és közlekedéspolitikai koordinációs funkciókat lát el.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás a Centrope közép-európai régió egy részét érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez is megteremti az előfeltételeket e régióban. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a centrope 2013+ stratégia céljainak elérését.

centrope Infrastructure Needs Assessment. Infrastruktúra- és közlekedésfejlesztés – a stratégiától a megvalósításig

A „centrope capacity” projekt keretében került sor az **Infrastructure Needs Assessment Tool** (centrope Agency, 2012a), röviden **INAT** létrehozására. A Mapping Report-ban elvégezték az **infrastruktúra-fejlesztés aktuális állapotainak** átfogó elemzését, valamint megállapították a gyenge pontokat és kívánalmakat. A „centrope régió közlekedés- és infrastruktúra-fejlesztésének stratégiai kerete” az azonosított cselekvési szükségletre adott válasz. Ennek keretét az alábbi fő pontok alkotják (ugyanott: 4. oldal):

- „2030-as vízió” a központi sín- és közúthálózatok számára a centrope régióiban
- Különböző határon átnyúló regionális összeköttetések megvalósítása és felerősítése
- A Duna fontos közlekedési tengelyként való stratégiai fejlesztése, a repülőterek kapacitásfejlesztése
- A határon átnyúló tömegközlekedési kínálat kiépítése
- Egy multimodális és többnyelvű közlekedési információs rendszer megteremtése
- Határon átnyúló tervezési eszközök kifejlesztése, egy centrope közlekedési modell kifejlesztése, piaci elemzések és mobilitási tanulmányok

E célok eléréséhez új **koordinációs struktúráknak** kell a megvalósítást előmozdítaniuk. A célokat és előírásokat a javasolt hálózatátalakítás megvalósítása során figyelembe kell venni.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás a Centrope közép-európai régió egy részét érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez is megteremti az előfeltételeket e régióban. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja az Infrastructure Needs Assessment Tools céljainak elérését.

A Centrope-régió közlekedés- és infrastruktúra-fejlesztésének stratégiai kerete

Az **INAT**-ra támaszkodva alakították ki a **centrope régió közlekedés- és infrastruktúra-fejlesztésének stratégiai keretét** (centrope Agency, 2012c) a centrope régióban. A centrope projektben résztvevő városok és régiók által elfogadott dokumentumban a közös infrastruktúra-fejlesztés **céljait és alapelveit** határozták meg (ugyanott: 4. oldal):

- *„A versenyképesség erősítése a nemzetközi elérhetőség javításával, a régiók közötti kapcsolatok kiépítésével és az európai szempontú csomóponti funkció erősítésével […]*
- *Fenntartható mobilitás a tömegközlekedés kiépítésével, a közlekedési információs és irányítási rendszer létrehozásával és az áruszállítás hatékony és környezetbarát lebonyolításával […]*
- *Egy bioszféra-növekedést elősegítő régió létrehozása az éghajlat, talaj, levegő és természet átfogó védelmével, valamint az erőforrások kismértékű felhasználásával […]*
- *Kompakt településszerkezetek, a talaj építési területként való takarékos felhasználása és a terület- és közlekedés-fejlesztés koordinációja […]*"

Ezenkívül kialakult egy közös **vízió a felsőbbrendű sín- és közúthálózat számára**, amely a jövőbeni fejlesztés alapjául szolgálhat.

További **súlypontok** a regionális és határon átnyúló vasúti és közúti közlekedési összeköttetések, valamint régiók közötti kerékpáros összeköttetések, továbbá a határon átnyúló tömegközlekedés kiépítése. Bécs és Pozsony régiókat átfogó repülőtereit jobban be kell vonni, valamint ki kell használni a repülőterek közötti szinergiákat. A dunai víziút használatát elő kell mozdítani. Az infrastrukturális fejlesztéseket egy többnyelvű multimodális közlekedési információs rendszer kiépítésével, valamint határon átnyúló tervezési eszközök kifejlesztésével kell támogatni. Meg kell vizsgálni az 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat *Bécs* térségébe való meghosszabbításának **megvalósíthatóságát és célszerűségét** a centrope régió érdekében (ugyanott: 15. oldal).

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás a Centrope közép-európai régió egy részét érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez is megteremti az előfeltételeket e régióban. A javasolt hálózatátalakítás az 1 520 mm-es sínhálózat *Bécs* térségébe történő meghosszabbításával kifejezetten tartalmazza a közlekedés- és infrastruktúra-fejlesztés stratégiai keret egyik pontját. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a közlekedés- és infrastruktúra-fejlesztés stratégiai keretében foglalt célok elérését.

Interreg V-A Slovakia-Austria 2014-2020

Az **INTERREG Va** a határon átnyúló, transznacionális és régióközi **együttműködést** támogatja. **Szlovákia és Ausztria 2014-2020 közötti határon átnyúló együttműködési programjában** (közös műszaki titkárság, európai területi együttműködés Szlovákia és Ausztria között, 2019) a projektpartnerek az alábbi **elsőbbségi területekben** egyeztek meg:

- Hozzájárulások az intelligens határon átnyúló régióhoz
- A természeti és kulturális örökség és a biodiverzitás támogatása
- Fenntartható közlekedési megoldások támogatása

- A határon átnyúló politikai és intézményi együttműködés erősítése
- Műszaki segítségnyújtás

A fenntartható közlekedési megoldások támogatási intézkedései közé tartozik a **regionális elérhetőség** javítása környezetbarát közlekedési megoldásokkal, valamint a közös tervezés, koordináció és praktikus megoldások **javítása** annak érdekében, hogy környezetkímélő, CO_2-szegény és biztonságos szállítási kínálatot lehessen biztosítani a programhoz tartozó régiókban.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás a Szlovákiával szomszédos határtérséget érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez is megteremti az előfeltételeket a határon átnyúló régióban. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a Szlovákia és Ausztria 2014-2020 közötti határon átnyúló együttműködési programjában foglalt célok elérését.

Interreg V-A Hungary-Austria 2014-2020

Magyarország és Ausztria 2014-2020 közötti határon átnyúló együttműködési programja (közös műszaki titkárság, európai területi együttműködés Magyarország és Ausztria között, 2019) a NUTS 3 következő régióit foglalja magába: Észak-, Közép- és Dél-Burgenland, Bécs, Bécs déli környéke, Déli Alsó-Ausztria, Graz és Kelet-Stájerország, Győr-Moson-Sopron, Vas és Zala megye. Az alábbi **elsőbbségi területeket** határozták meg (ugyanott: 30. oldaltól):

- A kis és közepes üzemek versenyképességének javítása
- Környezetvédelem és az erőforrás-hatékonyság támogatása
- Fenntartható közlekedési megoldások támogatása és a közlekedési szűk keresztmetszetek megszüntetése
- Az intézményi kapacitások és hatékony igazgatás erősítése
- Műszaki segítségnyújtás

A **fenntartható közlekedési megoldások támogatásához** az alsóbbrendű közlekedési csomópontokat a multimodális csomópontokkal együtt csatlakoztatni kell a TEN közlekedési hálózatra a regionális mobilitás javítása érdekében. Különösen a határon átnyúló összeköttetéseket kell ebben az összefüggésben javítani.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás a Magyarországgal szomszédos határtérséget érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez is megteremti az előfeltételeket a határon átnyúló régióban. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja

a Magyarország és Ausztria 2014-2020 közötti határon átnyúló együttműködési programjában foglalt célok elérését.

KOBRA város és környéke közötti együttműködés Pozsonyban

A **KOBRA** egy stratégiai céldokumentum, amely arra irányul, hogy a *Pozsony* közvetlen közelében lévő, határ menti osztrák településeket erősebben összekapcsolja a környezetükkel (PGO 2008). Célja, hogy Pozsony agglomerációs településeként betöltött szerepüket előkészítse. Az előző KOBRA és KOBRA+ projektek eredményeire támaszkodva jött létre a **Zöld tér, pihenés és turizmus fő terv** (PGO 2008), amely a város és környéke közötti együttműködés alapjául szolgál. E fő terv gerincét a régió kerékpárút-hálózata adja. A tájakat összekötő tengely felértékeli a lakóterületeket a határ mindkét oldalán. A fő terv célja, hogy összeköttetést teremtsen a régióban rejlő lehetőségek között, és felhívja a figyelmet a régió jelenleg még figyelmen kívül hagyott minőségi jellemzőire. Pozsony város és a települések közös platformja határozza meg a konkrét terveket, a város és környéke közötti együttműködést pedig az EU támogatásával építi tovább.

Amennyiben egy tervezett vasút bekerül a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keret szabható azoknak a projekteknek is, amelyek ellentétben állnak a talajhasználat más formáival, pl. a szabadidős és pihenési célú használattal. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a Zöld tér, pihenés és turizmus fő terv területfejlesztési koncepció céljainak elérését.

Az Alpok–Kárpátok folyosó védelmét szolgáló akcióterv

Az Alpok–Kárpátok folyosó (AKK) az Alpok keleti nyúlványai és a Kárpátok nyugati része közötti vadállat-folyosó. Az e folyosó védelmét szolgáló akcióterv biztosítási és helyreállítási célokat és intézkedéseket fogalmaz meg 2022-ig (Weinviertel Management, 2014). Célja a biodiverzitás biztosítása és megőrzése. Többek között az alábbi célokat követi:

- Utak és vasútvonalak átjárható kialakítása
- A további szétszabdalás elkerülése
- Az AKK beágyazása a területfejlesztési eszközökbe

E célok egyeztetett kommunikációval, figyelemfelkeltéssel és ellenőrzéssel érhetők el.

Amennyiben egy tervezett vasút bekerül a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keret szabható azoknak a projekteknek is, védendő természeti területet és tájegységeket érintenek. A javasolt hálózatátalakítás az AKK térségét, ill. környékét érinti. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja az Alpok–Kárpátok folyosó védelmét szolgáló akcióterv céljainak elérését (vö. 7.2.3 fejezet).

BAUM – térségi fejlesztési koncepció

A Pozsony környéki régió 14 osztrák települése számára készült egy **térségi fejlesztési koncepció** (alsó-ausztriai regionális menedzsment, Regionalmanagement Burgenland GmbH, 2014). Ez egyeztetett regionális fejlesztési szándékokat fogalmaz meg a lakosság és helyszínek, településfejlesztés, természet és környezet, zöld és nyitott tér, közlekedés és mobilitás, valamint a hidrológia és árvízvédelem témakörében. Többek között biztosítani kell a települések területeinek bővítési lehetőségeit a természeti térségek egyidejű védelme mellett, és figyelembe kell venni a természeti térségekre meghatározott irányadó funkciókat a nemzeti és nemzetközi tervezések során (ugyanott: 9. oldal). Meg kell vizsgálni és koncepcióba kell állítani a Pozsony körüli körgyűrűs közúti összeköttetést a környező települések bővítési területeinek egyidejű biztosításával, valamint a Wolfsthal – Petržalka vasúti összeköttetés hiányzó részének pótlásával (ugyanott: 10. oldal).

Amennyiben egy tervezett vasút bekerül a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keret szabható azoknak a projekteknek is, amelyek ellentétben állnak a talajhasználat más formáival, pl. a településfejlesztéssel, vagy védendő természeti területet és tájegységet érintenek. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a Pozsony környéki régió térségi fejlesztési koncepciójában foglalt célok elérését.

Városi régió + időközi jelentés

A Keleti tervezési közösség, Bécs, Alsó-Ausztria és Burgenland szövetségi tartományok együttműködési platformja **időközi jelentésében** (PGO 2011) bemutatja a régió közös jövőképét. A **célok** közé tartozik többek között (ugyanott: 48. oldaltól):

- A regionális fejlesztési központok/helyszínek kiépítésének koncentrációja a felsőbbrendű vasút- és közúthálózat metszéspontjaira
- Kiegyensúlyozott viszony megteremtése a lakosság és a régióban található munkalehetőségek között, a munkába járók ingázási forgalmának csökkentése
- A regionális zöld- és vadfolyosók megőrzése és egybekapcsolása

A célok eléréséhez erősíteni kell a **tartomány és az önkormányzatok közötti együttműködést**, valamint erősebben figyelembe kell venni a régióra jellemző peremfeltételeket a településeken túlnyúló tervezésnél. A helyszínek tervezése és fejlesztése során – különösen a versenyképes, településeken túlnyúló jelentőségű helyszínek esetében – a települések közötti együttműködési formákat erősebben támogatni kell (ugyanott: 51. oldal). Ezeket az előírásokat a javasolt hálózatátalakítás megvalósítása során minden esetben figyelembe kell venni.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakításával megteremthetők a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztésének előfeltételei Ausztriában, a közös Európában. Mivel a javasolt hálózatátalakítás Bur-

genlandot, Alsó-Ausztriát és Bécs nagytérséget érinti, az a közlekedési ágazat jövőbeni fejlesztéséhez, valamint a város- és regionális fejlesztéshez is megteremti az előfeltételeket a keleti régióban. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a Városi régió + időközi jelentés céljainak elérését.

Vienna Airport régió

A Vienna Airport régió a bécsi repülőtérből és a környező hét településből (Enzersdorf an der Fischa, Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat és Zwölfaxing) álló platform. Célja a régió teljeskörű fejlesztése és **fenntartható gazdasági- és lakóhelyszínként** való megjelenítése (Vienna Airport régió, év nélkül). Ehhez erősíteni kell a regionális és nemzetközi **helyszínmarketinget**, és a **bécsi repülőteret reklámhordozóként** kell felhasználni. Emellett javítani kell az elérhetőséget és mobilitást, valamint a természetet és ökológiát is be kell építeni. E célok eléréséhez sor került többek között egy internetalapú helyszíni információs rendszer és egy marketingplatform kifejlesztésére.

Amennyiben egy tervezett vasút bekerül a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba, azzal keret szabható azoknak a projekteknek is, amelyek ellentétben állnak a talajhasználat más formáival, pl. a településfejlesztéssel, vagy védendő természeti területet és tájegységet érintenek. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja a Vienna Airport régió céljainak elérését.

Az osztrák natúrparkokról szóló stratégiai dokumentum

Az osztrák natúrparkok 1995 óta az Ausztria Natúrparkjainak Szövegsége (VNÖ) alá tartoznak. A szövetség központi szerepet játszik a natúrparkok minőségi továbbfejlesztésében és központi marketingprojektek végrehajtásában. A következő célokat kell követni (lásd Ausztria Natúrparkjainak Szövegsége (év nélkül):

- A természeti térségek védelme fenntartható használattal
- Szabadidős létesítmények kínálata
- Oktatás
- Impulzusok a regionális fejlesztéshez

A fentiek arra is irányulnak, hogy a natúrparkok helyzete a természetvédelmi törvényalkotásban erősödjön.

Egy tervezett vasút szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatba való felvételével keret szabható azon elképzelésnek, amelyek natúrparkokat érintenek. A javasolt hálózatátalakítás így befolyásolhatja az osztrák natúrparkokról szóló stratégiai dokumentum céljainak elérését.

4.3 A KÖRNYEZETVÉDELEM CÉLJAI

A **környezetvédelem céljai** egyrészt a nemzetközi, nemzeti és tartományi szintű, vonatkozó **tervekből és programokból** (vö. 4.2 fejezet), másrészt a konkrét szűk vizsgált terület **érzékenységét illető, jogilag megszövegezett rendelkezésekből és konkrét célkitűzésekből** (lásd7.2 fejezet) vezethetők le.

Az SP-V irányelv előírásainak megfelelően a **környezetvédelmi célokat** a 7.2 fejezetben **témák szerint** adjuk meg.

4.4 AZ SP-V-TÖRVÉNY 5. § 4. PONTJA SZERINTI CÉLOK

A hálózatátalakítási javaslat megfelel az **SP-V-törvény 5. § 4. pontja szerinti céloknak**:

„a) fenntartható személy- és áruszállítás biztosítása a lehető legkedvezőbb szociális és biztonsági feltételekkel;

b) az Európai Közösség céljainak megvalósítása, különösen az európai közös közlekedési hálózat és verseny megvalósítása terén;

c) a környezetvédelmi tényezők figyelembe vételével magas környezetvédelmi színvonal biztosítása;

d) a gazdasági és társadalmi összetartás erősítése Ausztriában és az Európai Közösségben;

e) kvalitatív értelemben véve értékes közlekedési infrastruktúra kialakítása a lehető legészszerűbb gazdasági feltételek mellett;

f) a közlekedési módok relatív előnyeinek megtartása;

g) a meglévő kapacitás optimális kihasználásának biztosítása;

h) az interoperabilitás és az intermodalitás kialakítása a különböző közlekedési módok között és azokon belül;

i) a lehető legmagasabb összesített költséghaszon-arány;

j) a szomszédos országok közlekedési útvonalhálózatához történő csatlakozás kiépítése, és az ezen hálózatokba történő becsatlakozás, valamint az interoperabilitás támogatása."

A **célok figyelembe vételének igazolása** a módszertani eljárás leírásánál található a 5.3.1 fejezetben, illetve a 23. táblázat. táblázatban.

5

MÓDSZERTANI MEGFONTOLÁSOK

A környezeti jelentés elkészítését módszertani megfontolások előzték meg: világosan meghatároztuk a vizsgálat időbeli, térbeli és tartalmi kereteit. A hálózatátalakítás várhatóan jelentős hatásainak megállapítása, leírása és értékelése áttekinthető séma és elsősorban mennyiségi módszerek szerint történik.

5 MÓDSZERTANI MEGFONTOLÁSOK

5.1 A RENDSZERHATÁROK KIJELÖLÉSE

5.1.1 A VIZSGÁLATI KERET TERÜLETI MEGHATÁROZÁSA

A vizsgálati keret **területi meghatározáshoz** megkülönböztetünk egy funkcionális vizsgálati területet és egy szűkebb funkcionális vizsgálati területet. Ezáltal figyelembe vesszük azt a körülményt, hogy a javasolt hálózatátalakításnak az vasúthálózat bővítése következtében indirekt, illetve a tervezett vasútvonal megvalósításán keresztül, direkt hatásai is lesznek.

A **funkcionális vizsgálati terület** az a terület, amelyen a javasolt hálózatátalakítás a forgalomra hatással lehet (vö. 6. ábra, Terv mappa). Ezen a területen vizsgáljuk a hálózatátalakításból adódó **indirekt (környezeti) hatásokat** (pl.: gazdasági és társadalmi hatások, klímahatások).

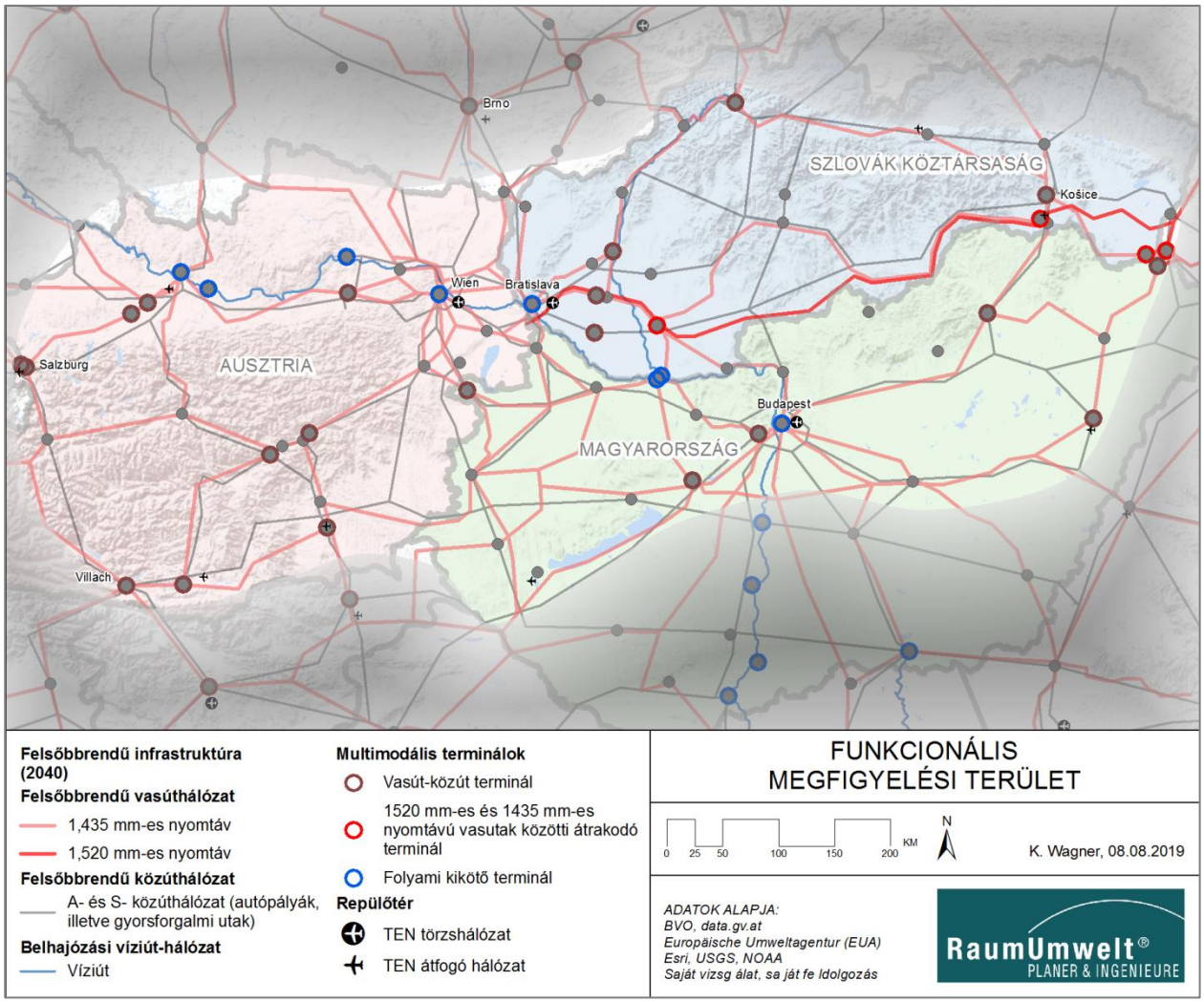
A funkcionális vizsgálati terület kiemelten vonatkozik a **hálózatra** és magába foglalja a felsőbbrendű közlekedési hálózatnak azt a részét, melyen a javasolt hálózatátalakítás **közlekedési funkcionális változásokat** eredményezhet. Ez az osztrák hálózaton a Salzburg / Villach vonaltól északra, a szlovák úthálózat egészére, valamint a magyar közlekedési hálózaton a Mediterrán folyosótól északra fekvő részekre vonatkozik.

A **szűkebb vizsgálati terület** mindazt a területet jelenti, amelyre a hálózatátalakítás következtében fellépő terv fizikai hatással lehet (vö. 7, Terv mappa). Ezen a területen azokat a **direkt (környezeti) hatásokat** vizsgáljuk, melyekkel a konkrét vasútépítési projekt megvalósításakor, az áruterminált is beleértve, előreláthatólag számolni kell (pl. területfelhasználás, sorompóhatás, ökológiailag érzékeny folyók keresztezése, meghatározott csomópontokon jelentkező zajterhelés).

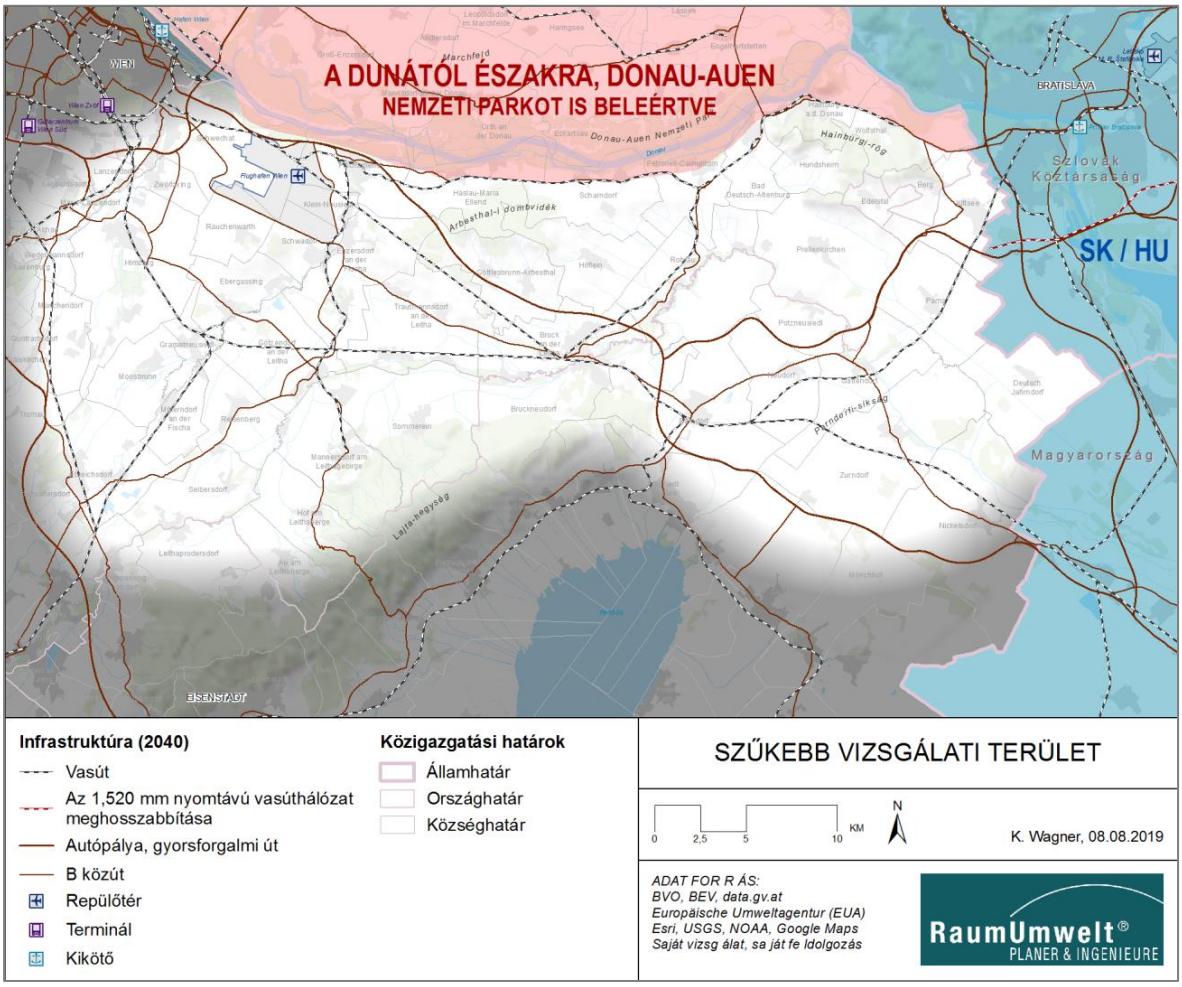
A szűkebb vizsgálati terület elsősorban **területre vonatkozik** és az osztrák állami terület azon részét öleli fel, amelyen az osztrák nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendeletet alapul véve **vasútépítési projektek észszerűen kivitelezhetők**. Mivel a javasolt hálózatátalakítás egy **tervezett vasutat** érint, ezért a térségben mindenképpen új építkezéssel kell számolni.

A **teljes tervre nézve a szlovák részre történő határátlépési pont** a Dunától délre, az osztrák-szlovák határon található. Így a szűkebb vizsgálati területet **északon a Duna (a Donau-Auen Nemzeti Parkkal együtt)**, **keleten a szlovák és magyar államhatár**, **délről a Fertő-tó környéki terület északi része és a Lajta-hegység** fogja közre. A Lajta-hegységtől délre fekvő Burgenland nem a szűkebb vizsgálati terület része, mivel itt nem találhatók olyan felsőbbrendű TEN-T törzshálózati elemek, amelyekkel az 1 520 mm-es hálózat célzott összeköttetése megvalósulhatna.

Béccsel szemben a **Donauländebahn /S 1 Wiener Außenring külső gyorsforgalmi út** képezi a szűk vizsgálati terület funkcionális határát. Nyugaton a vizsgálati terület magában foglalja a **keleti vasútrendszert (Ostbahn-t), ill. a Gramatneusiedl-Wampersdorf vasútvonalat**, mivel itt már a felsőbbrendű sínhálózatba való bekötés követelménye teljesíthető, és – az erőforrások takarékos használatának jegyében is – nincs szükség a vonal nyugat felé történő továbbvezetésére.



6. ábra: Felsőbbrendű közlekedési hálózat a funkcionális vizsgálati területen 2040-ben (saját ábra)



7. ábra: Szűkebb vizsgálati terület Bécstől keletre (saját ábra)

5.1.2 A VIZSGÁLATI KERET IDŐBELI MEGHATÁROZÁSA

A vizsgálati keret **időbeli meghatározása** a vasút várható **forgalomba helyezéséhez és a közlekedési hatásosságához** igazodik. Jelenleg a Kassa-Bécs vasúti folyosó üzembe helyezése a terminál nélkül 2033-ra várható. Mivel a közlekedés teljes hatékonysága nem csak a tervezett vasútvonal megvalósításán, hanem a funkcionális vizsgálati területen az infrastruktúra fejlesztésén is múlik, ezért **kellően tág időhorizontot** választunk.

Ausztriában a **Zielnetz 2025+** olyan vasútprojekteket tervez be, amelyek a tervezett vasút teljes közlekedési hatékonyságához szükségesek. Európai szinten **TEN-T törzshálózatnak 2030**-ig kell megvalósulnia, a teljes közlekedési hatékonyság ez után még néhány évet igénybe vesz majd.

A BMVIT jelenleg kidolgozás alatt álló **összközlekedési prognózisa** a prognózis horizontját a **2040**-es évre rögzíti. Ez a prognózis horizont a tervezett vasúttal összefüggésben is realisztikus becslésnek tűnik a teljes közlekedési hatékonyság elérésére.

Ezt előrebocsátva, a **vizsgálati keret időbeli határára** a **2040-es évet** fogjuk használni.

5.1.3 AZ ALKALMAZÁSI KÖR TARTALMI MEGHATÁROZÁSA

A vizsgálati keret **tartalmi meghatározása** elsődlegesen a vizsgált **közlekedési rendszerrel** kapcsolatos megállapításokat foglal magában[5]. Első lépésben meghatározásra kerül, hogy mely **szállítóeszközök és mely közlekedési módok** milyen mértékben játszanak a megfigyelésben szerepet. Második lépésben feltevéseket fogad el arra vonatkozóan, hogy a közlekedési rendszerek hogyan fejlődnek az időbeli előrejelzési horizontig (vö. 5.1.2).

Szállítást végző közlekedési ágazatok közül elsődlegesen a **vasúti** és a **közúti** közlekedést vesszük alapul. Az előbbi a javasolt hálózatátalakítás tárgyát képezi; az utóbbi nagyon szoros összefüggésben áll a vasúti közlekedéssel. A közúti közlekedésre vonatkozóan teljes értékű vizsgálatot végzünk a további szállításra és átrakodásra vonatkozóan. A **belhajózási víziutakat** és a légiközlekedést annyiban vesszük figyelembe, amennyiben a javasolt hálózatátalakítással összefüggésben állnak. Mindkét közlekedési ágazatra, illetve közlekedési módra érvényes az, hogy az árukezelés más-más formáját (ömlesztett áru, nagy értékű fogyasztási cikkek) érintik, és ezáltal csak korlátozottan köthetők össze közvetlenül a javasolt hálózatátalakítással. Ugyanakkor mindkét szállítást végző közlekedési ágazat, illetve közlekedési mód a Bécs / Pozsony multimodális logisztikai térség részeként kezelendő.

A **nem motoros közlekedést** kizárjuk a vizsgálat alól, mivel a felsőbbrendű közlekedési hálózatban nincs jelentősége.

Az általános **szocioökonómiai fejlődést**, amely a közlekedés fejlődésével szorosan összefügg, nem lehet megbízhatóan részletesen előjelezni, tekintve, hogy mennyire a távoli jövőben van az előrejelzési horizont (vö. 5.1.2). Alapvetően azonban közelítően stabil fejlődésből indulunk ki, amely a **funkcionális vizsgálati területen** az alábbiak szerint alakul:

- A gazdasági integráció a közép- és kelet-európai országokban mérséklet növekedési ütemben halad.
- A gazdasági rendszer egyre inkább tudásalapú ennek megfelelő specializálódott árutermeléssel változatlan nyersanyagigény mellett.
- A nagyvárosi térségekben népességnövekedés mutatkozik, amíg a perifériális térségek a népesség- és gazdasági növekedést tekintve stagnálnak.

A környezeti jelentés ezeket a szocioökonómiai fejlődés nagyon általános feltételezéseit megfelelő előrejelzésekkel látja el.

[5] Ezek a megállapítások alapvetően egyrészt a mindenkori környezeti állapot főbb tényezőinek és várható fejlődésüknek az SP-V-törvény 6. § 2. bek. 4. pontja értelmében történő bemutatását szolgálják, ami a környezeti jelentés megfelelő pontján megtörténik. Azonban, hogy az 1. §, 6. bekezdése szerinti, a közlekedési rendszer fejlesztésével közvetlenül foglalkozó egyéb kezdeményezések szempontjait már a felmérő, scoping dokumentumban célzottan figyelembe vegyük, ezeknek a megállapításoknak kellő teret biztosítunk a vizsgálati keret tartalmi meghatározása során. Ennek megfelelően a 6 külön foglalkozunk velük.

Ezek a feltételezések a **szűkebb vizsgálati területen** is visszaköszönnek. Így abból fogunk kiindulni, hogy a Bécstől keletre eső terület települési nyomása továbbra is növekedni fog. Különlegessége a szűkebb vizsgálati területnek a nagy szélenergia termelési lehetőség, mivel itt különösen nagy területen jelen van.

A tartalmi feldolgozás teljes mértékben követi az **SP-V-iránymutatást** (BMVIT 2018): Odafigyelünk arra, hogy az iránymutatás minden fontos tartalmi témakörét érintsük. A hatások vizsgálatakor a hangsúlyt ennek megfelelően a minőségi értékelési módszerekre kell helyezni. Ez az ajánlás a **Stratégiai Környezeti Vizsgálatról szóló Kézikönyvben** (Institut für Technikfolgen-Abschätzung der Österreichischen Akademie für Wissenschaften 2013: 2-29) is szerepel:

> *„Az SKV-szinten az adatok gyakran bizonytalanok. Ezért főleg minőségi értékelési módszerek alkalmasak, például a hatások és kölcsönhatások, illetve az alternatívák előnyeinek és a hátrányainak szóbeli, érveléses jellemzése. A mennyiségi számítási modelleket SKV-szinten a magas tervezési szint és az ezzel összefüggő előrejelzések bizonytalanságai miatt óvatosan szükséges kezelni (Óvatosan a pontosság látszatával!) - még, ha nagyon vonzónak is tűnik, a lehetőleg sok számszerű eredmény produkálása."*

Mindig azt a módszert szükséges kiválasztani, amely ésszerű **ráfordítás** mellett lényeges és tartalmilag ellenőrizhető **állításokat** eredményeznek.

Mivel elkerülhetetlen, hogy a kötelező kvalitatív értékelési módszerekre kell összpontosítani, a **célnak való megfelelőség összgazdasági ellenőrzése** nem teljes mértékben lehetséges – ez megfelel az SP-V iránymutatás (BMVIT 2018) előírásainak is. Egyébként rendelkezésre állnak már **előzetes népgazdasági vizsgálatok**, amelyek részben Ausztriára vonatkoznak és szelektíven bemutatásra kerülnek.

A vizsgálati keret tartalmi meghatározására, mindenekelőtt a **környezeti állapot** általános bemutatását, valamint a **hatásvizsgálatot** illetően, az 5 fejezetben kerül sor. Az SP-V-törvény, valamint az SP-V iránymutatás előírásainak alapján tesszük meg a vonatkozó megállapításokat a környezeti jelentésre vonatkozóan.

5.2 A KÖRNYEZETI FELTÉTELEK ÁBRÁZOLÁSÁNAK MÓDSZERTANI MEGKÖZELÍTÉSE

5.2.1 A KÖRNYEZETI FELTÉTELEK ÁBRÁZOLÁSÁNAK FOLYAMATA

A **környezeti feltételek** (környezeti állapot, a környezeti jellemzők, a környezeti problémák és a környezetvédelmi célok) ábrázolása a vizsgálati keret differenciált területi elhatárolásával történik (vö. 5.1.1) külön a funkcionális vizsgálati területre, illetve a szűkebb vizsgálati területre. Ez annak a feltételezésnek

is megfelel, hogy a várhatóan jelentős hatások jellegüket tekintve a kétféle típusú térségben erősen különböznek (vö. 9.1).

A **funkcionális vizsgálati területen** elsősorban olyan tényezőkkel foglalkozunk, amelyeknek a várható hatásokat tekintve **nincs, vagy csak csekély területi vonzata** van. Olyan tényezők tartoznak ide, mint

- a **népesség** és a **gazdasági térség**,
- a közlekedési összefonódások, a TEN-T fejlesztései, valamint
- a **forgalmi helyzet** és az **teherforgalmat érintő fejlesztések.**

Elsődlegesen azon célokat vesszük figyelembe, amelyek általánosan függnek össze a **közlekedési rendszer egészének** fenntartható, ill. életképes fejlődésével.

A **szűkebb vizsgálati területen** minden szempontot végig tárgyalunk, amelyek **alapvetően érzékenyek a vonalas infrastruktúra terveivel** szemben. A szűkebb vizsgálati terület mérete miatt a környezeti feltételek ábrázolása a térstruktúra tekintetében **absztrakt szintű**, például kijelölt védett területek alapján történik. Az érintett szempontok (az SP-V-törvény 6. § 2. bek. 8. pontja alapján) a következő **témakörökben** foglalhatók össze:

- **Települési és gazdasági térség**
  - Népesség (népesség és településfejlesztés, regionális gazdasági szerkezet)
  - Anyagi javak[6]
  - Kulturális javak és kulturális örökség
- **Ember és egészség**
  - Az emberek egészsége
  - Zaj és levegő
  - Éghajlati tényezők
- **Természet és tájak**
  - Biológiai sokszínűség, növény- és állatvilág
  - Táj
- **Víz, talaj, valamint víz- és talajhasználat**
  - Víz (talaj- és felszíni vizek)
  - Talaj és felszín
  - Hasznosítás

[6] Az „anyagi javak” fogalma alatt a környezeti jelentés keretében kizárólag a felsőbbrendű infrastruktúrát értjük.

A szűkebb vizsgálati terület elsődlegesen azokat a célokat veszi figyelembe, amelyek a **konkrét terület kontextusában a** megnevezett aspektusok **fejlesztéséhez és megőrzéséhez** kapcsolódnak. A **környezetvédelmi célokat** a vonatkozó tervek és programok, a jogszabályokban rögzített, konkrét területi vonatkozású vagy anélküli rendelkezések (pl. védett területek megőrzésével kapcsolatos, rendeletbe foglalt célok), valamint a szűk vizsgálati terület érzékeny kérdései alapján vezetjük le.

A környezeti feltételek **meghatározásához** a funkcionális vizsgálati terület, valamint a szűkebb vizsgálati terület **írásos forrásait** vesszük alapul.

A **jelenlegi környezeti állapot fejlődését** is bemutatjuk, főleg ami a felsőbbrendű közlekedési rendszer fejlesztésétől független szempontokat illeti, amennyiben azok beláthatók. Ez kifejezetten az **általános területfejlesztést** érinti, amelynek bemutatásához felhasználunk jogalapokat, stratégiákat és más terveket, illetve programokat (vö. 3).

A kinyert információk **feldolgozása** szintén külön történik a funkcionális vizsgálati területre és a szűkebb vizsgálati területre:

- Ezek bemutatása a **funkcionális vizsgálati területen** elsődlegesen **szöveges** formában történik, adott esetben táblázatokkal, ill. grafikonokkal kiegészítve.
- A **szűkebb vizsgálati területen** a területi információk, tehát pl. védett területek, bemutatása elsődlegesen a **terv szerinti** formában történik, majd ezt kiegészítésképpen átfordítjuk **területi ellenállás** alapú leírásra. A területi ellenállásokat jól követhető **érzékenységi feltevések** alapján adjuk meg a lineáris vasúti infrastruktúrák (a vasútvonal vágányberendezései) és a területi vasúti infrastruktúrák (terminál) tekintetében. A területi ellenállásokat a következő munkafázisban **összesítjük**, ezáltal a szűkebb vizsgálati területről a tervezési szakasznak megfelelő területkép alakul ki. A magyarázó információk szövegesen szerepelnek.

Az így előkészített információk képezik a várhatóan jelentős hatások meghatározásának, jellemzésének és értékelésének **alapját** (vö. 9).

A vizsgált témakörök tervbeli megjelenítése, valamint az azokból levezetett területi ellenállások a környezeti jelentéshez mellékelt **tervmappában** is megtalálhatók.

5.2.2 A TERÜLETI ELLENÁLLÁSOK MEGHATÁROZÁSÁNAK FOLYAMATA

A szűkebb vizsgálati területen belül a környezeti feltételek megjelenítésének keretében (vö. 7.2 fejezet) számos **regionális információ** gyűlik össze. Ezeket az információkat a környezeti jelentéshez tervmegjelenítésként (vö. tervmappa) mellékeljük a következő témakörökben:

- Települési területek és infrastruktúra
- Természet- és tájvédelem

- Élettér-hálózat
- Művelt területek típusai
- Víz
- Talaj- és talajhasználat

Az elemzett **területi struktúrák változóan érzékenyek** a vasúti infrastruktúrák hatásaira, és földrajzilag **eltérően alkalmasak** az ilyen projektek megvalósítására. Továbbá a topográfiai adottságok is megjelennek térinformációként.

A jelen hálózatátalakítási javaslat egyrészt egy **terminál**, másrészt egy olyan **vasútvonal** számára teremti meg a kereteket, amely ezt a terminált összeköti az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózattal Szlovákiában. A területi struktúrák érzékenységének, illetve alkalmasságának besorolásakor ezért a jelen esetben különbséget kell tenni egyrészt a felületi terminál, másrészt a lineáris vasútvonal érzékenysége, illetve alkalmassága között. Végül pedig a **felületi vasúti infrastruktúrák** lehetséges hatásai is nagyban különböznek a **lineáris vasúti infrastruktúrák** lehetséges hatásaitól. Míg például egy vízfolyás keresztezése vasútvonalak esetében műtárgyakkal környezetkímélő módon megvalósítható, a vízi környezet felületi igénybevétele annak tönkretételét jelentené.

A területi ellenállással kapcsolatos elemzés különböző hatásainak leképezéséhez ezért két **besorolási rendszert** alkalmazunk – egyet a felületi, egyet a lineáris vasúti infrastruktúrákhoz.

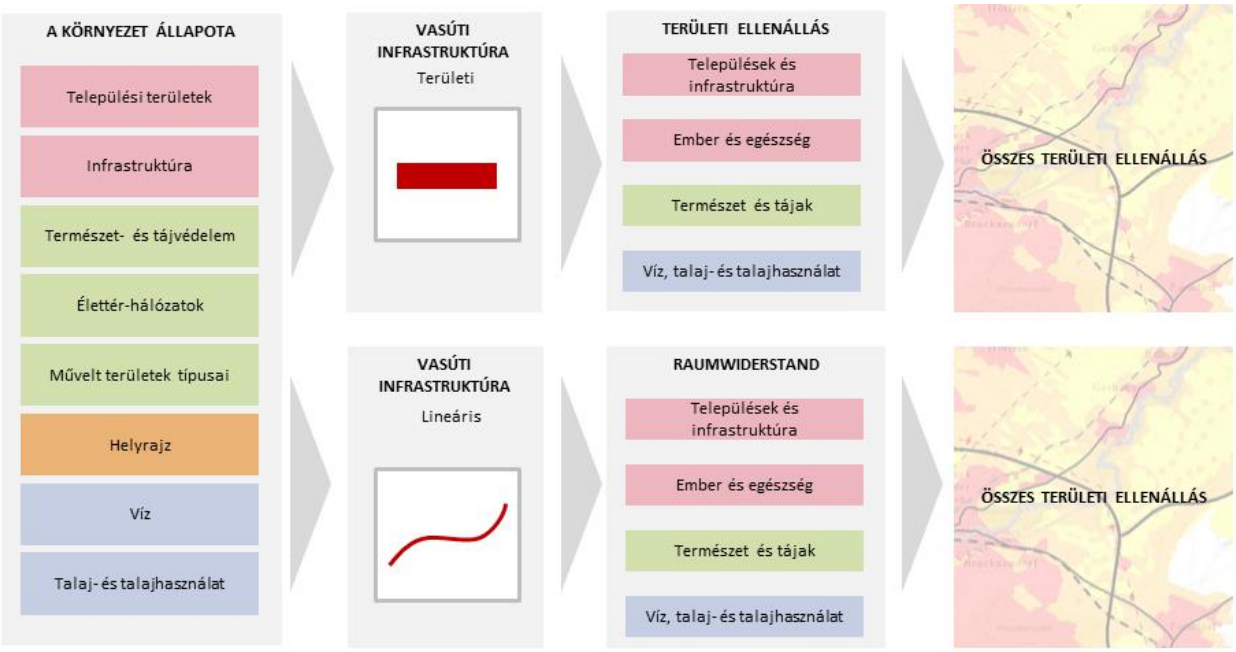
Az érzékenység ennek kapcsán elsődlegesen az egymással **versenyző területhasználatokra,** ill. **különböző védettségi jogcímekre** vezetendő vissza. Az alkalmasság rendszerint fizikai és topográfiai feltételektől függ. Ebből különböző **területi ellenállások** adódnak, amelyek már hozzávetőleges vizsgálat eredményeként is világosan azonosíthatók. A területi ellenállások megjelenítését a területi ellenállások **besorolása** előzi meg (vö. 1).

Területi ellenállási kategória	Meghatározás
Nagyon magas	Jelentős érzékenység a felületi /lineáris vasúti infrastruktúrát érintő projektek hatásaival szemben, ami ennélfogva az engedélyezés akadálya. Olyan tényállást jelent, amelyben a projekt engedélyezése akadályokba ütközhet, rendszerint jogilag kötelező érvényű előíráson alapul, és a projekt mellett szóló jelentős indokokat követel.
Magas	Jelentős érzékenység a felületi /lineáris vasúti infrastruktúrát érintő projektek hatásaival szemben, ami a megítélés során a döntés szempontjából jelentőséggel bír. Olyan tényállást jelent, amely jogszabályi vagy törvénybe nem foglalt szabványokon, a környezet minőségére irányuló regionális tervezési vagy szakvéleménybe foglalt értékelésen alapul.
Közepes	Érzékenység a felületi /lineáris vasúti infrastruktúrát érintő projektek hatásaival szemben, ami az engedélyezés szempontjából esetleg jelentőséggel bír. Olyan tényállást jelent, amely nem feltétlenül vezethető le jogszabályokból vagy más, kötelező érvényű előírásokból, de amelyek mérlegelése hatással van a helyszínválasztásra.
Csekély – nagyon csekély	Minden fennmaradó terület a szűkebb vizsgálati területen, amely nem sorolható a nagyon magastól közepesig terjedő területi ellenállási kategóriákba.

1. táblázat: A területi ellenállási kategóriák meghatározása (saját szerkesztés)

A besorolást követően a kielemzett területi információk különböző **területi ellenállási kategóriákhoz** történő hozzárendelése és – felületi és lineáris vasúti infrastruktúrák szerint külön – **témakörökbe történő csoportosítása** követi (vö. 7.3). A jobb **használhatóság,** illetve a **szemléltetés** kedvéért a témaköröket a környezeti feltételek megjelenítése alapján összesítjük, illetve felosztjuk

A környezeti állapotból levezetett területi ellenállásokat elsőként **témakörönként**, végül pedig – felületi és lineáris vasúti infrastruktúrák szerint külön – **összesítve, a** terv szerint mutatjuk be (vö. 8. ábra).



8. ábra: A területi információk átalakítása területi ellenállássá (saját szerkesztés)

Amennyiben a területi ellenállások több kategóriája átfedésben van, úgy csak a **legmagasabb kategóriát** ábrázoljuk. Továbbá **nem összegezzük** az adott területen meghatározott több különböző vagy azonos területi ellenállást.

5.3 A HATÁSKIÉRTÉKELÉS MÓDSZERES MEGKÖZELÍTÉSE

5.3.1 ÉRTÉKELÉSI KERET

5.3.1.1 Célrendszeren alapuló értékelés

A várhatóan jelentős hatások meghatározása, leírása és értékelése egy célrendszer alapján történik. Ez a fő- és alcélokból álló célrendszer a releváns céldokumentumok átfogó elemzésének eredményeként (vö. 3. fejezet) megad egy **össztársadalmi viszonyítási keretet.** Ez a viszonyítási keret egyrészt megmutatja a döntés szempontjából egyáltalán jelentőséggel bíró, és emiatt meghatározni és leírni szükséges struktúrákat. Másrészt világossá teszi azt, hogy milyen releváns hatásokat kell értékelni; tehát hogy milyen fejlődés kívánatos, vagy milyen hosszú távú hatás minősíthető elfogadhatónak, illetve kívánatosnak.

A célrendszer felosztható **főcélokra**, amelyek nagyon általános állítások, és nem vonatkoznak közvetlenül közlekedési vagy mobilitási kérdésekre. A főcélok megfelelnek a választott, egységes szemléletű megközelítésnek, ezzel is mutatva azt, hogy a döntés szempontjából jelentőséggel bíró hatások nagyon sokrétűek, és az élet számos területét érintik.

Minden főcélnak **részcélok** vannak alárendelve, amelyek esetenként kifejezetten közlekedési kérdésekre vonatkoztathatók. A részcélok a hatások értékelésekor vizsgálati szempontként működnek; vagyis lehetőség szerint minden részcéllal kapcsolatban állást kell foglalni.

Rendezési keretként az SP-V iránymutatás ajánlásainak megfelelően a három **fenntarthatósági dimenzió** szolgál: ökológia, társadalom és gazdaság:

- Az **ökológiai célok** az élet természetes alapjainak védelmét, az erőforrások fenntartható és kímélő használatát, valamint a környezetminőség fenntartását szolgáló célokat foglalják magukban.
- A **társadalmi célok** azokat a célokat foglalják magukban, amelyek tárgyát az ember, életkörnyezetének minősége, az igazságosság, a biztonság és a jóllét képezi.
- A **gazdasági célok** közé az ausztriai és régióbeli gazdasági stabilitás megszilárdítását és szavatolását, a jólét és a közérdek előmozdítását célzó és a hatékonyságot szavatoló célok sorolhatók.

A megfogalmazott politikai célok **fenntarthatósági követelménye** szinte minden elemzett céldokumentumban (vö. 3. fejezet) kimondottan, vagy hallgatólagosan szerepel, és igazolja ugyanezen politikai célok legitimitását.

A főcélokra és részcélokra tagolódó célrendszer a vonatkozó céldokumentumok összegyűjtésének és átfogó elemzésének eredményeképp jött létre (vö. 4 fejezet). A célrendszer kidolgozásához vezető út **lépései**:

- **A céldokumentumok összegyűjtése:**
  Minden területi helyhatósági szintű, eltérő normatív jellegű dokumentum összegyűjtése: vonatkozó tervek és programok (vö. 4), jogszabályokban rögzített rendelkezések, és az érzékenység alapján megfogalmazott célkitűzések (vö. 7). A kifejezetten a közlekedési rendszerek fejlődésére vonatkozó dokumentumokat, valamint az általánosabb tartalmú dokumentumokat egyaránt össze kell gyűjteni. A gyűjtés kiterjed a nemzetközi, az országos, tartományi és államközi dokumentumokra, valamint Bécs, Alsó-Ausztria és Burgenland szövetségi tartományok dokumentumaira is.
- **A céldokumentumok kiértékelése:**
  Az említett dokumentumokat vonatkozó központi tartalmuk, illetve célkitűzéseik szerint kell kiértékelni és bemutatni.
- **Összesítés egy kritériumlistán:**
  A fentiek során kinyert megállapításokat célok szerint csoportosítani kell, majd meg kell állapítani a közöttük fennálló összefüggéseket. Ebből kell kidolgozni a hierarchikus célrendszert.

A célrendszer magában foglalja az SP-V-törvény 6. §, 2. bekezdés 8. pontjában megfogalmazott összes **lényeges tényezőt**, amelyekkel a környezeti állapot bemutatásánál is foglalkozunk (vö. 7 fejezet).

5.3.1.2 Standardizálás célteljesülési fok szerint

A hatásokat az egymással való jobb összehasonlíthatóság érdekében célteljesülési fokká kell átalakítani. Ez a **standardizálás** megfelelően egyszerűsített szinten történik. Hét célteljesülési fok segítségével meg kell adni azt, hogy egy hatás a kapcsolódó vizsgálati szempont tekintetében mennyiben előnyös vagy hátrányos. A hét **célteljesülési fok** (vö. 2) a következőképpen határozható meg:

- **„túlnyomórészt célirányos"**: A hatások a főcél tekintetében relevánsak, és összességében különösen pozitívan járulnak hozzá az eléréséhez. A cél teljesülését hátráltató körülmény nincs, alig van, vagy jelentéktelen, vagy ha mégis, akkor a pozitív hozzájárulások bármelyik esetben egyértelműen meghaladják, és emiatt elhanyagolható.
- **„részben célirányos"**: A hatások a főcél tekintetében relevánsak, és összességében pozitívan járulnak hozzá az eléréséhez. Létezhetnek olyan körülmények, amelyek hátráltatják a cél teljesülést, azonban a pozitív hozzájárulások jól láthatóan túlsúlyban vannak.
- **„tendenciáját tekintve célirányos"**: A hatások a főcél tekintetében relevánsak, és valamennyire pozitívan járulnak hozzá az eléréséhez. Léteznek olyan körülmények, amelyek hátráltatják a cél teljesülést, de a pozitív hozzájárulások túlsúlyban vannak.

- **„célsemleges”:** A hatások a főcél tekintetében nem relevánsak, illetve összességében sem pozitívan, sem negatívan nem járulnak hozzá az eléréséhez. Az esetleges kevéssé pozitív, illetve negatív hozzájárulások nem jelentősek, vagy egyensúlyban vannak, és ezáltal elhanyagolhatók.
- **„tendenciáját tekintve a céllal ellentétes”**: A hatások a főcél tekintetében relevánsak, és valamennyire negatívan járulnak hozzá az eléréséhez. Léteznek olyan körülmények, amelyek elősegítik a cél teljesülést, de a negatív hozzájárulások túlsúlyban vannak.
- **„tendenciáját tekintve a céllal részben ellentétes”**: A hatások a főcél tekintetében relevánsak, és összességében negatívan járulnak hozzá az eléréséhez. Létezhetnek olyan körülmények, amelyek elősegítik a cél teljesülést, azonban a negatív hozzájárulások jól láthatóan túlsúlyban vannak.
- **„túlnyomórészt a céllal ellentétes”**: A hatások a főcél tekintetében relevánsak, és összességében különösen negatívan járulnak hozzá az eléréséhez. A cél teljesülését elősegítő körülmény nincs, alig van, vagy nem jelentős, de ha mégis, akkor a negatív hozzájárulások bármelyik esetben egyértelműen meghaladják, és emiatt elhanyagolható.

„túlnyomórészt célirányos”	„részben célirányos”	„tendenciáját tekintve célirányos”	„célsemleges”	„tendenciáját tekintve a céllal ellentétes”	„részben a céllal ellentétes”	„túlnyomórészt a céllal ellentétes”
++	+	(+)	0	(-)	-	--

2. táblázat: A célteljesülési fok ábrázolása (saját szerkesztés)

A célteljesülési fokot az egyes főcélokhoz minden alternatívánál **súlyozás és összesítés nélkül** állítjuk össze. Az egyes részcélokat az alternatívák várhatóan jelentős hatásainak értékelésekor már nem vizsgáljuk.

5.3.2 MÓDSZEREK

A várhatóan jelentős hatásokat úgy a **javasolt hálózatátalakítás**, mint a 8 bemutatott **alternatívák** tekintetében **meghatározzuk, leírjuk és értékeljük.** A **várható nagyobb hatások meghatározásának és leírásának** céljára az SP-V iránymutatás szerint elsődlegesen **minőségi megközelítésmódot** választottunk. A hatásokról elsősorban **plauzibilitási feltevések** és a **hatások közötti összefüggések** bemutatásával teszünk állításokat. A feldolgozás célja elsősorban a hatások **széles terjedelmű téma szerinti** bemutatása és kevésbé az, hogy az egyes hatásokra nézve látszólag pontos mennyiségi eredményeket tüntessünk fel. Ennek megfelelően, valamint a SP-V iránymutatás előírásaiban foglaltak szerint, a hatások értékeléséhez **hatáselemzést** végzünk.

A javasolt hálózatátalakítás **előreláthatóan jelentős hatásainak** ábrázolása a vizsgálati keret differenciált területi elhatárolásával (vö. 5.1.1) külön-külön történik a funkcionális vizsgálati területre, illetve a szűkebb vizsgálati területre. Feltehető, hogy a várhatóan jelentős hatások **jellegüket tekintve a kétféle típusú térségben erősen különböznek**.

A 9.2.1 meghatározzuk, leírjuk és értékeljük azokat az előreláthatóan jelentős **hatásokat**, amelyekkel a javasolt hálózatátalakítás eredményeként **mindenképpen számolni kell**. Ezek elsősorban a funkcionális vizsgálati területen fellépő hatások, emellett azonban a szűkebb vizsgálati területen is jelentkeznek meghatározott hatások, amelyekkel a tervezett vasútvonal megvalósításának konkrét formájától függetlenül számolni kell:

- A feldolgozás során a **funkcionális vizsgálati területen** azokra a **közvetett hatásokra** fordítjuk a figyelmet, amelyek a **közlekedési hálózat egészének megváltozásából** adódnak.
- A **szűkebb vizsgálati területen** az elemzés olyan **közvetlen hatásokra** összpontosít, amelyekkel mindenképpen számolni kell, amennyiben a javasolt hálózatátalakítás keretében a **vasúti tervek megvalósításra** kerülnek. Általánosságban a környezeti feltételek területi ellenállásként történő ábrázolásával a szűkebb vizsgálati területen (vö. 7.3) azt állapíthatjuk meg, hogy miként valósítható meg a vasúti terv **lehetőség szerint a területtel összeegyeztethető módon**. Bemutatjuk azt, hogy **a tervezett vasúti projekt megvalósítása esetén várhatóan milyen jelentős hatásokkal** kell számolni.

A 9.2.3 fejezetben meghatározzuk, leírjuk és értékeljük azokat az előreláthatóan jelentős **hatásokat**, amelyekkel az **alternatívák** megvalósításakor kell számolni. Ezek a nulladik és a rendszer-alternatíva esetében elsősorban a funkcionális vizsgálati területen fellépő hatások, a terminál-elhelyezkedési alternatívák esetében pedig elsősorban a szűkebb vizsgálati területen fellépő hatások.

Annak érdekében, hogy le tudjuk írni a javasolt hálózatátalakításnak a vonatkozó tervekkel és programokkal, illetve a magasabb rendű célokkal fennálló összefüggéseit, a várhatóan jelentős hatások meghatározása, leírása és mindenekelőtt értékelése a célrendszer alapján történik (vö. 5.3.1 fejezet, 9.1 fejezet).

5.3.3 ÉRTÉKSZINTÉZIS

A hatásvizsgálat keretében már megtörténik a várhatóan jelentős hatások standardizálása. Az értékszintézis során a **célteljesülési fokokat témakörönként** kódoljuk, szembe állítjuk egymással, és egy táblázatban ábrázoljuk. Ennek alapján **alternatívánként** végezzük el az **összesített értékelést**.

Az alternatívánkénti összesített értékelést szövegesen összefoglaljuk, összehasonlítjuk egymással, és szembeállítjuk egymással. Ennek eredményeként kapunk egy **megalapozott ajánlást** az alternatívák egyike, illetve az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakítása mellett**.**

5.4 A TÁRGYKIJELÖLÉSI ELJÁRÁSBÓL EREDŐ ÁLLÁSFOGLALÁSOK FIGYELEMBE VÉTELE

Az SP-V-törvény 4. §-ának rendelkezése szerint a jelen környezeti jelentés BMVIT előtti elkészítését a javasolt hálózatátalakítás hatásai által érintett egyéb **kezdeményezőkkel**, az érintett tartományok **környezetvédelmi szerveivel**, valamint a **szövetségi fenntarthatósági és turisztikai miniszterrel** folytatott konzultáció előzi meg.

A következőkben felsorolt **szervektől** időben **állásfoglalást** kértünk, amit a BMVIT megküldött a kezdeményezőnek abból a célból, hogy e környezeti jelentés elkészítésének során azt figyelembe kell venni:

- ASFINAG
- viadonau
- Burgenland tartomány (2. részl., 5. részl.)
- Alsó-Ausztria tartomány (RU2, RU5, RU7 részl.)
- Bécs város (BD, MA 18 részl.)
- BMNT (I/1 részl.)
- Burgenlandi környezetvédelmi ügyészség
- Alsó-ausztriai környezetvédelmi ügyészség

Ezen túlmenően **kormányzati szerven belüli állásfoglalást** adott a IV/IVVS1 és a IV/IVVS4 részleg, valamint a II/Infra2 részleg.

A 3. táblázat az állásfoglalásokban megfogalmazott azon javaslatok **összefoglalása látható**, amelyek követelményeket fogalmaznak meg a környezeti jelentéssel kapcsolatban, és amelyeket ennek megfelelően **e környezeti jelentésben figyelembe vettünk.**

Javaslat a konzultációs szakaszból	A javaslat figyelembe vétele a környezeti jelentésben
Több terv és program kiegészítése	A terveket és programokat a SUP-RL értelmében a relevanciájuk vizsgálata után vettük figyelembe (4.2 fejezet, 6 fejezet, 7 fejezet).
Intézkedések figyelembe vétele jogilag kötelező érvényű dokumentumok esetén	Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakítása kitűzi a konkrét infrastrukturális intézkedések keretét; az SP-V stratégiai szintjére nézve a konkrét intézkedések nem irányadók.
A légi árufuvarozás bemutatása	A légi árufuvarozással a közlekedési struktúrák, valamint azok fejlődésének bemutatása során foglalkozunk (6.6 fejezet).
A szűkebb vizsgálati terület infrastrukturális és közlekedési üzemi szempontokkal való kiegészítése	Az említett típusú hatások a funkcionális vizsgálati terület behatárolását indokolják, így a környezeti jelentés kitér rájuk.
A kulturális örökség szempontját érintő hatások bemutatása	A szűkebb vizsgálati területen található kulturális örökséget, amellyel kapcsolatban az SP-V stratégiai vizsgálati szintjén ésszerű megállapítások tehetők, figyelembe vettük (7.2.1.5 fejezet).
Több, konkrétan megnevezett közlekedési infrastruktúra kiegészítése	A nevezett infrastruktúrákat figyelembe vesszük (6 fejezet).
A TEN-T törzshálózathoz kapcsolódó funkció és szerep bemutatása	A közlekedési struktúrák megjelenítése és fejlődésük ábrázolása során foglalkozunk vele (6.1 fejezet).
Közlekedési számadatok és menetrendek aktualizálása	A bemutatott számokat és menetrendeket aktualizáltuk.
A már meglévő vasútvonalak kapacitásának bemutatása	A javasolt hálózatátalakításnak az infrastruktúra kapacitására gyakorolt hatásával kapcsolatban a hatásvizsgálat során teszünk megállapításokat (9.2 fejezet).
A környezeti feltételek pontosabb ábrázolása	Az adott léptékben észszerűen ábrázolható térbeli információkkal a környezeti feltételeknél foglalkozunk (7 fejezet).
Az áruterminál és adott esetben logisztikai központ főbb adatainak és elhelyezkedésének bemutatása	A mérettel és az áruátrakodás volumenével kapcsolatos feltételezéseket alapul vesszük, viszont a terminál és a logisztikai központ konkrét helyével kapcsolatos feltevéseket nem (3.3.2 fejezet).
A teljes projekt műszaki és nagytérségi alternatíváinak kiegészítése	Az említett alternatív megoldási lehetőségeket már a közös, nemzetközi tervezési szempontok részeként kellő indokkal kizártuk. Ezt a 3.1 fejezetben dokumentáljuk.
Károsanyag-kibocsátás és környezetkárosítás bemutatása	A károsanyag-kibocsátással és környezetkárosítással kapcsolatos helyzetet az SP-V stratégiai jellegének, valamint az SP-V iránymutatásnak megfelelően minőségi szempontból mutatjuk be.
A teljes közlekedési hálózat átalakításának bemutatása	A teljes közlekedési hálózatban jelentkező áthelyezési hatásokat jellegüktől függetlenül vizsgáljuk (vö. 3.2 fejezet, 9.2 fejezet)
Az összefüggő és kapcsolódó projektek bemutatása: az üzemgazdasági és nemzetgazdasági haszon bemutatása, költség-haszon elemzés végrehajtása	A bővítés szükségességét az összes összefüggő és kapcsolódó intézkedés azonosításával együtt értékeljük ki; a kapcsolódó intézkedéseket a területtel szembeni funkcionális követelményeknél megemlítjük, és ezek megvalósítási költségét is megadjuk (9.2.3 fejezet). Az SP-V, valamint az SP-V iránymutatás stratégiai jellegének értelmében a nemzetgazdasági költségeket nem számszerűsítjük, és nem végzünk költség-haszon elemzést.
A Pozsony melletti terminállal jelentkező kölcsönös függőségek figyelembe vétele	A szlovák határon található terminál a teljes projekt tervezése szerint kizárólag Szlovákián belüli regionális elosztásra szolgál.
Minőségi adatok szükségessége	Az SP-V, valamint az SP-V iránymutatás stratégiai jellegének megfelelően az értékelés túlnyomórészt minőségi szempontból történik.
A vasútra történő átrakodás előmozdítását célzó intézkedések bemutatása	Célunk az, hogy a kedvező infrastrukturális előfeltételek megteremtésével biztosítsuk a vasútra történő átrakodás magas részarányát; ezen túlmenő intézkedések a következő tervezési szakaszokban kerülnek kidolgozásra (10.2 fejezet).
A „Bécs” vagy „Bécs térsége” megjelölés üdvözlendő; lehetővé teszi az egyes vonalszakaszok értelmezéssel történő hozzárendelését	Megvizsgáljuk a terminál-elhelyezkedési alternatívákat (9.2.3 fejezet), majd erre alapozva megfogalmazunk egy hálózatátalakítási ajánlást (10.3 fejezet); a végleges megfogalmazás a BMVIT hatáskörébe tartozik.

3. táblázat: A tárgykijelölő dokumentummal kapcsolatos állásfoglalásokból eredő javaslatok figyelembe vétele (saját szerkesztés)

5.5 AZ SP-V-TÖRVÉNYBEN FOGLALT ELŐÍRÁSOK FIGYELEMBE VÉTELÉNEK IGAZOLÁSA

A környezeti jelentéssel szembeni követelmények az SP-V-törvény 6. § 2. pontja szerint	A követelménnyel foglalkozó fejezet
1. A javasolt hálózatátalakítás tartalmának és legfontosabb célkitűzéseinek bemutatása, valamint összefüggése más releváns tervekkel és programokkal	2.1 fejezet; (5 o.) 4 fejezet (17. o.)
2. A javasolt hálózatátalakítás indoklása, valamint a javasolt hálózatátalakítás várt hasznának bemutatása	2.2 fejezet (6 o.); 2.3 fejezet (7 o.)
3. Az alternatívák intermodális és több hálózatra kiterjedő vizsgálata, valamint a vizsgált alternatívák kiválasztásának indoklása és a környezetre gyakorolt hatások vizsgálatának kivitelezési leírása	7.3 fejezet (167 o.); 5.3 fejezet (72 o.)
4. A jelenlegi környezeti állapot irányadó szempontjainak bemutatása és várható alakulásuk a javasolt hálózatátalakítás végrehajtásának elmaradása esetén	6 fejezet (79 o.), 7 fejezet (109 o.); 9.4.1 fejezet (254 o.)
5. A javasolt hálózatátalakítás által előreláthatólag jelentősen befolyásolt területek környezeti jellemzőinek leírása	6 fejezet (79 o.), 7 fejezet (109 o.)
6. A javasolt hálózatátalakítással kapcsolatosan irányadó, jelenlegi környezeti problémák leírása, így különösen azoké a problémáké, amelyek az UVP-G 2000, BGBl. (Szövetségi Közlöny) 697/1993 sz. 2. mellékletben felsorolt, védendő területeket érintik	7 fejezet (109 o.)
7. A javasolt hálózatátalakításra nézve meghatározó környezetvédelmi célok leírása	7.2 fejezet (115 o.)
8. Az előreláthatóan jelentős környezeti hatások leírása, beleértve az olyan tényezőkre gyakorolt hatásokat, mint a biológiai sokféleség, a népesség, az emberi egészség, az állat- és növényvilág, a talaj, a víz, a levegő, az éghajlati tényezők, az anyagi javak, a kulturális örökség, beleértve az építészeti értéket képviselő építményeket és a régészeti kincseket, a tájat és a felsorolt tényezők közötti kölcsönhatást, ide értve a másodlagos, kumulált, szinergikus, rövid-, közép- és hosszútávú, állandó és átmeneti, pozitív és negatív hatásokat.	9 fejezet (191 o.)
9. A tervezett intézkedések bemutatása, amelyek a jelentős negatív, a javasolt hálózatátalakítás végrehajtásához kapcsolódó környezeti hatásokat hivatottak megakadályozni, csökkenteni vagy lehetőség szerint ellensúlyozni, valamint a megfelelő tervezett felügyeleti intézkedések leírása.	10.2 fejezet (265 o.)
10. A szükséges információk összeállítása során esetlegesen felmerülő nehézségek (így különösen a műszaki hiányosságoknak vagy az ismeretek hiányának) a megadása	10.4 fejezet (269 o.)
11. Az 1–10. pontban felsorolt információk nem műszaki jellegű összefoglalása	11 fejezet (273 o.)

4. táblázat: Az SP-V-törvényben foglalt előírások figyelembe vételének igazolása a környezeti jelentésben (saját szerkesztés)

6

KÖZLEKEDÉSI STRUKTÚRÁK ÉS FEJLŐDÉSÜK

A javasolt hálózatátalakítás érinti a felsőbbrendű országos szintű és nemzetközi közlekedési úthálózatot, azon belül különösen Bécs nagytérség közlekedési rendszerét. A forgalmi helyzetet jelentős, országhatárokat átlépő forgalom és általánosságban dinamikus változás jellemzi.

6 KÖZLEKEDÉSI STRUKTÚRÁK ÉS FEJLŐDÉSÜK

A **közlekedési struktúráknak** és **fejlődésüknek** külön fejezetet szentelünk, mivel ezek különleges jelentőséggel bírnak az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat javasolt átalakítására. A jelen fejezet tárgya az érintett európai infrastruktúra-hálózat leírása, valamint a meglévő hálózat és a **közlekedési infrastruktúrák** részletes bemutatása szállítást végző közlekedési ágazatok, illetve szállítási módok szerint. Bemutatásuk elsődlegesen **szöveges** formában történik, adott esetben táblázatokkal ill. grafikonokkal kiegészítve.

6.1 FELSŐBBRENDŰ EURÓPAI INFRASTRUKTÚRA-HÁLÓZAT

6.1.1 TRANSZEURÓPAI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT TEN-T

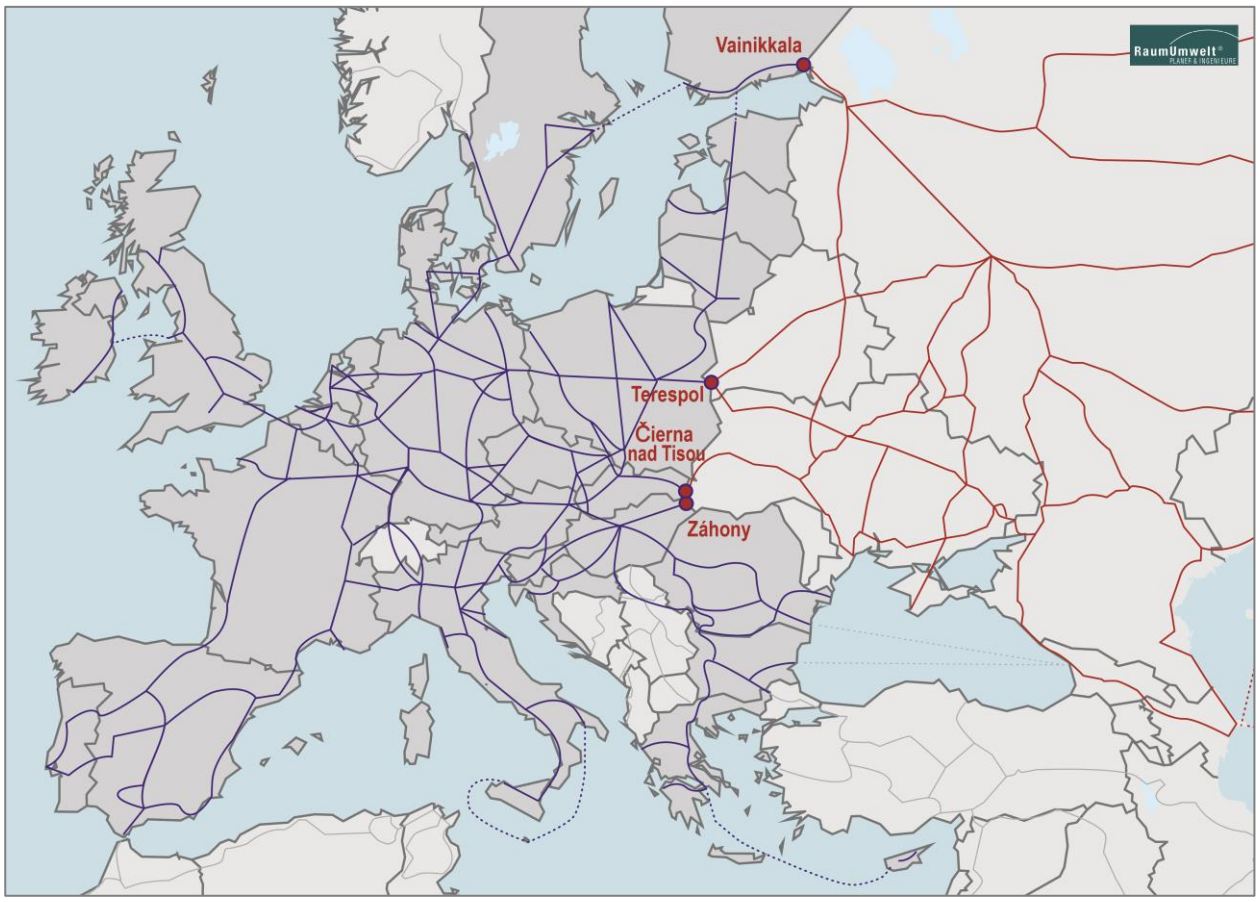
A **transzeurópai közlekedési hálózat**, röviden TEN-T az Európai Unió közös felsőbbrendű közúti, vasúti, légi és vízi szállítási hálózata. Kiépítésének célja az EU gazdasági és társadalmi összetartásának erősítése.

Egy átfogó hálózat és egy törzshálózat alkotja. Az **átfogó hálózat** a transzeurópai közlekedési hálózat minden meglévő és tervezett közlekedési infrastruktúrájából, továbbá az ilyen infrastruktúra hatékony, társadalmi és környezetvédelmi szempontból fenntartható használatának előmozdítására irányuló intézkedésekből tevődik össze. A tervek szerint **2050-ig kell megvalósulnia**. A **törzshálózat** az átfogó hálózat nagy stratégiai jelentőségű részeiből áll. Az Európai Bizottság prioritásként kezeli, és ezért **2030-ig meg kell valósulnia**.

A törzshálózat megvalósításához összesen kilenc **törzshálózati folyosót** határoztak meg. Az európai infrastruktúrabővítési támogatások is elsősorban a törzshálózatra összpontosítanak. A törzshálózat **megvalósulását**, valamint **társfinanszírozását** nem a TEN-T iránymutatások, hanem az úgynevezett Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz („Connecting Europe", 1316/2013/EU rendelet) szabályozza.

Európában, néhány kivétellel, az 1 435 mm nyomtávolságú TEN-T már magas **kiépítettségi fokon** áll. A TEN-T és az Ázsiába vezető áruszállítási folyosók **vonzó és hatékony összekapcsolása** azonban eddig még messzemenően hiányzik. Ezt mindenekelőtt az is okozza, hogy az 1 520 mm-es sínhálózat és az 1 435 mm-es sínhálózat közötti összeköttetési pontok a TEN-T legkülső peremterületére esnek, és ezáltal nem valósult meg a hálózatok vonzó integrálása. Az integrálás elérésnek egyik módja az 1 520 mm-es és az 1 435 mm-es sínhálózat közötti összeköttetési pontok megteremtése a TEN-T törzsterületén. A TEN-T iránymutatások (1315/2013/EU rendelet) „III. melléklet – A közlekedési hálózat szomszédos országokra való indikatív kiterjesztése" pl. Ukrajna tekintetében **az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózatot nevezi meg a TEN-T lehetséges kiterjesztéseként.** Ez az indikatív törzshálózat a tervek szerint lehetőséget ad arra, hogy az EU célirányosabbá tegye az együttműködését a Keleti Partnerségben érin-

tett országokkal (2019/254/EU rendelet). A dokumentum nem tér ki a két rendszer hatékony kapcsolódási pontjaira és bekötéseire, ami ebben a tekintetben alapvetően a megoldási lehetőségek széles körét nyitja meg.



9. *ábra:* *Összeköttetési pontok a TEN-T törzshálózat (kék) és az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat (piros) között (saját ábra).*

Az EU külső határain jelenleg **négy összeköttetési pont** létezik a TEN-T törzshálózati folyosók és az 1 520 mm-es sínhálózat között (vö. *9*. ábra).

A finn határvárosnál, **Vainikkalánál** található a Svédországtól Közép-Európán át Dél-Olaszországig és Máltáig vezető Skandinávia-Földközi-tengeri folyosó átjárója Oroszországba. Mivel a finn vasúthálózat szintén 1 520 mm-es nyomtávolsággal van kialakítva, itt nincs szükség az áruk átrakodására vagy a vagonok nyomtávváltására. Ugyanakkor az Európai szárazföld és Oroszország között ezen az útvonalon közlekedő áruszállító vonatokat a keleti-tengeri Mukran (Rügen), ill. Turku (Délnyugat-Finnország) kikötő területén át kell rakodni, vagy nyomtávot kell váltani. Az összeköttetési pont perifériku elhelyezkedése és a keleti-tengeri kikötők területén ugyancsak szükséges átrakodás, ill. nyomtávváltás miatt ez a szakasz a TEN-T szempontjából csak alárendelt jelentőséggel bír.

A belorusz határvárosnál, **Bresztnél** található a következő összeköttetés a lengyel **terespoli** TEN-T törzshálózat és az 1 520 mm-es sínhálózat között. Ez a közlekedési csomópont úgy a személy- mint az áruszállításban nagy jelentőséggel bír, mivel Bresztben egy nagy nyomtávváltó berendezés található, és az Oroszországból és Közép-Ázsiából érkező, illetve oda tartó áruk java része ma ezen a határvároson halad át. Ez a nyomtávváltási művelet több órás ott tartózkodással jár. Az átadópont kapcsolódik a Belgiumot, Hollandiát és Észak-Németországot Lengyelországon keresztül a Balti-térséggel összekötő Északi-tenger-Keleti-tenger folyosóhoz.

A Szlovákia, Magyarország és Ukrajna közötti határháromszögben átadási pontok találhatók az ukrán határvárosban, Csapon (nyomtávváltó berendezés a személyforgalom számára), Szlovákiában **Čierna nad Tisou**-n (Tiszacsernyő) (átrakodási lehetőséggel) és Magyarországon **Záhonyban** (átrakodási lehetőséggel). Ezek kötik össze a Rajna-Duna folyosót, illetve a földközi-tengeri folyosót az 1 520 mm-es sínhálózattal. Ezenkívül egy 1 520 mm-es nyomtávolságú szakasz vezet Szlovákia keleti részén közvetlenül egy **Kassától** délre fekvő acélüzemhez.

A **sínhálózatok** gazdasági központokhoz és a TEN-T törzshálózati folyosókhoz és azok csomópontjaihoz történő **elvezetése** hatékonyabbá teheti a közvetlen áruátrakodást, és az EU bevált és nagy teljesítményű logisztikai központjaiban történő logisztikai feldolgozást. Az Ázsia és Európa közötti vasúti áruszállítás ezáltal jóval versenyképesebbé válik a nyílt tengeri áruszállítással szemben.

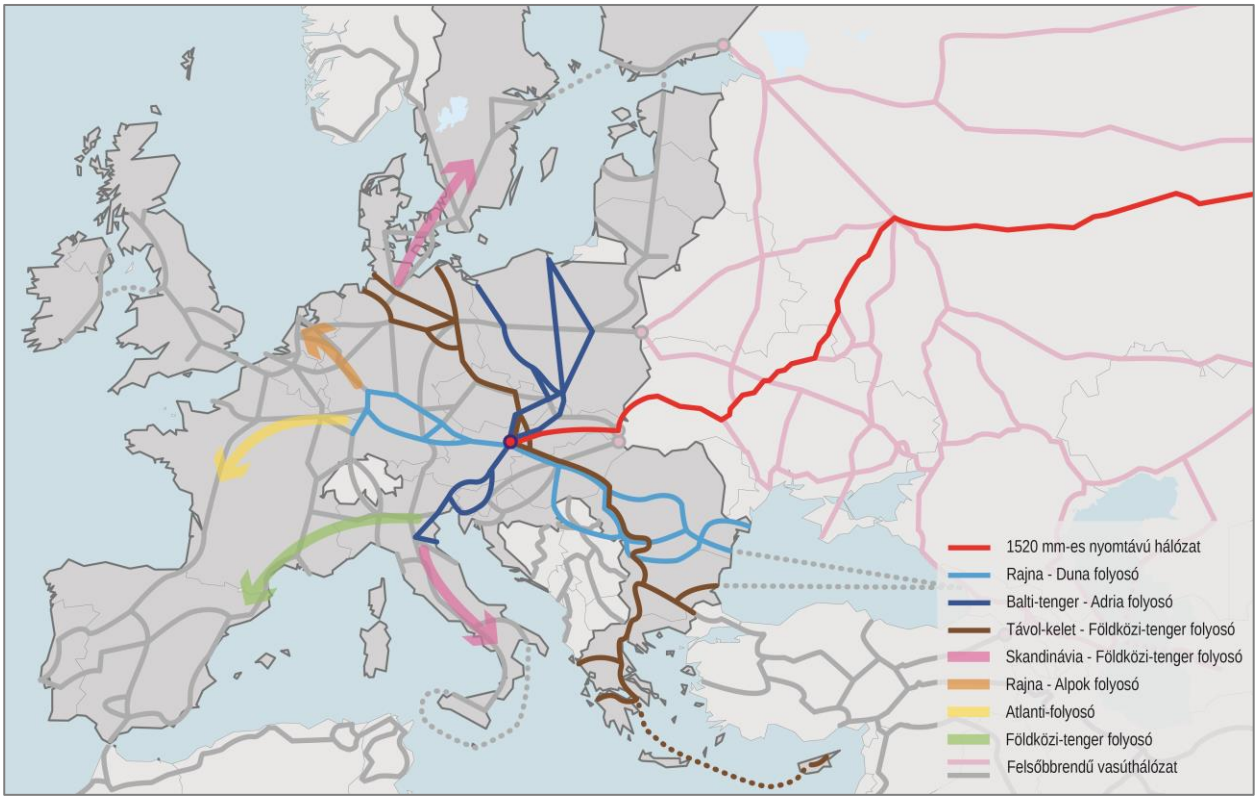
A javasolt hálózatátalakítást a kínai kormányzat terveivel összefüggésben is vizsgálni kell, amelyek arra irányulnak, hogy számos országban támogatnák a közlekedési infrastruktúra fejlesztését. A „**selyemút kezdeményezés"** avagy a „**Belt and Road Initiative**" (BRI – Egy Övezet, Egy Út kezdeményezés) keretében közel 850 milliárd amerikai dollárt költenek kimondottan Ázsia és Európa közötti szállítási útvonalak építésére és bővítésére. Európán belül, elsősorban Kelet- és Délkelet-Európában, szintén az ázsiai és európai nemzetgazdaságok közötti kapcsolódási pontok bővítését tervezik. A Délkelet-Európában finanszírozott projektek közé tartozik a „**Land Sea Express**" a kínai Cosco hajózási vállalat tulajdonában lévő pireuszi kikötőből Budapestig, amelyben a Kína és a Közép-, illetve Délkelet-Európa közötti jobb áruszállítási kapcsolatok állnak a középpontban. Hosszú távon tehát **Közép-Európa** is a Kínából Oroszországon át érkező, valamint Pireuszból érkező és Pireuszba tartó áruforgalmat elosztó **vasúti logisztikai központtá** válhat.

A funkcionális vizsgálati területen három **TEN-T törzshálózati folyosó** található (vö. 10. ábra. ábra):

- A **Keleti-tenger-Adriai-tenger folyosó** Lengyelország északi- és keleti-tengeri kikötőitől a földközi-tengeri kikötőkig tart. Ez a folyosó köti össze a keleti-tengeri és a földközi-tengeri kikötőket Közép- és Kelet-Európa (Dél-Lengyelország, Cseh Köztársaság, Ausztria, Szlovénia, Észak-Olaszország) jelentős gazdasági központjaival, valamint ezeket a gazdasági központokat egymással. A földrajzi határt jelentő Alpokon történő átkeléshez még 2030 előtt üzembe helyezik a Semmering bázisalagutat és a Koralm-vasutat a Koralm-alagúttal.

- A **Távol-Keletet és a földközi-tengeri térség keleti részét összekötő folyosó** északnyugatról délkeletre halad, és Közép-Európát köti össze az északi tengeri kikötőkkel, mindenekelőtt Hamburggal és a görögországi földközi-tengeri kikötőkkel, valamint a bolgár fekete-tengeri partvidékkel.
- A **Rajna-Duna folyosó** Franciaországot, Németországot, Ausztriát, a Cseh Köztársaságot, Szlovákiát, Magyarországot, Romániát és Bulgáriát köti össze a Majna és a Duna folyó mentén, egészen a Fekete-tengerig.

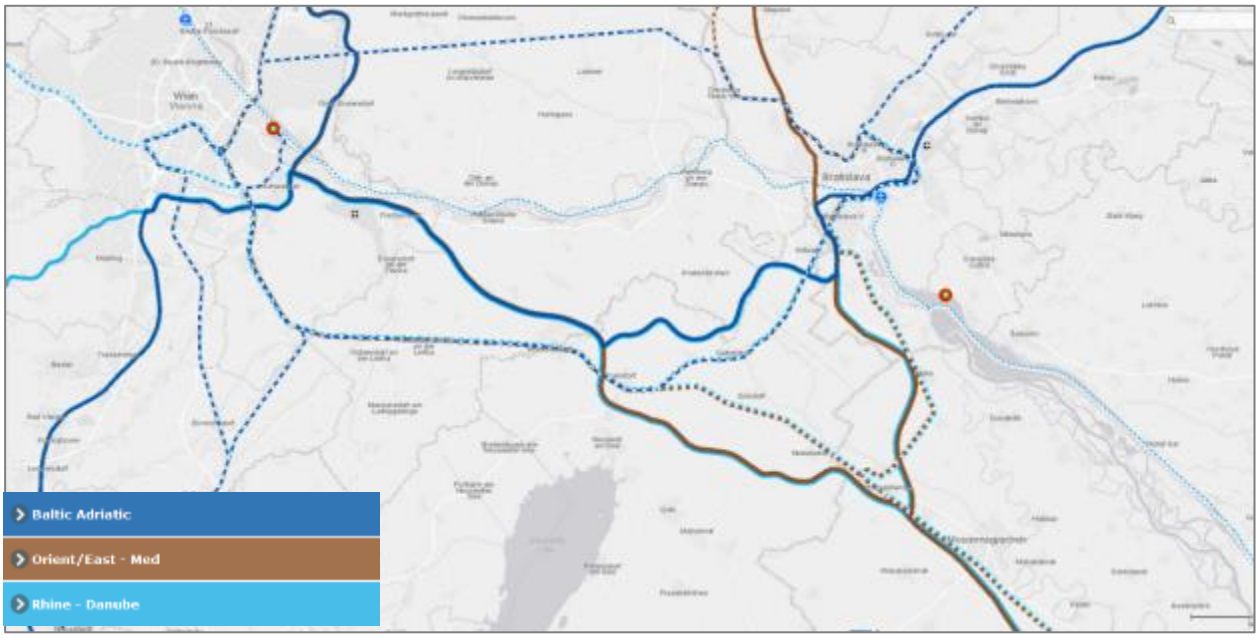
A **TEN-T törzshálózati csomópontok** a funkcionális vizsgálati területen belül Wels/Linz, Bécs, Graz, Klagenfurt, Pozsony, Zsolna és Budapest.



10. *ábra: A Kassa-Bécs vasúti folyosó integrálása a TEN-T törzshálózatba (saját ábra)*

A szűkebb vizsgálati területen **ezek a törzshálózati folyosók keresztezik egymást, illetve párhuzamosan haladnak** (vö. *11*11. ábra). A Bécstől keletre eső terület jellemzője tehát a TEN-T törzshálózaton belül, hogy az EU minden **jelentős gazdasági térsége** jól kiépített vasúti és közúti infrastruktúrán keresztül, **közvetlenül és megbízhatóan elérhető**.

Ez a vonzó infrastrukturális kínálat kiegészül a **dunai víziút (bécsi kikötő)** menti elhelyezkedéssel és a **bécsi repülőtér**, a TEN-T egyik fő repülőterének közelségével.



11. *ábra: TEN-T törzshálózat vonalai a Bécs / Pozsony térségben (Európai Tanács - DG MOVE; saját szerkesztés)*

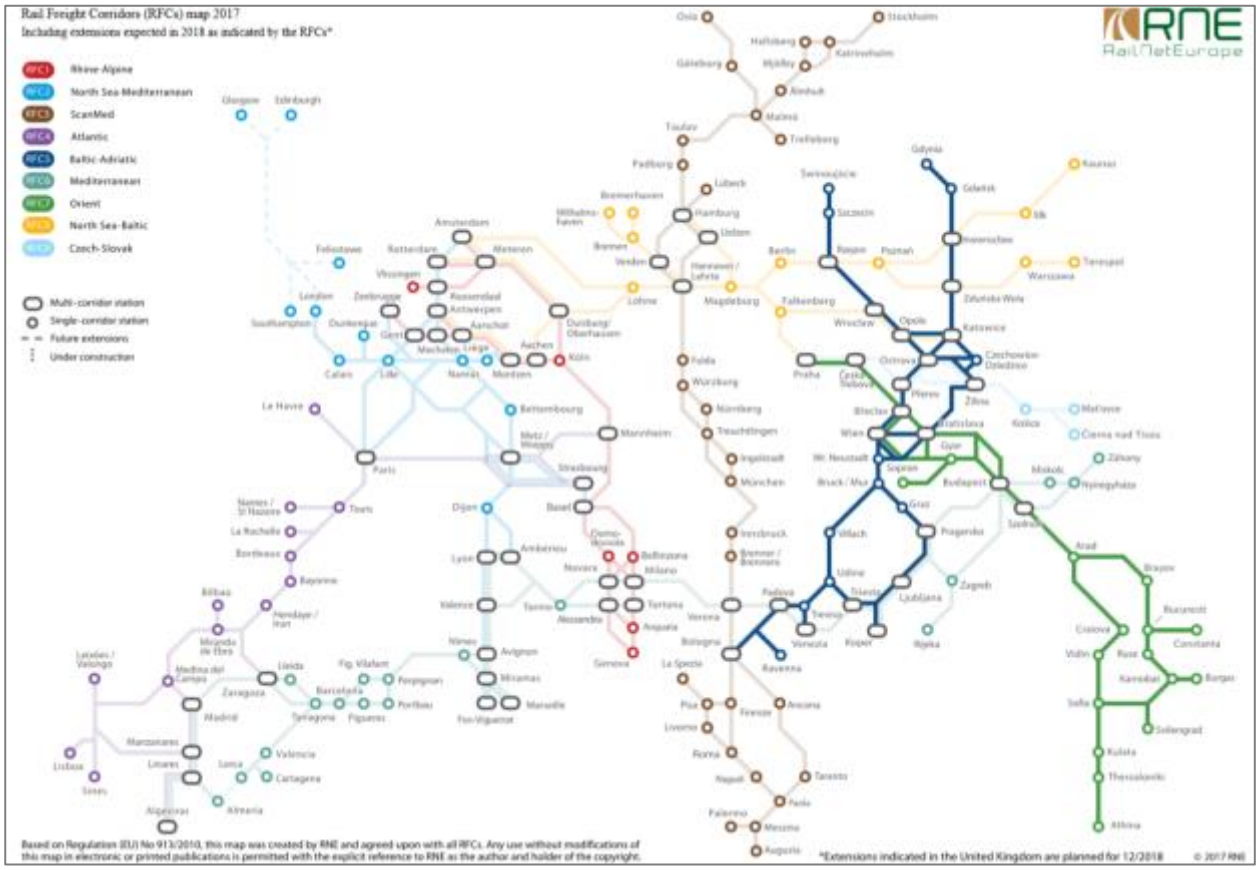
6.1.2 EURÓPAI ÁRUSZÁLLÍTÁSI FOLYOSÓK, RFC

A TEN-T törzshálózat elsősorban az egységes európai közlekedési térség infrastrukturális előfeltételeinek megteremtésére szolgál. Az EU a **vasúti árufuvarozás versenyképessé** tétele érdekében 2010-ben megteremtette a **nemzetközi vasúti árufuvarozási folyosók** kialakításának és szervezésének jogi előfeltételeit (913/2010/EU rendelet).

Az EU 2013-ban határozott arról, hogy a vasúti árufuvarozási folyosókat bekötik a TEN-T hálózatba. A vasúti árufuvarozási folyosókat a TEN-T folyosóihoz igazítják (1316/2013/EU rendelet). Ehhez egyelőre **kilenc vasúti árufuvarozási folyosót** (angolul Rail Freight Corridor; a következőkben röviden RFC) alakítanak ki, amelyek mindegyike legalább három EU-tagállamot köt össze (vö. *12*. ábra).

A több folyosót érintő Bécs, Pozsony és Budapest csomópontot a következő két áruszállítási folyosó köti össze:

- A **Keleti-tenger - Adriai-tengely folyosó (RFC 5)** Świnoujście és Gdynia északi-tengeri kikötőt köti össze többek között Lengyelországban Wroclaw, Katowice, Opole, a Cseh Köztársaságban Ostrava és Břeclav, Szlovákiában Zsolna és **Pozsony**, Ausztriában **Bécs**, Bécsújhely és Villach, Szlovéniában Pragersko és Ljubljana érintésével Olaszországban Velence, illetve Szlovéniában Koper földközi-tengeri kikötőivel.
- A **Távol-Kelet-Földköz-tenger keleti térség folyosó (RFC 7)** Prágát (Cseh Köztársaság) köti össze **Bécsen** és **Pozsonyon** keresztül **Budapesttel** és Szolnokkal Magyarországon, Aradot és Bukarestet Constanţa (Konstanca, Románia) és Burgasz (Bulgária) fekete-tengeri kikötőivel, illetve Szófián át halad Szvilengrádba (bolgár-török határ) és Kulatába, Thesszalonikibe és Athénbe Görögországban.



12. *ábra: Európai vasúti árufuvarozási folyosók, RFC (RailNetEurope 2018)*

Az RFC-k kialakítása vonzóbbá teszi a **vasúti áruszállítást** és támogatja az **áruszállítás** közútról vasútra történő **átirányítását**. A TEN-T törzshálózathoz hasonlóan (vö. 6.1.1 fejezet) a Bécstől keletre eső, előnyös fekvés csomópontként képződik le a nagy teljesítményű vasúti árufuvarozáshoz az RFC hálózaton belül is.

6.2 VASÚTI INFRASTRUKTÚRA

6.2.1 MEGLÉVŐ VASÚTI INFRASTRUKTÚRA

A funkcionális vizsgálati területen a **felsőbbrendű vasúti infrastruktúra** jelenleg a következő elemeket tartalmazza[7]:

Felsőbbrendű vasúthálózat Ausztriában:

- Déli tengely, Graz / Spielfeld-Straß / Villach irányában (Déli Vasút): Wien - Graz / Klagenfurt - Villach: Wien Baden érintésével Wr. Neustadt: végig kétvágányú és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~); Wien Ebenfurth érintésével Wr. Neustadt: Ebenfurth-ig egyvágányú, utána kétvágányú és vil-

[7] A hálózatnak csak azokat az elemeit mutatjuk be szövegesen, amelyek közvetlen kapcsolatban állnak a tervezett hálózatátalakítással.

lamosított (15 kV 16,7 Hz ~); Graz - Spielfeld-Straß: részben kétvágányú és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~); Villach - Tarvisio: kétvágányú és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~)

- Déli tengely Prága felé (Északi Vasút): Wien - Brno: végig kétvágányú és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~ / 25 kV 50 Hz AC)
- Nyugati tengely Salzburg felé / Passau (Nyugati Vasút): Wien - St. Pölten - Linz[8]: végig négyvágányú[9] és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~) VzG = 250 km/h síkvidéki jellegű vasút; Linz – Wels - Salzburg / Passau: végig kétvágányú és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~)
- Nyugati tengely Budapest irányában: Wien - Győr - Tatabánya - Budapest vonal (osztrák szakaszon: Ostbahn/Keleti vasútrendszer): végig kétvágányú és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~ / 25 kV 50 Hz AC) síkvidéki jellegű vasút
- Franz-Josef vasút: Wien - Tulln - Absdorf-Hippersdorf - Gmünd N.Ö. - České Velenice - České Budějovice: Absdorf-Hippersdorf-ig kétvágányú, utána České Velenice-ig egyvágányú és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~); České Velenice-től kezdődően egyvágányú kiépítés és villamosított (25 kV 50 Hz ~)
- Északnyugati vasút: Wien - Stockerau - Retz - Znojmo: Stockerau-ig kétvágányú, utána egyvágányú és villamosított (25 kV 50 Hz ~); Stockerau - Absdorf szakasz (az Észak-nyugati Vasút és a Ferenc József vasút összekapcsolása): egyvágányú kiépítés és villamosított (25 kV 50 Hz ~)
- Summeraui Vasút: Linz - Summerau - České Budějovice: egyvágányú kiépítésű és villamosított (Summerau-ig 15 kV 16,7 Hz ~, Summerau után 25 kV 50 Hz ~)
- Pyhrn-Schober tengely: Pyhrnbahn: Linz - Rohr-Bad Hall - Selzthal: legalább egyvágányú kiépítés és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~); Schoberpass-vonal: Selzthal - St. Michael: kétvágányú kiépítés és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~)
- Ennstalbahn: Bischofshofen - Selzthal: legalább egyvágányú kiépítés és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~)
- Tauernbahn: Bischofshofen - Spittal a. d. Drau: végig kétvágányú és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~); Drautalbahn: Spittal a. d. Drau - Villach: kétvágányú és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~)
- Bécs / Pozsony térség (Ostbahn marcheggi ága): Wien - Marchegg - Bratislava hl. st. (Főpályaudvar Pozsony): egyvágányú és nem villamosított Wien Aspern Nord és Devínska Nová Ves síkvidéki jellegű vasút; a Gänserndorf - Marchegg vonal: egyvágányú és nem villamosított
- Bécs / Pozsony térség (Köpcsény/Kittsee kapcsolat): Parndorf - Bratislava Petržalka: végig egyvágányú kiépítés és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~) síkvidéki jellegű vasút
- Gramatneusiedl - Wampersdorf szakasz: végig egyvágányú és villamosított (15 kV 16,7 Hz ~)
- Mattersburgi Vasút: Wr. Neustadt - Sopron: egyvágányú és nem villamosított

[8] A Linz Kleinmünchen - Linz Hbf szakasz kiépítése jelenleg csak kétvágányú. Ennek a szakasznak a négyvágányú kiépítését az aktuális 2017–2022-es keretterv 2025-ig irányozza elő.

[9] beleértve a Bécs – St. Pölten újépítésű vonalat és a St. Pölten tehervonat elkerülőt

Felsőbbrendű vasúthálózat a Szlovák Köztársaságban:

- Pozsony-Kassa tengely: Bratislava - Nové Mesto nad Váhom - Púchov - Žilina - Košice: kétvágányú és villamosított (Púchov-ig 25 kV 50 Hz AC; Púchov után 3000 V DC); Púchov - Lúkypod Makytou - szlovák-cseh határ: kétvágányú és villamosított (3000 V DC); Žilina - Čadca - szlovák-cseh határ: kétvágányú és villamosított (3000 V DC); Košice - Čaňa - szlovák-magyar határ: egyvágányú és villamosított (3000 V DC); Košice - Prešov - Plaveč - szlovák-cseh államhatár: egyvágányú és villamosított (3000 V DC)
- Pozsony-Prága tengely: Bratislava hl. st. (Főpályaudvar Pozsony) - Devínska Nová Ves - Kúty - szlovák-cseh határ - Břeclav: kétvágányú villamosított (25 kV 50 Hz AC) síkvidéki jellegű
- Galanta (Galánta) - Leopoldov: kétvágányú kiépítés és villamosított (25 kV 50 Hz AC)
- Bratislava Petržalka - szlovák-magyar határ – Hegyeshalom: egyvágányú és villamosított (25 kV 50 Hz AC) síkvidéki jellegű
- Bratislava - Štúrovo - szlovák-magyar határ: kétvágányú, villamosított (25 kV 50 Hz AC); Šurany - Nové Zámky - Komárno - szlovák-magyar határ: egyvágányú villamosított (25 kV 50 Hz AC)
- Palárikovo (Tótmegyer) - Zólyom: egyvágányú, villamosított (25 kV 50 Hz AC); Zvolen - Fil’akovo - Košice: egyvágányú, nem villamosított; Košice - Čierna nad Tisou: kétvágányú és villamosított (3000 V DC)

Felsőbbrendű vasúthálózat Magyarországon:

- Hegyeshalom - Győr - Komárom - Budapest: kétvágányú és villamosított (25 kV 50 Hz AC)
- Budapest Kelet-Szlovákia felé (Kassa): Budapest - Szolnok - Debrecen - Nyíregyháza - Tuzsér: kétvágányú és villamosított (25 kV 50 Hz AC); Budapest - Miskolc - Hidasnémeti: Miskolcig kétvágányú, utána egyvágányú és villamosított (25 kV 50 Hz AC)
- Nyugat-Magyarország: Sopron - Győr / Sopron - Szombathely - Szentgotthárd: egyvágányú és villamosított (25 kV 50 Hz AC); Győr - Celldömölk: egyvágányú, nem villamosított; Szombathely - Celldömölk - Boba: legalább egyvágányú és villamosított (25 kV 50 Hz AC); Hegyeshalom - Csorna - Szombathely: egyvágányú és nem villamosított
- Budapest Szlovénia irányában: Budapest - Zalaegerszeg - Hodos: legalább egyvágányú és villamosított (25 kV 50 Hz AC)
- Budapest Horvátország (Kotor) irányában: Budapest - Székesfehérvár - Nagykanizsa: egyvágányú és villamosított (25 kV 50 Hz AC)
- Szlovákia / Magyarország határátkelő: Komárom - Székesfehérvár: egyvágányú és nem villamosított; Stúrovó (Párkány) - Vác - Budapest: kétvágányú, villamosított (25 kV 50 Hz AC)

A **szűkebb vizsgálati területen** belüli **vasúthálózathoz** tartozó vonalak kiépítése jelenleg a következő[10]:

- Az S7 Pressburgi Vasutat (Bécs központja/Wien Mitte - Wolfsthal, 191-es sz. út) az ÖBB-Infrastruktur AG üzemelteti, villamosított és Flughafen Wien bécsi repülőtérig kétvágányú, ezen túlmenően Wolfsthal községig azonban csak egyvágányú.
- A Keleti vasútrendszert (Ostbahn) (Bécs - Nickelsdorf / Parndorf, 118-as sz. út) az ÖBB-Infrastruktur AG üzemelteti, jelenleg villamosított és teljes egészében kétvágányú.
- Fischamend - Götzendorf - Mannersdorf szakaszt (192-es sz. út) az ÖBB-Infrastruktur AG üzemelteti, jelenleg nem villamosított és egyvágányú.
- Parndorf - Köpcsény (Kittsee) összekötő vonalat (194-es sz. út) az ÖBB-Infrastruktur AG üzemelteti, villamosított és egyvágányú, az alépítmények kialakítása miatt lehetőség van utólagosan a kétvágányú vonal kiépítésére.
- Parndorf - Wulkaprodersdorf szakaszt (195-ös sz. út) jórészt az ÖBB-Infrastruktur AG, és Eisenstadttól (Kismarton) nyugatra a Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG üzemelteti, villamosított és egyvágányú.
- A Wampersdorf - Gramatneusiedl szakaszt (119-es sz. út) az ÖBB-Infrastruktur AG üzemelteti, jelenleg villamosított és egyvágányú.
- A Bruck an der Leitha - Petronell-Carnuntum szakasz (193-as sz. út) a Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. tulajdonát képzi, és Bruck an der Leitha településen belül csatlakozó vonalként üzemelteti, nem villamosított és egyvágányú.
- Lafarge Perlmooser csatlakozó vonat nem villamosított és egyvágányú.

Átjárhatóság a vasúti forgalomban

Az Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer (European Rail Traffic Management System), röviden **ERTMS**, a TEN-T törzshálózaton zajló vasúti közlekedés jövőbeli igazgatási és irányítási rendszere. 2016 novemberében hozták nyilvánosságra az ERTMS második munkatervét (Európai Bizottság 2016), amely a megvalósítási állapottal kapcsolatos adatokat tartalmazza. Legfontosabb eleme az európai vonatbefolyásoló rendszer (angolul European Train Control System, röviden ETCS) 2. szintjének bevezetése, amely folyamatos kommunikációt irányoz elő a vasúti járművek és az állomások között. Az **ETCS 2-es szint** elhagyja a külső jelzőket, és 160 km/h feletti menetsebesség esetén felügyeletet is biztosít.

Ausztriában a funkcionális vizsgálati területen belül fekvő Nyugati tengelyen (Westachse) és Déli tengelyen (Südachse) az ÖBB-Infrastruktur AG ETCS-rendszerrel felszerelt, ill. tervezett szakaszait az 5 és 6 sorolja fel.

[10] A felsorolt szakaszokon a kisebb csatlakozó vasutakat külön nem mutatjuk.

Vonal megnevezése	ETCS	km	üzembe helyezés állapota
Hegyeshalom - Wien Hbf	1. szint	70	üzemen kívül felújítandó
Wien - Hadersdorf-Weidlingau (Lainzertunnel) leágazó vonal	2. szint	10	üzemel
Hadersdorf-Weidlingau - Tullnerfeld - St. Pölten leágazó vonal	2. szint	50	üzemel
St. Pölten tehervonat elkerülő	2. szint	25	Menetrend - 2017
Linz - Wels	2. szint	25	Menetrend - 2025
Attnang-Puchheim - Salzburg Vöcklabruck - Straßwalchen Straßwalchen - Seekirchen am Wallersee	1. szint	75	üzemel
Vöcklabruck - Hallwang-Elixhausen	1. szint	60	üzemel
Wels - Passau	1. szint	80	üzemel
Parndorf - Kittsee (Köpcsény)	2. szint	22	Menetrend - 2026
Stadlau - Marchegg	2. szint	38	Menetrend - 2022

5. *táblázat: ETCS kiépítettsége a Nyugati tengely vonalain (ÖBB 2016 információ; saját ábra)*

Vonal megnevezése	ETCS	km	üzembe helyezés állapota
Bernhardsthal - Wien Hbf	2. szint	87	üzemel
Pottendorferlinie Wien - Wampersdorf	2. szint	30	Menetrend - 2023
Semmering bázisalagút	2. szint	30	Menetrend - 2026
Werndorf - Klagenfurt (Koralm-alagút)	2. szint	130	Menetrend - 2023

6. *táblázat: ETCS kiépítettsége a Déli tengely vonalain (ÖBB 2016 információ; saját ábra)*

Eddig Ausztriában **az új építésű vonalakra** soron kívül **felszerelték az ETCS-rendszert**. Ezért voltak csak egyes szakaszok és nem egész régiók az ETCS rendszerrel felszerelve. Az ETCS szakaszok gördülőállománya eddig két rendszerrel volt felszerelve (Számvevőszék 2015: 2017. o.).

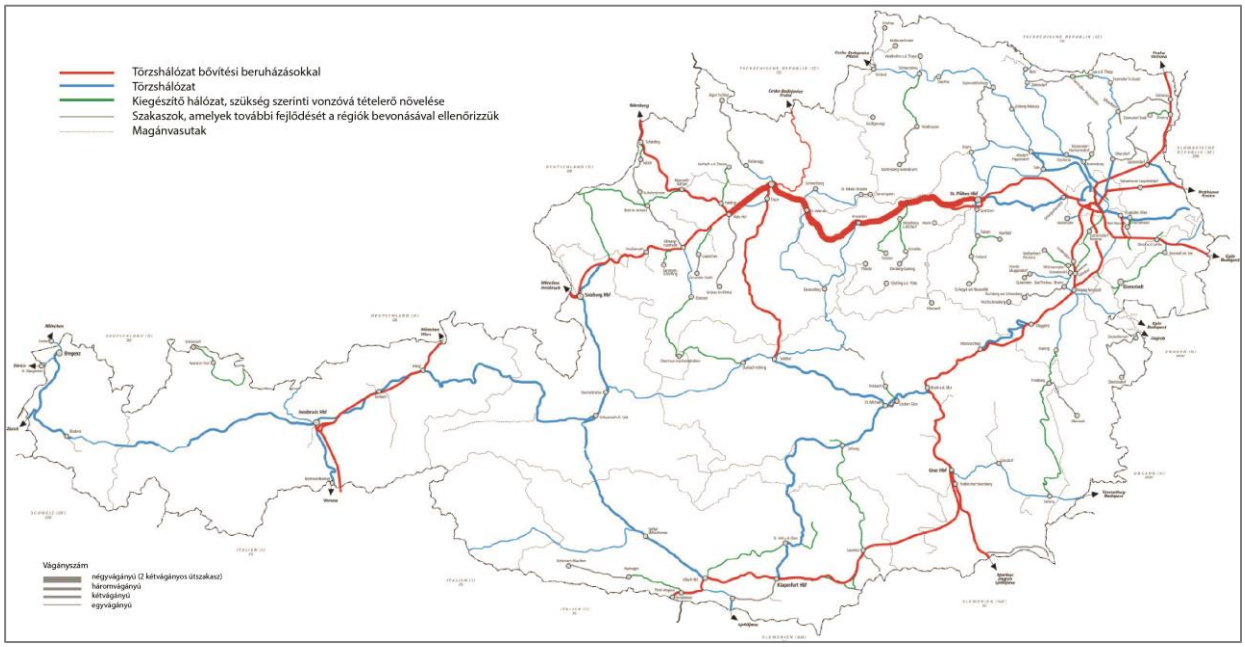
A teljes TEN-törzshálózaton 2030-ig kell az ETCS 2. szintjét megvalósítani. Szlovákiában meghatározták azokat a prioritást élvező területeket, amelyeken be kell vezetni az ETCS szabványt és a GSM-R jelű rádiószabványt:

- Kúty (Jókút) államhatártól (Cseh Köztársaság) Pozsonyig
- Kikötők, váltóberendezések, áruterminálok Pozsony csomópontnál
- Pozsony - Érsekújvár (Nové Zámky) - Komárno / Štúrovo (Komárom/Párkány)

6.2.2 A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA FEJLŐDÉSE

Az infrastruktúra kiépítése szorosan összefügg a **közlekedési rendszer fejlesztésével**. Európai szinten feltételezhető, hogy a **TEN-T törzshálózat**, amelyre a legtöbb európai infrastruktúra-bővítési támogatás irányul 2030-ig megvalósul.

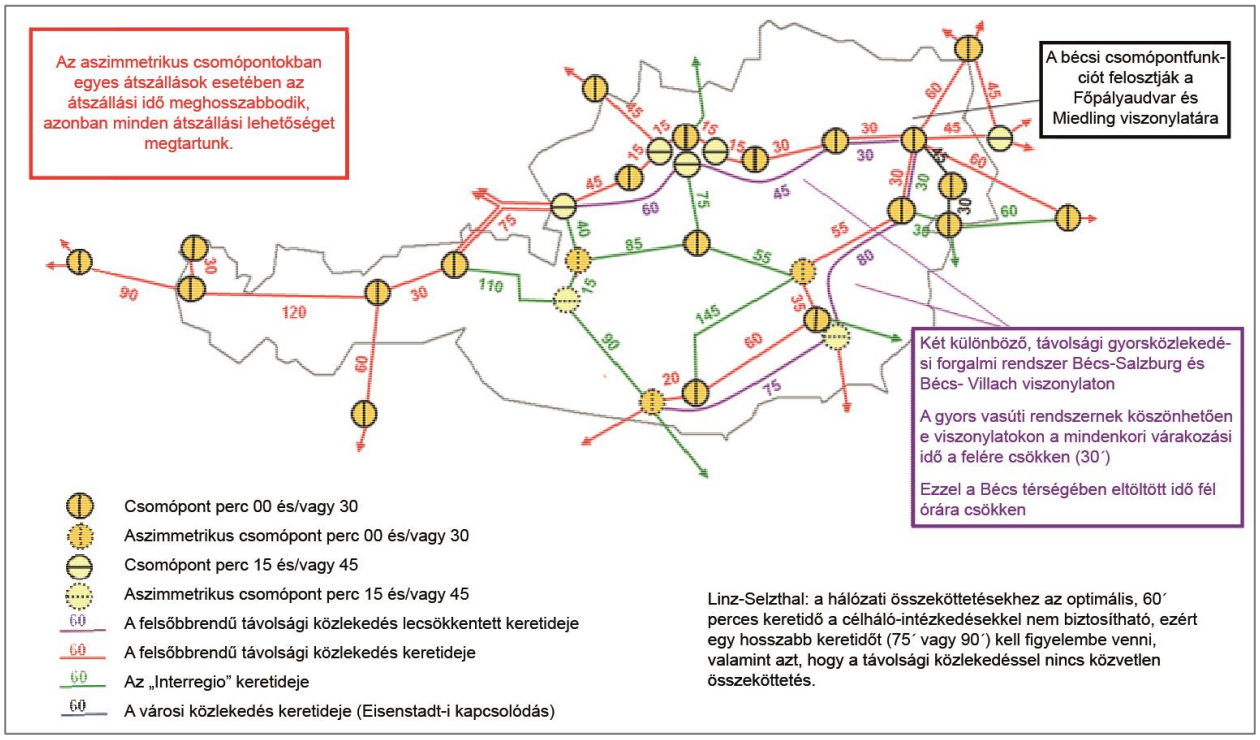
Az osztrák forgalmi előrejelzést tartalmazó „Verkehrsprognose Österreich 2025+” tanulmány (BMVIT 2009) alapján a Zielnetz 2025+ (ÖBB-Infrastruktur AG 2011) tervezi meg azt a rendszernek megfelelő célhálózatot, amely stratégiai keretet határoz meg az osztrák vasúthálózati infrastruktúra fejlesztéséhez. Az itt javasolt intézkedéseket több teljesítési szakaszban 2030-ig kell megvalósítani. Bécs nagytérségben egy sűrű kelet-nyugati tájolású hálózatot, de észak-dél irányú tengelyeket is definiáltak törzshálózatnak, ill. bővítési befektetésre váró törzshálózatnak (vö. 13).



13. *ábra: Rendszernek megfelelő célhálózat (ÖBB-Infrastruktur AG 2011: 37. o.)*

Szintén a Zielnetz 2025+ (ÖBB-Infrastruktur AG 2011) elnevezésű programban található az integrált ütemes közlekedés bevezetésének alapjául szolgáló osztrák **Csomópont-Vonalszakasz-Modell**, valamint a szomszédos országok csomópontjaihoz vezető, kiválasztott útirányokra vonatkozó javaslatok (vö. 14). Ehhez a Csomópont-Vonalszakasz-Modellhez igazodik az osztrák felsőbbrendű vasúti közlekedési hálózat fejlesztése. Az integrált ütemes menetrend szerinti közlekedés bevezetéséhez szükséges vasúti projektek elsőbbséget élveznek.

A Csomópont-Vonalszakasz-Modellre épülő felsőbbrendű vasúti közlekedési hálózat bővítése egy keretterven alapszik, amelyet folyamatosan aktualizálnak és az Osztrák Köztársaság elkövetkezendő hat évének beruházási céljait tartalmazza. Az aktuális keretterv a 2018-2023 évekre szóló beruházásokat (BMVIT 2018) irányozza elő.



14. *ábra:* *Az osztrák Csomópont-Vonalszakasz-Modell (ÖBB-Infrastruktur AG 2011: 43. o.)*

A Szlovák Köztársaság Közlekedési Minisztériuma a **Szlovák Köztársaság** közlekedési infrastruktúrára vonatkozó stratégiai fejlesztési tervében (RTR 2014) rögzítette a vasúti infrastruktúra fejlesztését célzó intézkedéseket 2020-ig, ill. 2030-ig. Ebben a rendszerszintű, szervezeti, üzemeltetési és biztonsági intézkedések mellett az **infrastruktúrára vonatkozó intézkedéseket** is meghatároztak a különböző közlekedési szektorok számára. A legfontosabb infrastrukturális intézkedések a TEN-T hálózatok modernizálása, az átjárhatóság műszaki előfeltételeinek megteremtése, az integrált ütemes menetrend bevezetését szolgáló infrastrukturális intézkedések, és a fontosabb vasútvonalak villamosítása.

Magyarország Nemzeti Közlekedési Stratégiája meghatározza a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére irányuló intézkedéseket 2030-ig, illetve áttekintést nyújt 2050-ig.

A felsőbbrendű vasúthálózatot 2040-ben a meglevő infrastruktúrák (vö. 6.2.1) és a fent nevezett stratégiai dokumentumokban felsorolt infrastruktúrák együttesen fogják alkotni. Abból indulunk ki, hogy a nemzeti tervekben szereplő projektek konkrétabbak, mint az európai szintűek. Amennyiben a dokumentumok ellentmondanak egymásnak, mindig a konkrétabbat, azaz rendszerint a nemzeti terveket vesszük figyelembe.

Abból indulunk ki, hogy a vasúti infrastruktúrára vonatkozó alábbi projekteket 2040-ig üzembe helyezik, és a közlekedés szempontjából hatékonyan működnek:

Felsőbbrendű vasúthálózat Ausztriában:

- Déli tengely Klagenfurt felé (Südbahn/Déli vasútrendszer):
  - Wien Meidling - Wampersdorf - Wr. Neustadt - Gloggnitz vonal bővítése: a Wien Meidling - Altmannsdorf leágazás kétvágányos fejlesztése 2023-ig; a Pottendorfi vonal kétvágányos fejlesztése 2023-ig: Wien Blumental - Münchendorf, helyileg megengedett sebesség = 200 km/h 2019-ig; Münchendorf - Wampersdorf, helyileg megengedett sebesség = 200 km/h 2023-ig; Wampersdorf – Wr. Neustadt szakasz, helyileg megengedett sebesség = 160 km/h 2023-ig; Wr. Neustadt - Gloggnitz szakasz, helyileg megengedett sebesség = 160 km/h 2026-ig (vö. BMVIT 2018, Slavkov 2019)
  - Wien Meidling - Mödling négyvágányú kiépítés (vö. ÖBB 2011)
  - Semmering bázisalagút Gloggnitz - Mürzzuschlag 2026-ig (síkvidéki vasúti jelleg megteremtése = max. 12,5‰), kétvágányos, helyileg megengedett sebesség = 230 km/h (vö. BMVIT 2018)
  - Koralm vasút és alagút 2026-ig (síkvidéki vasút létesítése); helyileg megengedett sebesség = 200 km/h (vö. BMVIT 2018)
- Déli tengely Prága felé (Nordbahn/Északi vasútrendszer): a meglévő Süßenbrunn - Bernhardsthal vonal fejlesztése 2028-ig (vö. BMVIT 2018), a Süßenbrunn - Gänserndorf szakaszon, helyileg megengedett sebesség = 160 km/h és kapacitásnövelés a Gänserndorf - államhatár szakaszon Bernhardsthalnál, helyileg megengedett sebesség legfeljebb 200 km/h és kapacitásnövelés (vö. BMVIT 2018, Slavkov 2019)
- Nyugati tengely Passau / Salzburg irányába (Westbahn/Nyugati vasútrendszer):
  - A Hütteldorf és Meidling közötti összekötő vasút korszerűsítése 2026-ig (vö. ÖBB-Infrastruktur AG 2019a)
  - Linz Kleinmünchen - Linz főpályaudvar négyvágányú fejlesztés 2030-ig
  - A Linz - Wels szakasz négyvágányú kiépítése 2026-ig
  - Wels - Passau meglévő vonal korszerűsítése 2024-ig (vö. BMVIT 2018)
- Nyugati tengely Budapest irányában (Ostbahn/Keleti vasútrendszer): Repülőtéri kapcsolat Flughafen Wien (Repülőtér Bécs) - Bruck an der Leitha közötti szakaszon[11], kétvágányú; helyi megengedett sebesség = 250 km/h, 2030 utánig (vö. Slavkov 2019)
- Bécs - Pozsony térség:
  - az Ostbahn marcheggi ágának kétvágányos fejlesztése és villamosítása[12]: A Wien (Stadlau) – Marchegg államhatár villamosítása 2022-re; a Gänserndorf - Marchegg szakasz villamosítása 2022-re (vö. BMVIT 2018)

[11] Nagyteljesítményű vonallá nyilvánítás a 6. HL-VO értelmében; az ÖBB aktuális keretterve még nem tartalmazza. A repülőtéri összekötő nyomvonalkiválasztási folyamata még nem zárult le (2019. szeptemberi állapot). Ennek megfelelően ez az összeköttetés a jelen környezeti jelentés terveiben egyenes vonalként szerepel a HL-VO-ban megnevezett két csomópont között.

- A Gänserndorf - Marchegg szakasz villamosítása 2020-ig, helyileg megengedett sebesség = 120 km/h (vö. BMVIT 2018, Slavkov 2019)

- Bécs / Pozsony térség (Köpcsény/Kittsee kapcsolat): A 2. vágánybővítés építési kivitelezési határidejét a Parndorf-Kittsee kiépítéssel összefüggésben 2019. szeptember 2-ig meghosszabbították. A bővítés máig nem történt meg (BMVIT 2019b)
- Mattersburgi Vasút: a Bécsújhely (Wr. Neustadt) - államhatár szakasz villamosítása Loipersbach-Schattendorfnál, helyileg megengedett sebesség= 120 km/h 2026-ig (vö. Slavkov 2019)
- Grazer Ostbahn: A Graz Ostbahnhof – Jennersdorf szakasz villamosítása 2027-re (vö. BMVIT 2018)
- Pyhrn-Schober tengely: Pyhrnbahn: Linz - Selzthal: szelektív kétvágányú fejlesztése és pályaudvari építkezések 2024-re (vö. BMVIT 2018)
- A Franz-Josef vasút korszerűsítése 2024-2027-ig, helyileg megengedett sebesség= 160 km/h és Horn közvetlen bekötése (vö. osztrák parlament 2018)
- Summeraui vasút: a Linz főpályaudvar - Summerau államhatár szakasz korszerűsítése 2023-ig (vö. Slavkov 2019)

Felsőbbrendű vasúthálózat a Szlovák Köztársaságban:

- Pozsony-Kassa tengely: A Rajna-Duna és Balti-tenger-Adria TEN-T törzshálózati folyosók modernizálása a Bratislava - Žilina - Košice - Čierna nad Tisou szakaszon 2023-ra; 160 km/h-ra kiépítés Púchov-ig megvalósult, Púchov - Žilina kiépítés 2020-ig; a zsolnai (Žilina) csomópont korszerűsítése 2022-ig (vö. RTR 2014, Slavkov 2019)
- Pozsony-Prága tengely: A Rajna-Duna és a Keleti/Kelet-Mediterrán TEN-T törzshálózati folyosó modernizálása a Bratislava - Devínska Nová Ves - Kúty - Praha szakaszon 2022-re; 200 km/h; ERTMS bevezetése (vö. RTR 2014, Slavkov 2019)
- Pozsony-Bécs tengely: A határon átnyúló Devínska Nová Ves - Marchegg szakasz fejlesztése: A fennmaradó egyvágányú szakasz villamosítása a szlovák oldalon 2020-re (vö. RTR 2014, Slavkov 2019)
- Pozsonyi térség: a Bratislava hl. st. (Főpályaudvar Pozsony) és Bratislava Petržalka pályaudvarok közötti teljes értékű összeköttetés; csatlakozás a pozsonyi repülőtérhez 2023 után (vö. Slavkov 2019)
- A Pozsony - szlovák-magyar határ - Hegyeshalom szakasz fejlesztése (TEN-T átfogó hálózat)
- Kelet-Szlovákia: A Zvolen (Zólyom) - Fil’akovo (Fülek) és a Haniska pri Košicach (Enyicke) - Moldava nad Bodvou (Szepsi) szakasz villamosítása (vö. RTR 2014)

[12] A kétvágányos bővítésre vonatkozóan készül egy megvalósíthatósági tanulmány, amely a March hídáthidalásra is kiterjed. Az Ostbahn/Keleti vasútrendszer marcheggi ágának teljes kétvágányos bővítése a szlovák oldali kiépítési munkák függvényében történik (vö. Baltikum-Adriai Munkaterv: 34. o.).

- Pozsony - Budapest tengely (Párkányon át): A Pozsony - Štúrovo (Párkány) szakasz modernizálása 2025 után: A szakasz fejlesztése 200 km/h-ra, ERTMS bevezetése (vö. RTR 2014, Slavkov 2019)
- Egyvágányú áruszállítási vonal létesítése Kassa és az osztrák államhatár között a Dunától délre (vö. BKA 2018)

Felsőbbrendű vasúthálózat Magyarországon:

- Bécs - Budapest tengely: A Hegyeshalom - Győr - Budapest szakasz fejlesztése nagyteljesítményű vonallá 2030 utánig; a Hegyeshalom - Győr szakasz fejlesztése 200 km/h-ra, a Budapest - Győr szakasz fejlesztése 300 km/h-ig (vö. Slavkov 2019)
- Budapest - Komárom: a Budapest-Kelenföld - Budaörs és Komárom - Almásfüzitő szűkület felszámolása 2027-ig (vö. Slavkov 2019)
- Budapest térsége: újonnan épülő budapesti Duna-híd a város déli részén 2021-ig; újonnan épülő harmadik vágány Budapest-Kelenföld és Budapest-Ferencváros között, új vasúti megállóhelyekkel 2027-ig; újonnan épülő kétvágányos vasútszakasz Kőbánya-Kispest és Monor között a Budapest Liszt Ferenc repülőtér 2-es termináljának bekötésével 2021 utánig; vasúti alagút építése Budapest Kelenföld és a Nyugati pályaudvar között 2021 utánig (vö. Slavkov 2019)
- Budapestről Kelet-Szlovákia felé (Kassa): A Budapest - Debrecen - Nyíregyháza - Tuzsér szakasz kiépítése nagy sebességű vonallá (TEN-T törzshálózat)
- Nyugat-Magyarország: A Sopron - Győr szakasz fejlesztése; a Sopron - Szombathely - Szentgotthárd szakasz fejlesztése (TEN-T átfogó hálózat); Győr - Celldömölk szakasz fejlesztése (TEN-T átfogó hálózat); Szombathely - Csorna - Hegyeshalom szakasz fejlesztése (TEN-T átfogó hálózat); Szombathely - Nagykanizsa szakasz fejlesztése (TEN-T átfogó hálózat)
- Budapestről Szlovénia irányában: A Budapest - Zalaegerszeg - Hodos szakasz fejlesztése (teljes TEN-T törzshálózat)
- Budapestről Horvátország irányában: A Budapest - Székesfehérvár - Nagykanizsa szakasz fejlesztése (TEN-T átfogó hálózat)
- Szlovákia / Magyarország határátkelő: A Komárom - Székesfehérvár szakasz fejlesztése (TEN-T átfogó hálózat); új Székesfehérvár - Pusztaszabolcs - Cegléd - Szolnok vonal (TEN-T átfogó hálózat); Strúrovó (Párkány) - Vác - Budapest szakasz fejlesztése: A szakasz bővítése (TEN-T átfogó hálózat)
- Budapest - Belgrád tengely: A szakasz kétvágányos fejlesztése gyorsforgalmi szakaszként az Egy Övezet, Egy Út kezdeményezés keretében (vö. Serbian Ministry of Construction, Transport and Infrastructure 2019)

Az aktuális 2018-2023 közötti keretterv (BMVIT 2018) a **szűkebb vizsgálati terület közvetlen közelében** az alábbi **intézkedéseket** rögzíti:

- **Keleti vasútrendszer (Ostbahn) marcheggi ágának szelektív kétvágányú bővítése és villamosítása** 2022-re:
  A cél többek között az Ausztria és a Szlovák Köztársaság között közlekedő, felsőbbrendű távolsági közlekedés felülvizsgálata és Wien Hbf (Főpályaudvar Bécs) - Bratislava hl. st. (Főpályaudvar Pozsony) állomás közötti szakasz menetidejének 65'-ről 40'-re csökkentése, a határon átnyúló közlekedés kapacitásának növelése, valamint a vasúti közlekedés előnyben részesítése (modal split, vagyis a vasúti közlekedés arányának növelése). Ennek teljes költsége mintegy 539 millió euró.
- **Müllendorf - Eisenstadt; forduló létesítése** 2024-re:
  Célja a Bécs - Eisenstadt (Kismarton) közötti szakaszon Ebenfurth-on keresztül, wulkaprodersdorfi „irányváltás nélkül", közvetlen személyvonatok forgalomba állításának lehetővé tétele, és ezáltal Eisenstadt ütemes csomóponttá minősítése. Az ebenfurthi fordulóval és a pottendorfi vonal kiépítésével együtt a Bécs – Eisenstadt menetidő a jelenlegi kereken 60'-ről mintegy 45'-re rövidülhet. A teljes költség mintegy 24 millió euró.
- **Ebenfurth; forduló kiépítése** 2026-ig:
  Cél az ebenfurti csomópont jobb átjárhatósága, többek között a Wien - Eisenstadt (a Müllendorf - Eisenstadt forduló bekötésével) szakaszon meg kell szűnnie a vonatok irányváltásának; az eisenstadti fordulóval és a pottendorfi vonal kiépítésével együtt a Bécs – Eisenstadt (Kismarton) menetidő a jelenlegi kereken 60'-ről mintegy 45'-re rövidülhet; általában a GYSEV (Raaberbahn) személy- és tehervonatai a szerelvény kezelése nélkül haladhatnak Bécs irányába. A teljes költség mintegy 205 millió euró.

Ezen túlmenően az ÖBB-keretterve különböző további infrastrukturális intézkedéseket, biztonsági intézkedéseket, az ETCS bevezetésére irányuló intézkedéseket, hálózat-felújítási intézkedéseket, valamint pályaudvar modernizálásokat tartalmaz, a Park & Ride (P&R) parkolók parkolóhely-kapacitásnak bővítését is beleértve.

6.3 KÖZÚTI INFRASTRUKTÚRA

6.3.1 MEGLÉVŐ KÖZÚTI INFRASTRUKTÚRA

A funkcionális vizsgálati területen a felsőbbrendű közúthálózat jelenleg a következő elemeket tartalmazza[13]:

[13] A hálózatnak csak azokat az elemeit adjuk meg szövegesen, amelyek a TEN-T törzshálózat részei, és közvetlen kapcsolatban állnak a tervezett hálózatátalakítással.

Felsőbbrendű úthálózat Ausztriában:

- Bécsi nagytérség:
  - A 21-es autópálya, bécsi külső körgyűrű
  - S1 bécsi külső gyorsforgalmi út (Vösendorf – Schwechat és Süßenbrunn - Korneuburg)
- Bécs - (Sopron) – Budapest tengely:
  - Osztrák A 4 keleti autópálya Bécs - Nickelsdorfi határátkelő
  - A 3 délkeleti autópálya Guntramsdorf csomópont - Eisenstadt (Kismarton) csomópont
- Bécs - Pozsony tengely:
  - Osztrák A 4 keleti autópálya Bécs – Bruckneudorf-i csomópontok
  - Osztrák A 6 északkeleti autópálya Bruckneudorf - Köpcsényi államhatár (Staatsgrenze bei Kittsee) csomópontok
- Bécs - Graz / Klagenfurt - Villach tengely:
  - A 2 déli autópálya Bécs - Seebenstein csomópont- Graz - Klagenfurt – Villach – Thörl-Maglern államhatár
  - S 6 Semmering gyorsforgalmi út Seebenstein - St. Michael csomópontok
  - S 36 Murtal gyorsforgalmi út St. Michael - Judenburg csomópontok
  - S 37 Klagenfurti gyorsforgalmi út Klagenfurt - St. Veit an der Glan
- Eisenstadt (Kismarton) - Oberpullendorf tengely:
  - S 31 Burgenland Eisenstadt - Oberpullendorf-Süd gyorsforgalmi út
  - S 4 Mattersburg Wr. Neustadt (A 2) csomópont és Knoten Mattersburg csomópont (S 31) közötti gyorsforgalmi út
- Bécs - St. Pölten - Linz - Wels - Salzburg / Passau tengely:
  - A 1 nyugati autópálya Wien - Linz - Voralpenkreuz csomópont - Salzburg
  - A 8 autópálya (Innkreis Autobahn) Voralpenkreuz csomópont - Suben-i államhatár
  - A 3 Passau - Suben határátkelő (Németország)
- Linz - Freistadt – České Budějovice tengely:
  - A 7 Mühlkreis autópálya Linz - Unterweitersdorf csomópont
  - S 10 Mühlviertler gyorsforgalmi út Unterweitersdorf - Freistadt Nord
- Graz - Liezen - Wels tengely (Pyhrn-Schober tengely):
  - A 9 Pyhrn autópálya Spielfeld - Graz - Voralpenkreuz csomópont

- A 8 autópálya (Innkreis Autobahn) Voralpenkreuz - Wels csomópont

- AT/SLO államhatár - Salzburg tengely:
  - A 10 Tauern autópálya Villach csomópont - Bischofshofen - Salzburg csomópont
  - A 11-es autópálya (Karawanken) AT/SLO államhatár - Villach csomópont
- Bécs - Brno tengely (jelenleg még nem készült el):
  - S 1 bécsi külső gyorsforgalmi út Wien - Eibesbrunn csomópont
  - A 5 északi autópálya (Nord/Weinviertel Autobahn) Eibesbrunn- Poysbrunn csomópont
  - B 7 Schrick - Drasenhofen-i államhatár (Cseh Köztársaság)
  - D52 Brno - Pohořelice (Cseh Köztársaság)
  - 52-es út Pohořelice - Mikulov államhatár (Cseh Köztársaság)
- Bécs - Krems / Znaim tengely
  - A 22 Dunamenti autópálya Bécs - Stockerau csomópont
  - S 5 Stockerau-i gyorsforgalmi út Stockerau csomópont - Krems
  - S 3 Weinviertel-i gyorsforgalmi út Stockerau csomópont - Hollabrunn

Felsőbbrendű úthálózat a Szlovák Köztársaságban:

- D 1 Pozsonyból Zsolnán keresztül Kassa irányába
- D 2 Kúty (Jókút, cseh határ) Pozsonyon át Rusovce-ig (Oroszvár, magyar határ)
- R1 gyorsforgalmi út Nagyszombattól Nyitra és Besztercebánya irányába
- A 6 Jarovce (Horvátjárfalu, osztrák határ) - Pozsony között

Felsőbbrendű úthálózat Magyarországon:

- M0 autópálya körgyűrű Budapest
- M1 Budapest - Hegyeshalom határátkelő (AT-HU nyugat-kelet összeköttetés); M15 leágazás Mosonmagyaróvárnál Rajka irányába és csatlakozás a szlovák D2 autópályára
- M2 Budapest Vác felé (Szlovák Köztársaság – Magyarország észak-dél kapcsolat)
- M3 Budapesttől keletre Ukrajna irányába; M30 leágazás a 151-es km-nél Miskolc irányába; M35 leágazás Debrecen irányába
- M5 Budapesttől Kecskemét és Szeged érintésével Röszke irányába (Szerbia felé)
- M6 Budapesttől Dunaújváros irányába
- M7 Budapest - Siófok - Letenye (autópálya Zágráb és Split irányába)

- M86 Mosonmagyaróvár és Szombathely között

A szűkebb vizsgálati területen belül, illetve annak peremén jelenleg a felsőbbrendű autópályák- és gyorsforgalmi utak következő szakaszai találhatók (osztrák A- és S- jelzésű közúthálózat):

- A 2 déli autópálya (Vösendorf csomópont - Guntramsdorf csomópont)
- A 3 délkeleti autópálya (Guntramsdorf csomópont - Hornstein bekötőpont)
- A 4 keleti autópálya (Schwechat csomópont – Nickelsdorfi határátkelő)
- A 6 északkeleti autópálya (Bruckneudorf csomópont - Köpcsény/Kittsee államhatár / D4)
- S 1 bécsi külső gyorsforgalmi út (Vösendorf csomópont - Schwechat-i csomópont)

Ezen túlmenően van még számos szövetségi (B) és tartományi (L) országút található a szűkebb vizsgálati területen, amelyeket itt nem sorolunk fel. A (felsőbbrendű) közúthálózat vizsgálatakor azonban ezeket is figyelembe vesszük.

6.3.2 A KÖZÚTI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE

A **közlekedési rendszer fejlesztése** szorosan összefügg az infrastruktúra bővítésével. A **TEN-törzshálózatnak**, amelyre az európai infrastruktúra-bővítési támogatások összpontosítanak, 2030-ra el kell készülnie. Ausztriában a felsőbbrendű közúti közlekedési hálózat bővítése egy **keretterven** alapszik, amelyet folyamatosan aktualizálnak és az **Osztrák Köztársaság** elkövetkezendő hat évének **beruházási céljai**t tartalmazza. Az aktuális keretterv a 2018-2023 évekre szóló beruházásokat (BMVIT 2018) irányozza elő.

A Szlovák Köztársaság Közlekedési Minisztériuma a **Szlovák Köztársaság** közlekedési infrastruktúrára vonatkozó stratégiai fejlesztési tervében (RTR 2014) rögzítette a közúti infrastruktúra fejlesztését célzó intézkedéseket 2020-ig, ill. 2030-ig. Ezek az intézkedések a szlovák úthálózatban számos autópálya és gyorsforgalmi út tervezését és megépítését foglalják magukban.

Magyarország Nemzeti Közlekedési Stratégiája (NKS) meghatározza a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére irányuló intézkedéseket 2030-ig, illetve áttekintést nyújt 2050-ig (NKS 2013).

Abból indulunk ki, hogy a közúti infrastruktúrára vonatkozó alábbi projekteket[14] 2040-ig üzembe helyezik, és a közlekedés szempontjából hatékonyan működnek:

[14] Abból indulunk ki, hogy a környezeti jelentés elkészítésének időpontjában a funkcionális vizsgálati területre vonatkozóan az 1971-es szövetségi utakról szóló törvény 1. és 2. jegyzékében szereplő valamennyi A és S szövetségi utat üzembe helyezik, és azok a közlekedés szempontjából hatékonyan működnek. Ezen felül figyelembe vesszük azokat a bővítési intézkedéseket, amelyeket az ÖBB-Infrastruktur AG keretterve és az ASFINAG 2018-2023 (vö. BMVIT 2018) tartalmaz. Az országutakat alapvetően nem vizsgáljuk, mivel nem képezik a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózat részét. Kivételt képeznek a tervezett B országutak, amelyek a felsőbbrendű közúthálózattal összefüggésben különösen hatékonnyá tehetik a közlekedést.

Felsőbbrendű úthálózat Ausztriában:

- Bécs (- Sopron) – Budapest tengely:
  - Osztrák A 4 keleti autópálya sávbővítés és felújítás Bruck /Leitha West bekötőpont – Neusiedl/ Ipari park (Gewerbepark) csp., 2024-re (BMVIT 2018)
  - Osztrák A 3 délkeleti autópálya átadása Müllendorf - Eisenstadt (Kismarton) 2019-ig; Klingenbach államhatárnál csatlakozás a tervezett magyar M85 Csorna - Sopron autópályára; kiépítés 2027-ig (BMVIT 2018; ASFINAG 2019a)
- Bécsi nagytérség:
  - A 2 déli autópálya / A 3 délkeleti autópálya: Guntramsdorf csomópont kiépítése az A 3 délkeleti autópálya észak felé haladó útpályájának az A 2 déli autópálya dél felé haladó útpályájának az összekötésével.[15]
  - S 1 bécsi külső gyorsforgalmi út Schwechat-i csomópont és Süßenbrunn között (Duna-Lobau alagút) 2025-re (BMVIT 2018)
  - S 1 bécsi külső gyorsforgalmi út, Raasdorf – Am Heidjöchl (Seestadt Aspern kapcsolat) 2022-re (BMVIT 2018)
  - B 233 Zwölfaxing bekötőpont Schwechat dél elkerülő (S 1 Bécsi külső gyorsforgalmi út) - B 9 Mannsdorfer Straße 2021-ig (alsó-ausztriai tartományi kormányzati hivatal 2017a)
  - B 10 / B 60 Fischamend - Schwadorf - Götzendorf repülőtéri régió, a befejezés időpontja még ismeretlen (alsó-ausztriai tartományi kormányzati hivatal, 2017a)
- Bécs – Znojmo / Brno tengely:
  - S 3 Weinviertel-i gyorsforgalmi út Hollabrunn – Guntersdorf 2020-ra; Kleinhaugsdorfi államhatárig (Cseh Köztársaság) 2023 után (BMVIT 2018)
  - A 5 északi autópálya drasenhofeni kerülőút, forgalom részére történő átadás 2019-ig, négysávos teljes kiépítés Poysbrunntól a drasenhofeni államhatárig 2023 után (BMVIT 2018) és D52 Brno - Mikulov államhatárig (Cseh Köztársaság)
- Bécs - Pozsony tengely:
  - S 8 Marchfeld gyorsforgalmi út, S 1/ S 8 – Gänserndorf/ Obersiebenbrunn csomópont 2021-re; Marcheggi államhatárig 2023 után (BMVIT 2018) („Pozsonyi elkerülő") csatlakozással a szlovák D4-re
- Linz - Freistadt – České Budějovice tengely:
  - S 10 északi mühlvierteli gyorsforgalmi út Freistadt Nord és Rainbach Nord között 2024-ig, Rainbach Nord és az A/CZ államhatárig 2024 után (BMVIT 2018)

[15] Ez az intézkedés nem szerepel az ASFINAG aktuális építési programjában, a Guntramsdorf csomópont várható kihasználtsága alapján feltételezhető, hogy ez az intézkedés a javasolt hálózatátalakítás előrejelzési távlatában megvalósul.

- D 3 államhatár Wullowitz - České Budějovice - Prága (Cseh Köztársaság) 2021-ig (BMVIT 2019b)[16]

- Bécs - Graz / Klagenfurt - Villach tengely:
  - S 36 Murtal St. Georgen - Scheiflinger Ofen gyorsforgalmi út: forgalom részére történő átadás előreláthatóan 2020-ban (BMVIT 2019b); Judenburg - St. Georgen (hiányzó szakasz pótlása): forgalomba helyezés szakaszonként 2027-től 2031-ig (BMVIT 2019b)
  - S 37 Klagenfurti gyorsforgalmi út St. Veit an der Glan és Scheifling csomópont között 2034 után[17]
- Eisenstadt (Kismarton) - Oberpullendorf tengely:
  - S 31 Burgenland Eisenstadt (Kismarton) - Oberpullendorf-Süd gyorsforgalmi út: Mattersburg csomópont és Ast Weppersdorf / St. Martin bekötőpont közötti biztonsági fejlesztés (BMVIT 2018)
  - S 4 Mattersburg gyorsforgalmi út Wr. Neustadt (Bécsújhely) csomópont (A 2 déli autópálya) Mattersburg csomópontig (S 31 Burgenland gyorsforgalmi út): Mattersburg csomópont és Wiener Neustadt csomópont közötti biztonsági fejlesztés (BMVIT 2018)
- Graz – Szombathely – Budapest tengely:
  - S 7 Fürstenfeldi gyorsforgalmi út, Riegersdorf - Heiligenkreuz 2023-ra (BMVIT 2018)

Felsőbbrendű úthálózat a Szlovák Köztársaságban:

- A D 1 meghosszabbítása Kassától Záhorig (Zahar, ukrán határ) a TEN-T törzshálózat részeként (RTR 2014)
- A Lengyelország és a Cseh Köztársaság közötti észak-déli kapcsolat kiépítése: A D 3 megépítése Zsolna - Čadca (Csaca) - Skalité (Sziklaszoros, lengyel határ) között és a D3 R5 Svrčinovecnél (Fenyvesszoros, cseh határ) a TEN-T törzshálózat részeként (RTR 2014)
- Észak-dél kapcsolat Kelet-Szlovákiában: R4 gyorsforgalmi út kiépítése Vyšný Komárniktől (Felsőkomárnok, lengyel határ) Eperjes és Kassa érintésével Miglécig (magyar határ) (csatlakozás a magyar M30-hoz) a TEN-T átfogó hálózat részeként (RTR 2014)
- Központi nyugat-kelet tengely Szlovákiában: Az R2 gyorsforgalmi út kiépítése Chocholná (Tarajosvelcsőc) és Zólyom érintésével Kassáig a TEN-T átfogó hálózat részeként (RTR 2014)
- Központi észak-dél tengely Szlovákiában: Az R1 meghosszabbítása Besztercebányától D1 csatlakozással; R3 gyorsforgalmi út Trsztenától (lengyel határ) Martin (Turócszentmárton) - Žiar nad Hronom (Garamszentkereszt) érintésével Šahy-ig (Ipolyság, magyar határ) (csatlakozás a magyar M2-re) a TEN-T törzs-, illetve átfogó hálózat részeként (RTR 2014)

[16] Bilaterális egyezmény az Osztrák Köztársaság és a Cseh Köztársaság kormánya között az S 10 osztrák gyorsforgalmi út és a cseh D3 autópálya összekapcsolásáról az osztrák-cseh határon (BGBl. III, 2017. április 11. – 56. sz.);

[17] Veit Nord - Veit Süd bekötőpont közötti biztonsági fejlesztés: előreláthatólag 2026-ig; Veit Süd - Maria Saal bekötőpont közötti biztonsági fejlesztés: előreláthatólag 2030-ig.

- A D 4 „Pozsonyi elkerülő" Jarovce-től (Horvátjárfalu, osztrák határ) - Pozsonyon és Ivanka pri Dunajin (Pozsonyivánka) át Devínska Nová Ves-ig (Dévényújfalu, osztrák határ) (S 8 csatlakozás) (RTR 2014)
- Az R6 gyorsforgalmi út kiépítése Lysá pod Makytou (Fehérhalom, cseh határ) és Púchov (Puhó) között a Nürnberg /Drezda - Prága - Olomouc (Olmütz) - Zsolna - Kassa - Záhor (Zahar) - Ungvár - Lvov a nyugat-kelet tengely részeként
- Az R7 gyorsforgalmi út kiépítése Pozsonytól Érsekújváron (Nové Zámky) át Losoncig (Lučenec);

Felsőbbrendű úthálózat Magyarországon:

- A Budapestet elkerülő M0-ás körgyűrű befejezése a TEN-T törzshálózat részeként (NTS 2013)
- A Budapest - Vác közötti M2 autópálya meghosszabbítása a szlovák határig (csatlakozik a szlovák R3-ra) TEN-T törzshálózat részeként (NTS 2013)
- Az M 85 autópálya megépítése Győr és Sopron között az osztrák határig (csatlakozással az osztrák A 3 délkeleti autópályára) 2023-ig
- Az M3 autópálya meghosszabbítása az ukrán határig; az M 30 meghosszabbítása Miskolctól a szlovák határ irányába (csatlakozással a szlovák R4-re Kassa irányába) a TEN-T törzshálózat részeként (NTS 2013)
- Az M4 autópálya megépítése Budapest és Szolnok érintésével Románia irányába (Bukarest)
- Az M8 autópálya megépítése Szolnok - Dunaújváros érintésével az osztrák államhatárig (csatlakozással a tervezett S 7 Fürstenfeldi gyorsforgalmi útra) a TEN-T átfogó hálózat részeként (NTS 2013)
- M87 Szombathely - Kőszeg Oberpullendorf-nál csatlakozási lehetőséggel az S 31 burgenlandi gyorsforgalmi útra (Magyarország)

Az ÖBB-Infrastruktur AG és az ASFINAG 2018-2023 (BMVIT 2018) keretterve aktuálisan a szűkebb vizsgálati területen lévő utakra, illetve környező területeire vonatkozóan a következő intézkedéseket rögzíti:

- **S 1 bécsi külső gyorsforgalmi út, Schwechat – Süßenbrunn**: átadás előrelátható időpontja 2025 után; összköltség kb. 1,8 milliárd euró.
- **Osztrák A 4 keleti autópálya sávbővítés és felújítás Fischamend – Bruck/Leitha West**: forgalomnak átadás előrelátható időpontja 2022; összköltség kb. 148,2 millió euró.
- **Osztrák A 4 keleti autópálya sávbővítés és felújítás Bruck /Leitha West bekötőpont – Neusiedl/ Gewerbepark bekötőpont**: forgalomnak átadás előrelátható időpontja 2024; összköltség kb. 89,6 millió euró.

6.4 MULTIMODÁLIS TERMINÁLOK

6.4.1 MEGLÉVŐ MULTIMODÁLIS TERMINÁLOK

A **multimodális terminálok** olyan **csomópontot jelentenek az inter-, ill. multimodális közlekedési rendszerekben**, ahol legalább két közlekedési mód kapcsolódik egymáshoz (közúti áruszállítás vasúti áruszállításhoz vagy víziúthoz). A multimodális terminálok rendelkeznek **konténerek és áruk átrakodásához** szükséges infrastruktúrával (többek között daru, konténeremelő targonca és lerakodó hely) és az áru csomagolásáról, tárolásáról és elosztásáról is gondoskodnak.

A funkcionális vizsgálati területen számos multimodális terminál található, ezek közül némelyik a TEN-T átfogó és törzshálózati csomópontjaként az áruforgalom szempontjából is jelentőséggel bír. A TEN-T folyami kikötőinek bemutatására is kitérünk.

Multimodális terminálok Ausztriában:

Csomópont / „Neve"	Közút	Vasút	Kikötő	RoLa („gördülő országút")	TEN-T csomópontok	TEN-T kikötők
Wien Freudenau „Wien Cont"	X	X	X			Törzshálózat
Wien Inzersdorf „Güterzentrum Wien Süd"	X	X			Törzshálózat	
„St. Pölten Alpenbahnhof CCT"	X	X				
"Krems a.d. Donau CCT"	X	X	X			Átfogó hálózat
„Wels Vbf CCT"	X	X		X	Törzshálózat	
„Linz Stadthafen CCT"	X	X	X			Átfogó hálózat
„Enns Hafen CCT"	X	X	X			Törzshálózat
Graz (Werndorf) „Graz Süd CCT"	X	X			Törzshálózat	
„Kapfenberg CCT"	X	X				
„St. Michael CCT"	X	X				
Villach-Fürnitz „Villach Süd CCT"	X	X		X	Átfogó hálózat	
„Lambach"	X	X				
„Salzburg Frachtenbahnhof"	X	X		X	Átfogó hálózat	
„Salzburg CTS"	X	X			Átfogó hálózat	

7. táblázat: Multimodális terminálok és TEN átfogó és törzshálózati csomópontok Ausztriában (1315/2013/EU rendelet; KombiConsult 2016; saját ábra)

Multimodális terminálok a Szlovák Köztársaságban:

Csomópont / „Neve”	Közút	Vasút*[18]	Kikötő	RoLa („gördülő országút”)	TEN-T csomópontok	TEN-T kikötők
Pozsony „Bratislava Palenisko”	X	X	X		Törzshálózat	Törzshálózat
Pozsony „Bratislava UNS (ČSKD INTRANS)”	X	X				
Sládkovičovo Kontajnerový terminál	X	X				
Haniska pri Košicach (Enyicke) „Košice Metrans”	X	X*				
Košice ČSKD Intans	X	X			Átfogó hálózat	
Čierna nad Tisou (Tiszacsernyő) (Dobrá) TKD Dobrá	X	X*				
Dunaszerdahely	X	X				
Žilina SKD Intrans	X	X			Törzshálózat	

8. *táblázat: Multimodális terminálok és TEN átfogó és törzshálózati csomópontok a Szlovák Köztársaságban (1315/2013/EU rendelet; KombiConsult 2016; saját ábra)*

A komáromi (Komárno) és párkányi (Štúrovo) folyami kikötők nem multimodális terminálok, nem rendelkeznek konténerek és áruk átrakodására alkalmas infrastruktúrával, hanem elsősorban személyszállításra szolgálnak. Ezeket a kikötőket a 6.5 fejezet mutatja be.

Multimodális terminálok Magyarországon:

Csomópont / „Neve”	Közút	Vasút*[19]	Kikötő	RoLa („gördülő országút”)	TEN-T csomópontok	TEN-T kikötők
„Törökbálint Kombiterminál”	X	X				
Budapest (Csepel) „Mahart Container Center”	X	X	X			Törzshálózat
Budapest (Soroksár) „Budapest BILK”	X	X		X	Törzshálózat	
Székesfehérvár	X	X			Átfogó hálózat	
Debrecen	X	X				
Záhony / Tuzsér	X	X			Átfogó hálózat	
„Sopron container terminál”	X	X			Átfogó hálózat	

9. *táblázat: Multimodális terminálok és TEN átfogó és törzshálózati csomópontok Magyarországon (VO (EU) NR. 1315/2013; KombiConsult 2016; saját ábra)*

A Győr-Gönyű, Komárom, Százhalombatta, Dunaújváros, Dunaföldvár, Baja, Mohács, Paks és Szeged folyami kikötők nem **konténerek és áruk átrakodására** alkalmas infrastruktúrával rendelkező multimodális terminálok, hanem elsősorban személyszállításra szolgálnak. Ezeket a kikötőket a 6.5 fejezet mutatja be.

[18] *** Terminál az 1 533 mm-es és az 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózatok közötti átrakodásra**
[19] *** Terminál az 1 533 mm-es és az 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózatok közötti átrakodásra**

A TEN-T törzs- és átfogó hálózati csomópontok sűrűsége a funkcionális vizsgálati területen kiemeli a régió **jelentőségét** az európai határon átnyúló **áruszállításban**.

A **szűkebb vizsgálati terület** peremén található **Bécs déli áruszállítási központja (Güterzentrum Wien Süd)**. Az intermodális áruszállító terminál létesítésének első építési szakasza 2017-ben zárult le. Cél a kapacitásbővítés és a vonzóbbá tétel, a vasúti közlekedés előnyben részesítése (modal split, vagyis a vasúti közlekedés arányának növelése), valamint a közúti áruszállítás áthelyezése a vasútra. Ennek teljes költsége kb. 250 millió euró.

Bécs déli áruszállítási központja (Güterzentrum Wien Süd) jelenleg 55 ha területet foglal el, két daruhíddal évente kb. 210 000 nemzetközi szállítási egység átrakodására képes.

6.4.2 A MULTIMODÁLIS TERMINÁLOK FEJLESZTÉSE

A funkcionális vizsgálati területen a multimodális termináloknál 2040-ig a következő tervezett intézkedésekből indulunk ki:

Multimodális terminálok Ausztriában:

- **Bécs déli áruszállítási központja** (Güterzentrum Wien Süd) teljes kiépítésben négy daruhíddal rendelkezik majd, és 420 000 nemzetközi szállítóegységet lesz képes átrakodni.
- **Wels Vbf.; terminál bővítés** 2021-ig: a meglévő területek jobb kihasználása kizárólag daruk üzemeltetésével (rakodó üzem beindítása) és ezzel további raktározási lehetőség teremtése a konténerek számára (vö. BMVIT 2018)
- **Linz Vbf Stadthafen; átépítés és ESTW kiépítése** 2021-ig: Tehervágányok modernizálása és rendező berendezések koncentrációja (vö. BMVIT 2018)
- **Villach Süd Cargo terminál; áruátrakó központ átépítése** 2027-ig (vö. BMVIT 2018)

Multimodális terminálok a Szlovák Köztársaságban:

- **Leopoldov - Šulekovo - Pálenisko** intermodális terminál a TEN-T átfogó hálózat részeként (RTR 2014)
- Trimodális terminál **Pozsony - Pálenisko** (RTR 2014)
- Intermodális terminál **Kassa - Bočiar** (RTR 2014)
- **Terminál** létesítése **Nyugat-Szlovákiában** (Érsekújvárnál) az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat és az 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózat összekapcsolására

Multimodális terminálok Magyarországon:

- Intermodális terminál **Miskolc**on a TEN-T átfogó hálózat részeként

6.5 BELVÍZI UTAK

6.5.1 MEGLÉVŐ BELVÍZI UTAK ÉS FOLYAMI KIKÖTŐK

A funkcionális vizsgálati területen belül található a **Duna** (az európai E 80 víziút része) valamint a **Vág** (E 81 európai víziút a folyótorkolat és Zsolna között), mint európai belvízi utak.

A **Duna** a maga évi 40 millió tonnás teherforgalmával a **legfontosabb európai víziutak** egyike, amelyet - a belvízi közlekedésről szóló uniós programok, az EU Duna Régióra vonatkozó stratégiája és az osztrák nemzeti akcióprogram alapján - tovább kell fejleszteni. A Vág áruforgalom tekintetében jelenleg nem bír nagy jelentőséggel.

A 6.4.1 felsorolt, áruk átrakodására szolgáló multimodális terminálként működő kikötőkön kívül további folyami kikötők is találhatók az európai víziutak mentén. A funkcionális vizsgálati területen egyes folyami kikötők a TEN-T részét képezik:

	Kikötő	Folyami E-kikötő[20]	TEN-T
Ausztria	Wien Freudenau	P 80-37	Törzshálózat
	Krems	P 80-36	Átfogó hálózat
	Enns-Ennsdorf	P 80-35	Törzshálózat
	Linz-Voest	P 80-34	
	Linz	P-80 33	Átfogó hálózat
Szlovák Köztársaság	Pozsony	P-80 38	Törzshálózat
	Komárno (Komárom)	P-80 40	Törzshálózat
	Párkány (Štúrovo)	P-80 41	
Magyarország	Győr-Gönyű	P-80 39	Átfogó hálózat
	Komárom	P-80 40	Átfogó hálózat
	Budapest (Csepel)	P-80 42	Törzshálózat
	Százhalombatta	P-80 43	
	Dunaújváros	P-80 44	Átfogó hálózat
	Dunaföldvár	P-80 45	
	Baja	P-80 46	Átfogó hálózat
	Mohács		Átfogó hálózat
	Paks		Átfogó hálózat
	Szeged		Átfogó hálózat

10. *táblázat:* *Nemzetközi jelentőségű folyami kikötők a TEN átfogó, ill. törzshálózaton a funkcionális vizsgálati területen (1315/2013/EU rendelet)*

Bécs és a Szlovák Köztársaság közötti **szabad folyású szakaszokon** több kritikus **sekély rész** található, amelyek alacsony vízállásnál akadályozhatják a hajózhatóságot, illetve a hajók optimális berakodását, és ezáltal nem üzemeltethetők gazdaságosan. A megfelelő **hajózási mélységet** folyamatos mérésekkel és mederkotrással biztosítják. A Bécstől keletre fekvő területen mindezekhez még a Duna **fenékmélyedé-**

[20] **A nemzetközi jelentőségű fő víziutakról szóló európai egyezmény szerint (AGN)**

sének problémája is társul, amely a talajvízszint süllyedésén keresztül, a Donau-Auen Nemzeti Park (Nationalpark Donau-Auen) kiszáradásához vezet. Itt folyamatosan dolgoznak a környezeti feltételek és a hajózhatóság feltételeinek javításán.

Ausztrián belül a TEN-T részének számító **négy közösségi kikötő**, Linz, Enns, Krems és Bécs, az árurakodások közel 50%-át az osztrák Duna szakaszon bonyolítja le. Az áruk több mint egyharmadát a **voestalpine kikötő**iben rakodják át és a maradék áruk eloszlanak a **további rakodó kikötők és szárazföldi rakodók** között.

A Dunán szállított áruk egyharmada érc, 25-25%-a kőolajszármazék és mezőgazdasági termék. A belvízi közlekedés az utóbbi években bővítette a portfólióját a nehézáru rakományokkal valamint a súlyos- és túlméretes áruk szállításával (BMVIT 2015a: 9ff. o.).

6.5.2 A BELVÍZI UTAKON TERVEZETT INTÉZKEDÉSEK

Ausztriában a BMVIT Dunáról szóló akcióterve 2022-ig (BMVIT 2015) az ökológiai- és árvízvédelmi intézkedések mellett egy sor hajózással kapcsolatos intézkedést is betervezett. A következő, (infrastruktúra szempontjából) lényeges intézkedéseket rendeli el:

- 02 nautikai szűkületek környezetbarát megszüntetése
- 11 a fuvarozás továbbfejlesztése a Dunán
- 12 multimodális rakodási lehetőségek bővítése a Dunán

A **többlépcsős folyami projekt** (Flussbauliches Gesamtprojekt, röviden FGP) keretében a viadonau különféle intézkedéseket valósít meg, amelyek célja a vízi közlekedési és ökológiai feltételek javítása. Ezeket az intézkedéseket **Duna Bécstől keletre eső szakaszára vonatkozó intézkedéskatalógus** (M.KAT.OST) határozza meg. A folyamatban lévő fenntartó kotrásokat kiegészíti a kritikus sekély szakaszok optimalizálása. Négy intézkedés már megvalósult. A jelenlegi tervezési állapot szerint **2022-ig** azokat a gázlóterületeket **újítják fel**, amelyek jelentősen korlátozhatják a vízi áruszállítást, és nagyobb fenntartási költségeket okoznak. A fenéksüllyedés ellen 2016 óta integrált tervezett vegyes intézkedések vannak életben, amelyekkel máris sikerült csökkenteni a süllyedés sebességét (viadonau 2018).

A Szlovák Köztársaság Közlekedési Minisztériuma a **Szlovák Köztársaság** közlekedési infrastruktúrára vonatkozó stratégiai fejlesztési tervében (RTR 2014) rögzítette a belhajózási víziutakat célzó intézkedéseket:

- Műszaki intézkedések bevezetése a hajózási szűkületek elhárítására a Duna 1880,260 km és 1843,000 km között szakaszán.
- Szállítási feltételek javítása a Vágon műszaki intézkedésekkel
- A pozsonyi és komáromi kikötők felújítása és modernizálása

A **Vág** mentén az európai egyezmények szerint a nemzetközi jelentőségű fő víziutak mellett (AGN) nemzetközi jelentőségű folyami kikötőket is terveznek:

- 81-01 - 81-10 oldal: Šaľa (Vágsellye), Sereď (Szered), Hlohovec (Galgóc), Piešťany (Pöstyén), Nové Mesto nad Váhom (Vágújhely), Trenčín (Trencsén), Dubnica (Máriatölgyes), Púchov (Puhó), Považská Bystrica (Vágbeszterce), Zsolna

Magyarország Nemzeti Közlekedési Stratégiája (NKS, 2013) hosszú távon a TEN-T kikötők fejlesztését, valamint a dunai víziúton a hajózási szűkületek elhárítását irányozza elő.

6.6 NEMZETKÖZI FORGALMÚ REPÜLŐTEREK

6.6.1 MEGLEVŐ NEMZETKÖZI FORGALMÚ REPÜLŐTEREK

A funkcionális vizsgálati területen több **nemzetközi forgalmat bonyolító repülőtér** található, közülük messze a **Bécsi Repülőtér** bonyolítja a legnagyobb forgalmat, utasforgalmat, valamint a legnagyobb mértékű teherszállítást. A 11 az utasforgalom szerint csökkenő sorrendben mutatja a repülőterekre vonatkozó adatokat.

	Helyszín	TEN-T	Utasszám	Légijármű-forgalom	Teher [t]	év
Ausztria	Wien-Schwechat	Törzshálózat	24 826 881	221.333	271.943	2018
Magyarország	Budapest Liszt Ferenc	Törzshálózat	14 867 491	115.028	146.113	2018
Ausztria	Salzburg	Átfogó hálózat	1 890 164	19.479	228	2017
Szlovák Köztársaság	Pozsony	Törzshálózat	1 756 808	25.690	22.895	2016
Ausztria	Graz	Átfogó hálózat	958.848	14.271	158	2017
Ausztria	Linz	Átfogó hálózat	402.007	6.890	10.245	2017
Cseh Köztársaság	Brno	Átfogó hálózat	470.285	44.294	3.893	2017
Ausztria	Klagenfurt	Átfogó hálózat	218.281	4.337	0	2017
Magyarország	Debrecen	Átfogó hálózat	318.342	2.803	n.a.	2017
Szlovák Köztársaság	Kassa	Átfogó hálózat	510.517	5.936	57	2018
Szlovák Köztársaság	Poprad Tatry (Poprád-Tátra)	Átfogó hálózat	80.605	9.928	-	2017
Magyarország	Sármellék	Átfogó hálózat	13.229	n.a.	15	2017

11. *táblázat: A TEN-T törzs- és átfogó hálózat részét alkotó repülőterek, minden adat 2014-es (Vienna Airport 2019a, Statistik Austria 2018a, Budapest Airport 2018, Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava 2017, Letiště Brno 2018; Magyar Központi Statisztikai Hivatal 2018, Letisko Poprad-Tatry 2018, saját ábra)*

Szlovákiában az utasszámot és teherforgalmat tekintve a **pozsonyi repülőtér** a legnagyobb repülőtér. 2005 óta átlagosan a légi teherforgalom 93%-át bonyolítja a pozsonyi repülőtér, 4%-át a kassai repülőtér

és 2%-át a Poprad Tatry (Poprád-Tátra) repülőtér. A fennmaradó teherforgalmat a Zsolna, Piešťany (Pöstyén) és Sliač (Szliács) repülőterei bonyolítják, amelyek nem részei a TEN-T hálózatnak. A légi teherforgalom 2005 és 2012 között 3 937,752 tonnáról 22 725,712 tonnára nőtt (RTR 2014).

A **bécsi** és a **budapesti** repülőtér az 1315/2013/EU rendelet értelmében úgynevezett **fő repülőtérnek minősül a TEN-T törzshálózatban**. Ez azt jelenti, hogy ezeket 2050-ig integrálni kell a TEN-T vasúti és közúti infrastruktúrába és – amennyiben lehetséges – a nagyteljesítményű vasúthálózatba is.

6.6.2 LÉGI KÖZLEKEDÉSBEN TERVEZETT INTÉZKEDÉSEK

A Flughafen Wien AG esetében **3. pálya** (11R/29L) kiépítését tervezik, amely a bécsi repülőtértől délre, a meglévő 11/29 pályával párhuzamosan, kelet-nyugati irányban fog elhelyezkedni. Ez a tervek szerint hosszú távon követi a bécsi repülőtér folyamatosan növekvő légijármű-forgalmát. A bécsi repülőtér és Bruck an der Leitha közötti repülőtéri kapcsolat megvalósításának során (vö. 6.2.2 fejezet) a bécsi repülőtér közvetlen vasúti összeköttetéshez jut kelet felé (Nyugat-Magyarország felé Budapestig, a Szlovák Köztársaság nyugati része felé), és jelentősen bővül a vonzáskörzete a vasúti közlekedésben.

A Westbahn (Nyugati vasútrendszer) négyvágányos kiépítésének Linz és Marchtrenk közti megvalósításával a **Flughafen Linz** rácsatlakozik a felsőbbrendű vasúti közlekedési hálózatra.

Szlovákiában az RTR 2014 szerint a következő intézkedéseket tervezik a légi közlekedésben:

- Pozsonyi repülőtér: Modernizálás, és a felszálló és leszálló pályák meghosszabbítása (RWY) 13/31
- Poprád-Tátra repülőtér: RWY és görgőspályák modernizálása (TWY)
- Terminálépület létesítése a kassai repülőtéren a légifuvar-forgalom számára
- Hangár létesítése a kassai repülőtéren („C" és „D" jelzésű)

Magyarországon a 2013. évi NKS nem tervez 2040-ig konkrét intézkedéseket a légi közlekedésben. A Liszt Ferenc Repülőteret Budapesten a TEN-T részeként a forgalom növekedéséhez kell igazítani.

7

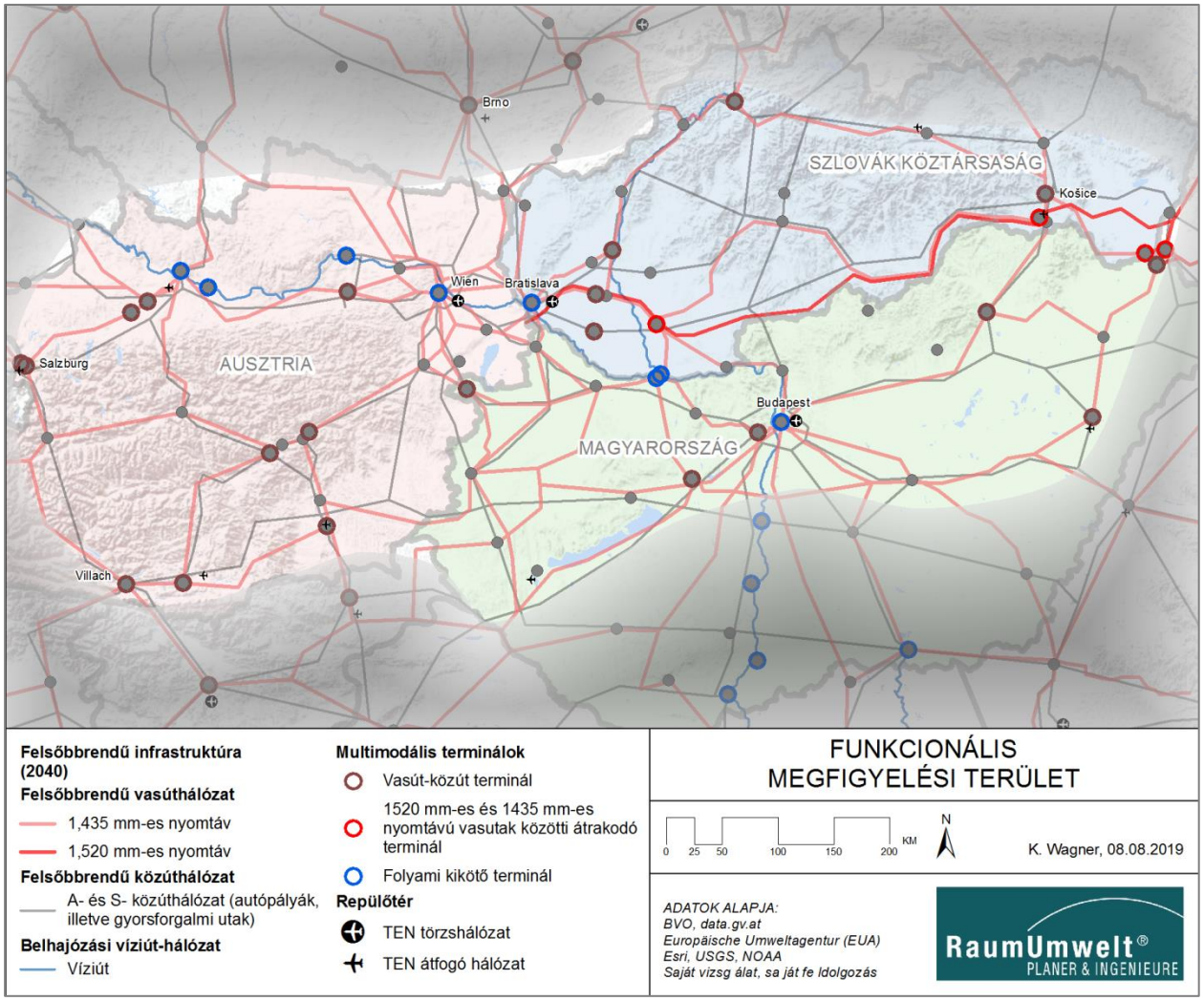
A KÖRNYEZETI FELTÉTELEK ÁBRÁZOLÁSA

A javasolt hálózatátalakítás a Centrope régió dinamikus agglomerációs és gazdasági térségét érinti. Itt találkozik az alpesi, a kontinentális és a pannon biogeográfiai régió, és ez határozza meg az eltérő érzékenységű természetet, tájat, kulturális és gazdasági térséget.

7 A KÖRNYEZETI FELTÉTELEK ÁBRÁZOLÁSA

7.1 FUNKCIONÁLIS VIZSGÁLATI TERÜLET

A **funkcionális vizsgálati terület** a hálózatátalakítás által (közvetetten) érintett területet foglalja magában: Ez az osztrák hálózaton a Salzburg / Villach vonaltól északra, a szlovák úthálózat egészére, valamint a magyar közlekedési hálózaton a Mediterrán folyosótól északra fekvő részekre vonatkozik. A hálózatátalakítás által érintett régió Ausztria és a Szlovák Köztársaság nagy részét, valamint Magyarország északi részét foglalja magában (vö. 15. ábra ábra).



15. *ábra:* *Funkcionális vizsgálati terület (saját ábra)*

A közlekedési struktúrákat, valamint fejlődésüket a funkcionális vizsgálati területen belül közúti, vasúti, belvízi hajóúti, légiforgalmi, valamint multimodális terminálok szerinti bontásban mutatjuk be.

7.1.1 NÉPESSÉG ÉS GAZDASÁGI TÉRSÉG

7.1.1.1 A népesség szerkezete és fejlődése

A funkcionális vizsgálati terület népessége minden érintett NUTS 2 régió bevonásával összesen mintegy **21 milliós** (vö. 12). A nagyobb városokban mintegy 5,6 millióan élnek. A vizsgálati terület **legnagyobb városa Bécs** közel 1,8[21] millió lakossal, majd Budapest közel 1,7 millió lakossal. A 200 000 főt meghaladja Pozsony (mintegy 420 000 fő), Graz (mintegy 270 000 fő), Kassa (mintegy 240 000 fő) és Debrecen (mintegy 200 000 fő) lakossága. További 100–200 000 fős lakosságú városok Linz, Miskolc, Salzburg, Győr, Nyíregyháza, Székesfehérvár és Klagenfurt (Eurostat 2018b).

Állam	NUTS 2 régió	Régió neve	Népesség 2017-ben
Ausztria	AT11	Burgenland	291.942
	AT12	Alsó-Ausztria	1 665 753
	AT13	Bécs	1 867 582
	AT21	Karintia	561 077
	AT22	Stájerország	1 237 298
	AT31	Felső-Ausztria	1 465 045
	AT32	Salzburg	549 263
Szlovák Köztársaság	SK01	Bratislavský kraj	641 892
	SK02	Západné Slovensko	1 830 751
	SK03	Stredné Slovensko	1 342 287
	SK04	Východné Slovensko	1 620 413
Magyarország	HU10	Közép-Magyarország	3 000 076
	HU21	Közép-Dunántúl	1 056 097
	HU22	Nyugat-Dunántúl	983 251
	HU31	Észak-Magyarország	1 143 902
	HU32	Észak-Alföld	1 468 088

12. *táblázat: A funkcionális vizsgálati terület népessége NUTS 2 régiók szerint (Eurostat 2018a; saját ábra)*

A funkcionális vizsgálati területen a nagyobb városokban, illetve környezetükben **népességnövekedés** figyelhető meg: A 2007–2017 közötti időszakban számottevően nőttek az európai fővárosok: Bécs (+12,4%), Budapest (+3,3%) és Pozsony (+8,4%) (vö. Bécs város 2018). A Bécs-Budapest tengely mentén találhatók Magyarországnak azok a területei, amelyeken dinamikusan fejlődik a népesség, úgy, hogy a növekedés mindenekelőtt a **külvárosokat** érinti. Nyugat-Magyarország határközeli területein – Győrben csakúgy, mint Sopron és Szombathely környékén – erőteljesen nő a népesség. A Pozsony körüli szuburbanizáció átlépi az államhatárokat, és ennélfogva a Parndorfi-fennsík számos községét érinti (vö. PGO 2007-2019).

[21] A nevezett (> 100 000 fős lakosságú) városok egységes népességi adatai a vizsgált időszakban 2014. évre állnak rendelkezésre. Az adatok forrása az Eurostat 2018b.

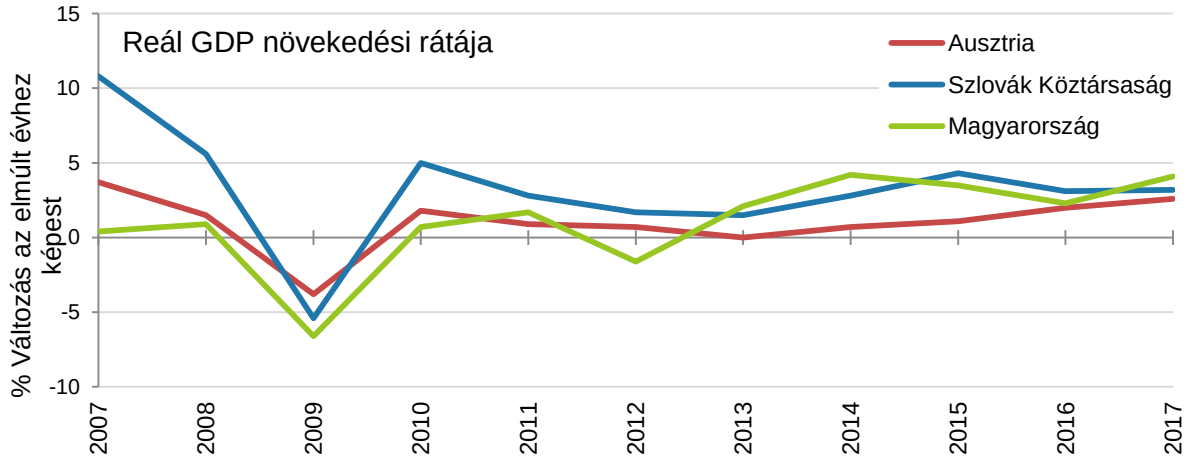
Ausztriában a városi agglomerációkban a felsőbbrendű közlekedési csomópontok területén általánosságban **népességnövekedés** állapítható meg. A Bécs / Pozsony nagyvárosi régió egésze jelentősen nőtt 2006 és 2016 között. A tartományi székhelyek, mint Eisenstadt (Kismarton) (+16,9%) és Graz (+14,4%), valamint környezetük is számottevő népességnövekedésen ment keresztül a 2006 és 2016 közötti években. A Linz-Wels nagytérség is dinamikusan növekvő régiónak számít (vö. ÖROK 2019).

A következő évtizedek népességfejlődése tekintetében a teljes funkcionális vizsgálati terület **dinamikus régióként** jellemezhető, ahol mindenekelőtt a városokban, valamint a határ menti régiókban várható számottevő népességnövekedés.

7.1.1.2 Gazdasági szerkezet

A **gazdasági együttműködés** a régióban egyre intenzívebbé vált. A jövőben is további politikai, gazdasági, kulturális és társadalmi összefonódással kell számolni.

A funkcionális vizsgálati területen található államok nemzetgazdasági alapmutatóit megvizsgálva előtűnnek a térségbeli **strukturális különbségek** és **gazdasági dinamikák**: Magyarország és Szlovákia 2017. évi bruttó hazai termékét (GDP; € /lakos; 12 700 €, 15 600 €) szembeállítva Ausztriáéval (42 100 €) gazdasági szempontból továbbra is jelentős nyugat-keleti lejtés rajzolódik ki, ami a **gazdasági rendszerek harmonizációja** óta csak lassan egyenlítődik ki (vö. 16 ábra).



16. *ábra:* *Reál-GDP növekedés %-ban az előző évhez képest (Eurostat 2007-2018, saját ábra)*

A reál-GDP növekedési üteme a 2008-as gazdasági válság előtt a Szlovák Köztársaságban jóval meghaladta Ausztria **növekedési ütemét.** 2013 óta a teljes vizsgálati területen ismét a helyzet enyhülése figyelhető meg, a növekedés üteme kb. 3–4%-os (Eurostat 2007–2018).

A **kelet-nyugati lejtés** az egyes államokon belül is látható: Így a Szlovák Köztársaságban a Pozsony körüli régió gazdasági teljesítménye jóval nagyobb, mint az ország keleti részéé. A kelet-nyugati lejtés a régió foglalkoztatási viszonyaiban is leképeződik. A munkanélküliség mértéke a régióban az osztrák ál-

lamhatár és Budapest között jóval alacsonyabb, mint Magyarország keleti, illetve déli részén (ÖIR 2015: 21. o.).

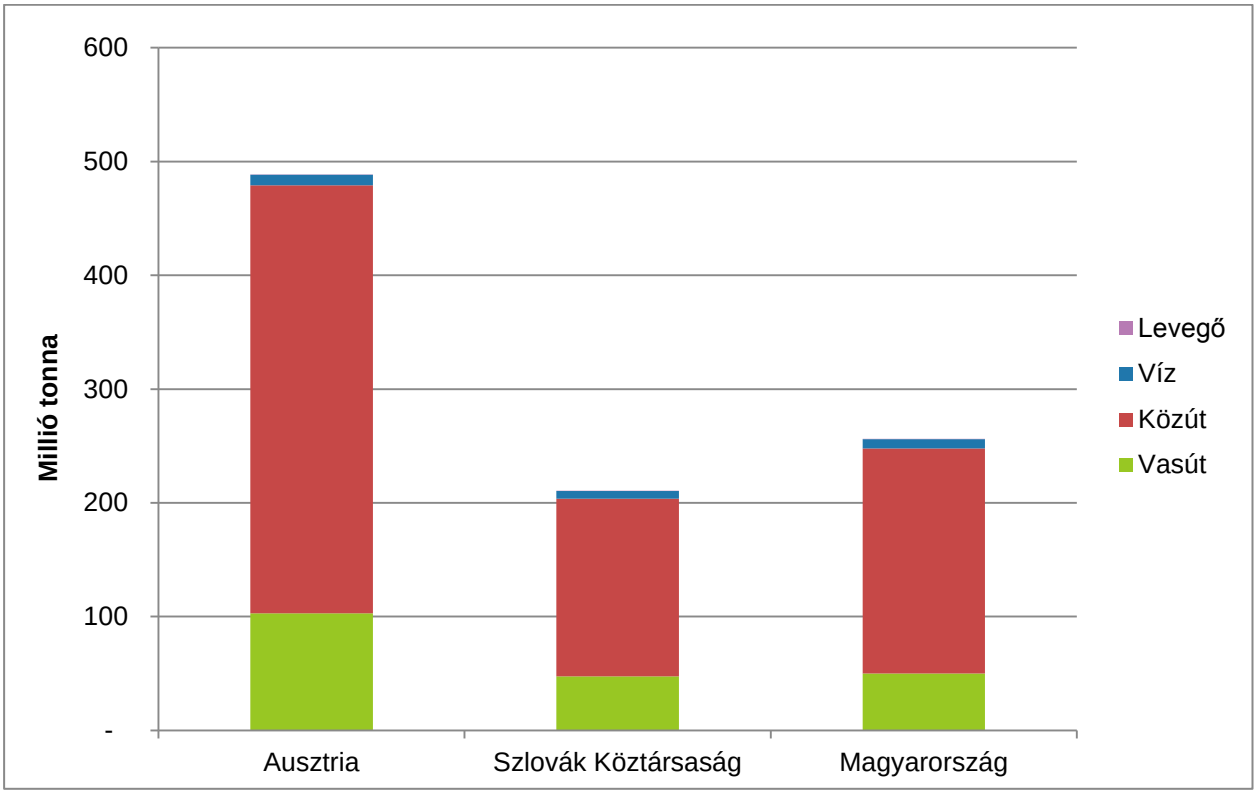
A **gazdasági központokat** a funkcionális vizsgálati területen a nagy városok alkotják: a fővárosok (és környékük), vagyis Bécs, Budapest, Pozsony, valamint a regionális központok, mint Graz, Linz-Wels, St. Pölten és Győr területének gazdasági vonzereje a legnagyobb. A budapesti régióban, valamint Győr-Moson-Sopron megyében nagyon meghatározó az autóipar és a gépgyártás. A súlypont a (regionális) központokban a **szolgáltatási ágazaton** van. A szűk 60 kilométer távolságban található Bécs és Pozsony a két egymáshoz legközelebbi európai főváros. A Duna-menti elhelyezkedés, a közös gazdasági és kulturális történelem és nem utolsó sorban a két város közelsége vezetett az **„ikerváros”** koncepció kidolgozásához, amelynek célja a gazdasági, kulturális és társadalmi kapcsolatok intenzívebbé tételének előmozdítása, és ezáltal a teljes nagyvárosi régió **összehangolt együttműködéssel** történő továbberősítése. Mindkét főváros jellemzője az erős szolgáltatási szektor, valamint a turizmus is nagy szerepet játszik. Pozsonyban az elmúlt évtizedekben számos autóipari vállalat telepedett meg (ÖBB 2014: 10. o.).

7.1.2 KÖZLEKEDÉSI HELYZET ÉS ÁRUSZÁLLÍTÁST ÉRINTŐ FEJLESZTÉSEK

Az európai áruszállításban az áruszállítási teljesítményt tekintve a **közút** a legfontosabb **áruszállítást végző közlekedési ágazat** (EU28: 76,4%), amelyet a vasút (EU28: 17,4%) és a belvízi hajóút (EU28: 6,2%) követ. A 2016-ban összesen megtett tonnánkénti kilométerek arányát (vö. 17 ábra) összehasonlítva azt látjuk, hogy a **funkcionális vizsgálati területen mindhárom országban** viszonylag **nagy a vasúti áruszállítási teljesítmény aránya**.

A Szlovák Köztársaság (34,5%) meg is előzi Ausztriát (31,5%), Magyarország pedig a vasúti ágazatra eső 28,5%-os áruszállítási teljesítménnyel szintén jóval az európai átlag felett van. Az **áruszállítási teljesítmény** körülbelül 62-66% közötti aránya valósul meg közúton; a belvízi hajóút aránya ezzel összehasonlítva szerényebb: 3,0% Ausztriában és 5,3% Magyarországon (Eurostat 2018c).

Az áruszállítás mennyisége a funkcionális vizsgálati területen Ausztriában a legnagyobb (mintegy 490 millió tonna). A Szlovák Köztársaság és Magyarország 210 millió tonnával, illetve mintegy 256 millió tonnával az ausztriai összesített szállítási mennyiség 43%-át, illetve 53%-át teszi ki (vö. *17* ábra).

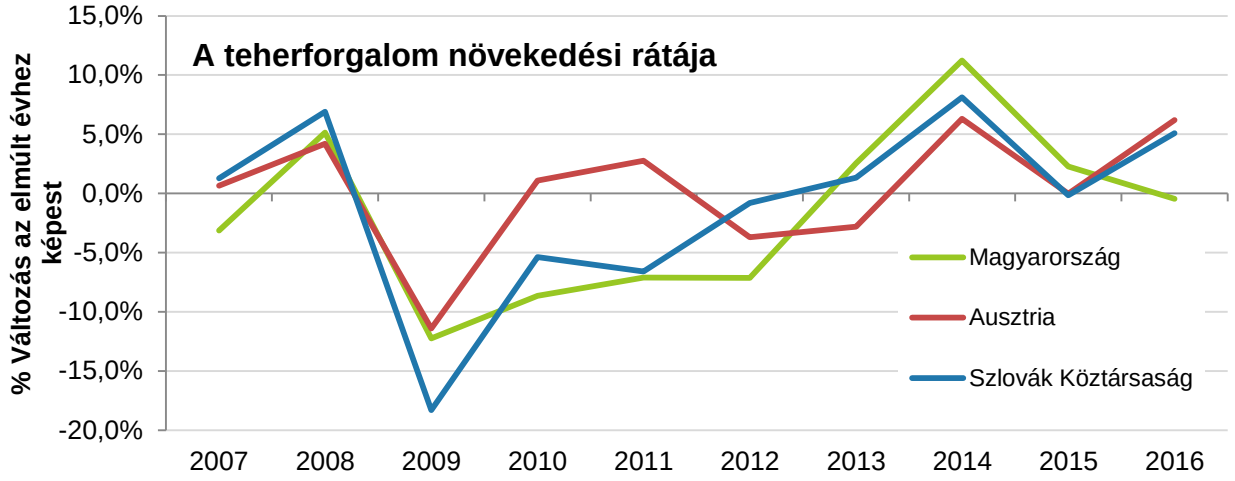


17. ábra: *Áruszállítási mennyiség áruszállítást végző ágazatonként millió tonnában, 2016 (Eurostat 2017; saját ábra)*

A funkcionális vizsgálati terület országaiban 2016-ban a **teljes szállítási mennyiség** mintegy 955 millió tonnát tett ki a vasúti, közúti, belvízi és légi közlekedési ágazatban. Ennek nagy része, közel 76% (kb. 730 millió tonna) a közútra esik. A vasúton szállított mennyiség aránya mintegy 21,0% (kb. 200 millió tonna), a szállítási mennyiség körülbelül 2,5%-át (24 millió tonnát) szállították belvízi hajóúton. A légi szállítás az áruszállítás mennyiségén belül mintegy 324 000 tonnával ebben az összefüggésben elhanyagolható (Eurostat 2018c).

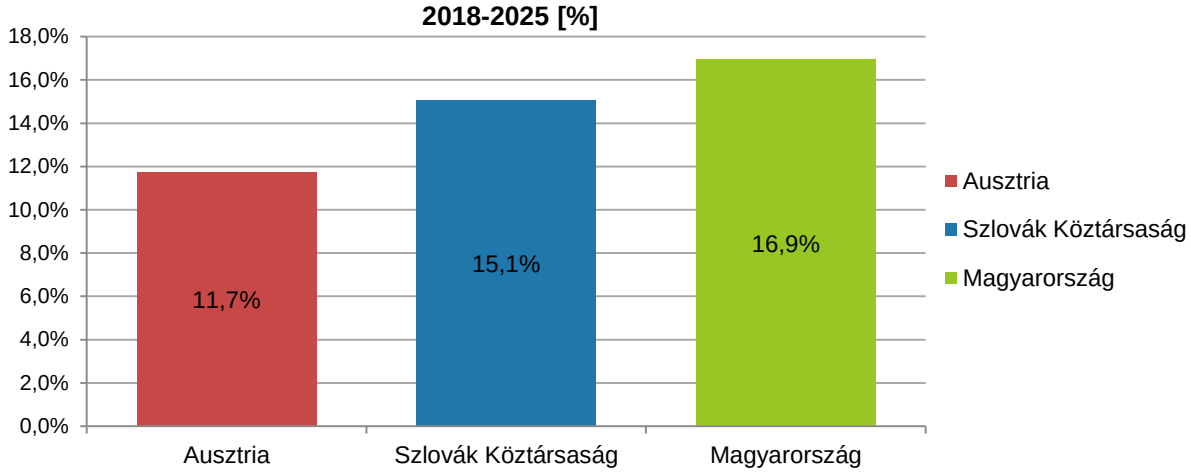
Az áruszállítás **növekedési üteme** 2007 óta jelentősen **ingadozott**. 2009-ben a gazdasági válság során az áruszállítás számottevően visszaesett. -18,3%-kal a Szlovák Köztársaság volt a leginkább érintett a másik két országhoz képest (Ausztriában -11,4% és Magyarországon -12,2% volt a visszaesés). Ausztriában 2012-ben is csökkent az áruszállítási mennyiség. Ausztriában a teljes szállítási mennyiség rövid időn belül újra elérte csaknem a válságos 2009 év előtti szállítási mennyiséget (2008: közel 500 millió tonna). A Szlovák Köztársaság és Magyarország még nem érte el a válság előtti, 2008-as értékeket (mintegy 260 millió tonna és 320 millió tonna).

Az áruszállítás növekedési ütemének görbéje (vö. 18 ábra) korrelál a GDP alakulásával, még ha a mindenkori ingadozások jóval hangsúlyosabbak is (vö. 16 ábra).



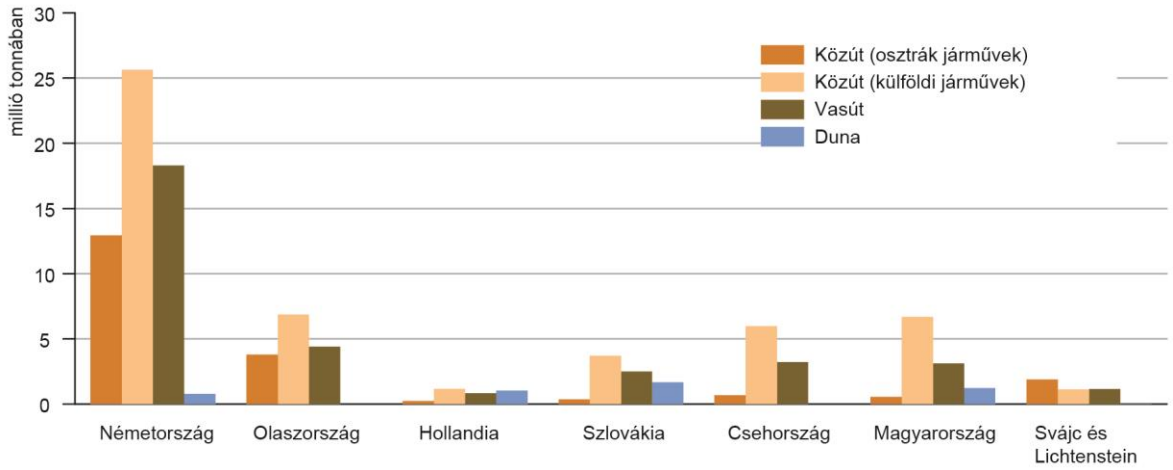
18. *ábra:* *Az áruszállítási mennyiség növekedése %-ban az előző évhez képest (Eurostat 2018c, saját számítás)*

Az **áruszállítási piac** Távol-Kelet / Földközi-tengeri keleti térség EU-s áruszállítási folyosót érintő**fejlődésére** irányuló vizsgálatok (vö. RFC 7, 2017) a funkcionális vizsgálati területen található országokban 2025-ig a **áruforgalmi kereslet** bruttó tonnakilométerre vetített akár +17%-os növekedését jósolják (vö. 19 ábra). Eszerint az áruszállítás évente három-négy százalékponttal nő. Ez a jobb szolgáltatásminőségnek, a nagyobb rugalmasságnak, a megbízhatóságnak és a kedvező gazdasági fejlődésnek köszönhető.



19. *ábra:* A *bruttó tonnakilométer növekedésének előrejelzése, reális forgatókönyv (RFC 7, 2017: 89ff. oldal; saját ábra)*

A **nemzetközi (áru)szállítási mennyiség** tekintetében Ausztria legfontosabb partnerországa Németország. 2017-ben 57,7 millió tonna árut szállítottak Németországból és Németországba. Magyarországra és Magyarországról összesen 11,6 millió tonnát, Ausztria és a Szlovák Köztársaság között összesen 8,3 millió tonnát szállítottak, ebből 1,7 millió tonnát a Dunán (vö. 20 ábra).



20. *ábra:* *Nemzetközi szállítási mennyiség Ausztriában (beérkező és kimenő) szállítást végző közlekedési ágazatonként és kiválasztott partnerországonként 2014-ben (Statistik Austria 2017: 24. o.)*

2017-ben a **Dunán** mintegy 3,7 millió tonna árut szállítanak keletről a folyásiránnyal szemben Ausztriába; ez 10,5%-os növekedésnek felel meg az előző évhez képest. Az ellenkező irányban 1,7 millió tonna árut indítanak útnak hajón folyásirányban, ami 7,3%-kal több az előző évinél (Statistik Austria 2017: 42. o.).

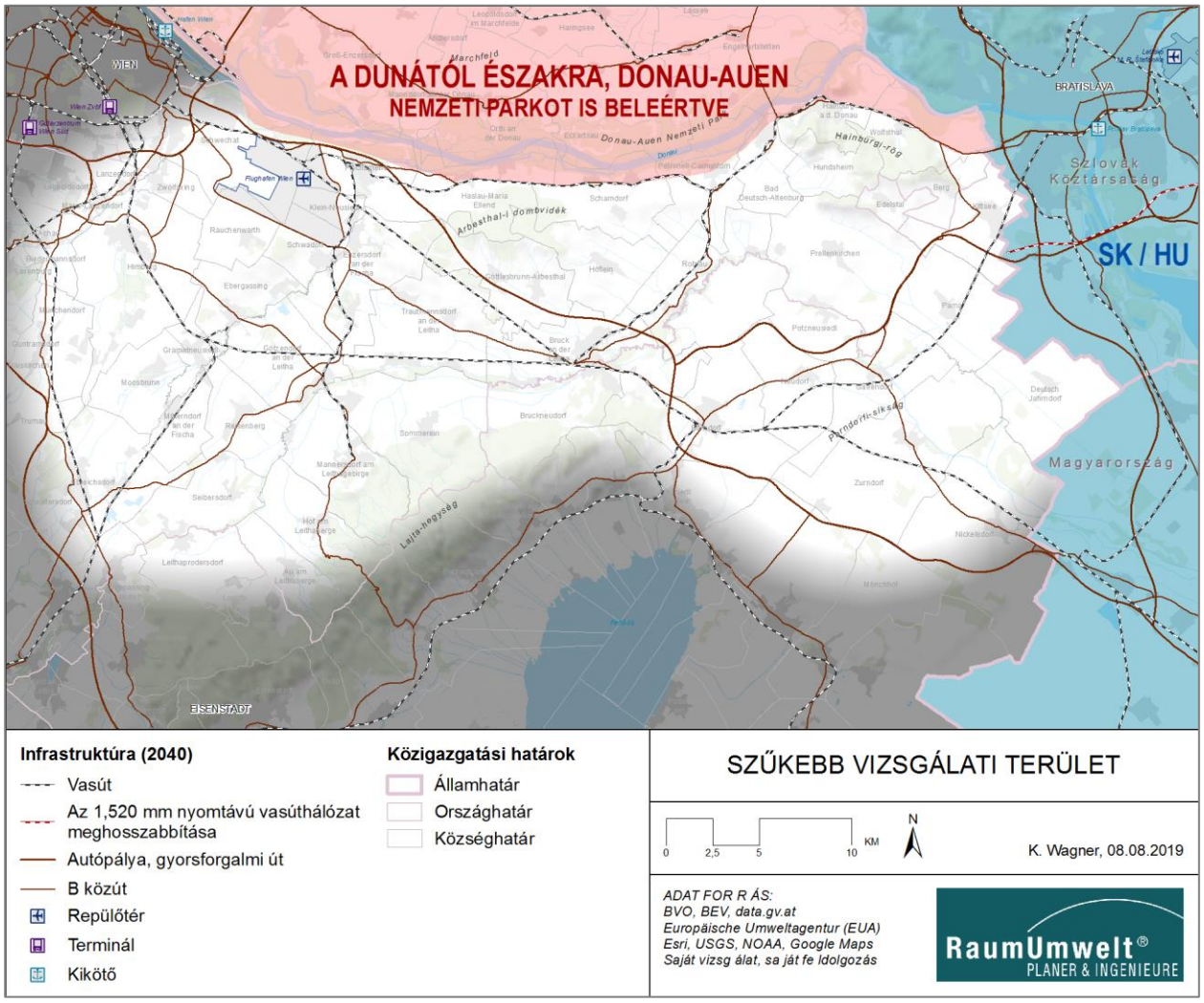
A **légi áruszállítás** mennyiségét tekintve kisebb jelentőségű, ugyanakkor a szállított áru rendszerint különösen érzékeny, értékes, vagy nagy nettó hozzáadott értékű áru. A bécsi repülőtéren 2017-ben mintegy 0,22 millió tonna árut rakodtak át (Statistik Austria 2017: 45. o.)

7.2 SZŰKEBB VIZSGÁLATI TERÜLET

A szűk vizsgálati terület azt a területet foglalja magában, amelyet a javasolt hálózatátalakítás **közvetlenül érinthet**; az a terület, ahol a hálózatátalakítás fizikailag végbemegy (vö. 21 ábra). Bizonyos tényezők, pl. a gazdasági dinamikák vagy a népességfejlődés leírásához nem elég a szűk vizsgálati terület önmagában, hanem a bécsi nagytérség részeként, funkcionális összefüggésben kell vizsgálni.

A **szűkebb vizsgálati terület** azt a területet jelenti, amelyre a hálózatátalakítás következtében fellépő terv fizikai hatással lehet. Ezen a területen azokat a **direkt (környezeti) hatásokat** vizsgáljuk, melyekkel a konkrét vasútépítési projekt megvalósításakor, az áruterminált is beleértve, előreláthatólag számolni kell (pl. területfelhasználás, sorompóhatás, ökológiailag érzékeny folyók keresztezése, meghatározott csomópontokon jelentkező zajterhelés).

A szűkebb vizsgálati terület az osztrák állami terület azon részét öleli fel, amelyen az osztrák nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendeletet alapul véve **vasútépítési projektek észszerűen kivitelezhetők**. Mivel a javasolt hálózatátalakítás egy **tervezett vasutat** érint, ezért a térségben mindenképpen új építkezéssel kell számolni.



21. *ábra:* *A szűk vizsgálati terület és közigazgatási egységek behatárolása (saját ábra)*

A szűk vizsgálati terület Bécstől keletre az osztrák-szlovák, illetve az osztrák-magyar határ között elhelyezkedő területet öleli fel. Földrajzilag a szűk vizsgálati terület a **Bécsi-medencében**, valamint a magyar **Kisalföldön** található, amelyeket a Lajta-hegység és a Kis-Kárpátok (Malé Karpaty) választanak el egymástól. A szűk vizsgálati terület nyugati része Alsó-Ausztria **ipari negyedében** található, és jellemzően **kisebb városi agglomerációk** alkotják, mint Schwechat és Bruck an der Leitha. A Lajta-hegységtől keletre, a burgenlandi oldalon található a **Parndorfi-fennsík**. A mezőgazdasági használat által uralt térségben, ahol – az energetikai fordulat előrehaladásával – nagyon hangsúlyos a **szélenergia használata**, sokkal kisebb a településsűrűség, és falusiasak a struktúrák.

Az SP-V és vele együtt a jelen környezeti jelentés tárgya az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat osztrák állami területre eső részének az átalakítása. A szűk vizsgálati terület **keleti** határa tehát **az államhatár a Szlovák Köztársaság és Magyarország felé**.

A **teljes tervre nézve a szlovák területre történő határátlépési pont** a Dunától délre, az osztrák-szlovák határon található (vö. 3.1 fejezet). Így a szűkebb vizsgálati területet **északon a Duna (a Donau-Auen Nemzeti Parkkal együtt)**, **keleten a szlovák és magyar államhatár**, **délről a Fertő-tó környéki terület északi része és a Lajta-hegység** fogja közre. A Lajta-hegységtől délre fekvő Burgenland nem a szűkebb vizsgálati terület része, mivel itt nem találhatók olyan felsőbbrendű TEN-T törzshálózati elemek, amelyekkel az 1 520 mm-es hálózat célzott összeköttetése megvalósulhatna.

Béccsel szemben a **Donauländebahn (Duna-menti országok vasútrendszere) /S 1 Wiener Außenring (bécsi külső körgyűrű) gyorsforgalmi út** képezi a szűk vizsgálati terület határát. Nyugaton a vizsgálati terület magában foglalja a **keleti vasútrendszert (Ostbahn-t), ill. a Gramatneusiedl-Wampersdorf vasútvonalat**, mivel itt már a felsőbbrendű sínhálózatba való bekötés követelménye teljesíthető, és – az erőforrások takarékos használatának jegyében is – nincs szükség a vonal nyugat felé történő továbbvezetésére.

A jelenlegi hálózatátalakítás **áruterminál létesítést** is magában foglal. Míg a vonalszakasz műtárgyakkal topográfiailag nehezebb terepet is át képes hidalni, addig az áruterminált kellően nagy sík felületen kell elhelyezni.

7.2.1 TELEPÜLÉSI ÉS GAZDASÁGI TÉRSÉG

7.2.1.1 Településszerkezet és -fejlődés

A Dunától délre Bécs és Fischamend között egy **kiterjedt és összefüggő települési terület** található. Egyrészt lakóépületekkel sűrűn beépített – például Schwechat –, másrészt jelentős infrastrukturális és ipari létesítmények találhatók rajta, mint a bécsi repülőtér, a schwechati cukorfinomító, valamint különféle üzemi és ipari területek. Ez az intenzíven használt települési terület kívül esik a szűk vizsgálati területen (vö. 7.2 fejezet).

Ettől a területtől délkeletre, a Szlovák Köztársaság és Magyarország határáig, túlnyomórészt a **mezőgazdaság a meghatározó**, és kisebb, rendszerint **kompaktabb településközpontok** találhatók. A területre az egyutcás vagy orsós utcájú falvak településszerkezete jellemző. A nagyobb helységek a meglévő vasútvonalak mentén találhatók.

Bécs és Pozsony mellett mindenekelőtt Schwechat és Bruck an der Leitha a régió fontos **ellátóközpontja**. Burgenlandban Parndorfot és Köpcsényt (Kittsee-t) a burgenlandi tartományi fejlesztési program (Burgenland Tartományi Kormányhivatal 2012) **1. fokozatú központtá**, és ezzel a kistérségeket ellátó magasabb szintű alap- és helyi ellátás központjává nyilvánította.

A terület közlekedési kapcsolatai

A **felsőbbrendű közúthálózathoz** való kapcsolódás a szűkebb vizsgálati területen az A 4 keleti autópálya révén valósul meg, amely északnyugatról délkeleti irányban szeli át a szűkebb vizsgálati területet. Parndorf magasságában az A 6 északkeleti autópálya leágazik északkeleti irányba, és vonala érinti Burgenland északi részét. Schwechat, Bruck an der Leitha és Parndorf regionális központok, így tehát nagyon jól csatlakoznak a felsőbbrendű közúthálózathoz.

A felsőbbrendű közúthálózatot egy **teljes lefedettséget adó tartományi úthálózat** egészíti ki. A közúti infrastruktúra gerincét az A 4 keleti autópálya és az A 6 északkeleti autópálya mellett a B 9 Pressburgi út (Bécstől Fischamenden át a Duna mentén Hainburgon keresztül Wolfsthal irányába az államhatárig), a B 10 budapesti út (Bécstől Schwechaton, Schwadorfon, Bruck an der Leithán és Parndorfon át a Nickelsdorfi határátkelőig) és a B 50 burgenlandi út (észak-déli irányban Berg/Köpcsénytől Neusiedl am See-n és Eisenstadton (Kismarton) át délre) alkotja.

A szűkebb vizsgálati területen a **sínhálózatba** való bekötés a keleti vasút, az S7 Pressburgi Vasút, a Fischamend - Götzendorf és Wampersdorf - Gramatneusiedl áruszállítási vonal, valamint a Bruck an der Leitha - Petronell-Carnuntum és Lafarge Perlmooser csatlakozó vasútvonalak révén biztosított.

Az **Ostbahn** Wien Hbf-től Gramatneusiedl-en, Bruck an der Leithán és Parndorfon keresztül halad Magyarországon Győr irányába (Zurndorf és Nickelsdorf érintésével). Parndorfban a köpcsényi összekötő Pozsony felé (Gattendorf, Pama és Köpcsény (Kittsee) érintésével), a Parndorf - Wulkaprodersdorf összekötő pedig Neusiedl am See irányában leágazik az Ostbahnról. Az Ostbahn részét képező Fischamend - Götzendorf másodlagos szakasz egyvágányos, nem villamosított, és jelenleg személyforgalmat nem, csak áruforgalmat bonyolít. Götzendorfból Mannersdorfba a Lafarge Perlmooser csatlakozó vonal közlekedik. Bruck an der Leithában a Bruck an der Leitha - Petronell-Carnuntum (-Hainburg) egyvágányos és nem villamosított szakasz leágazik, és jelenleg még csak a Mars Austria csatlakozó vonalig, 2,621 km-ig vezet. 3,900 és a 13,300 között egy hajtányos szakaszt alakítottak ki turistáknak.

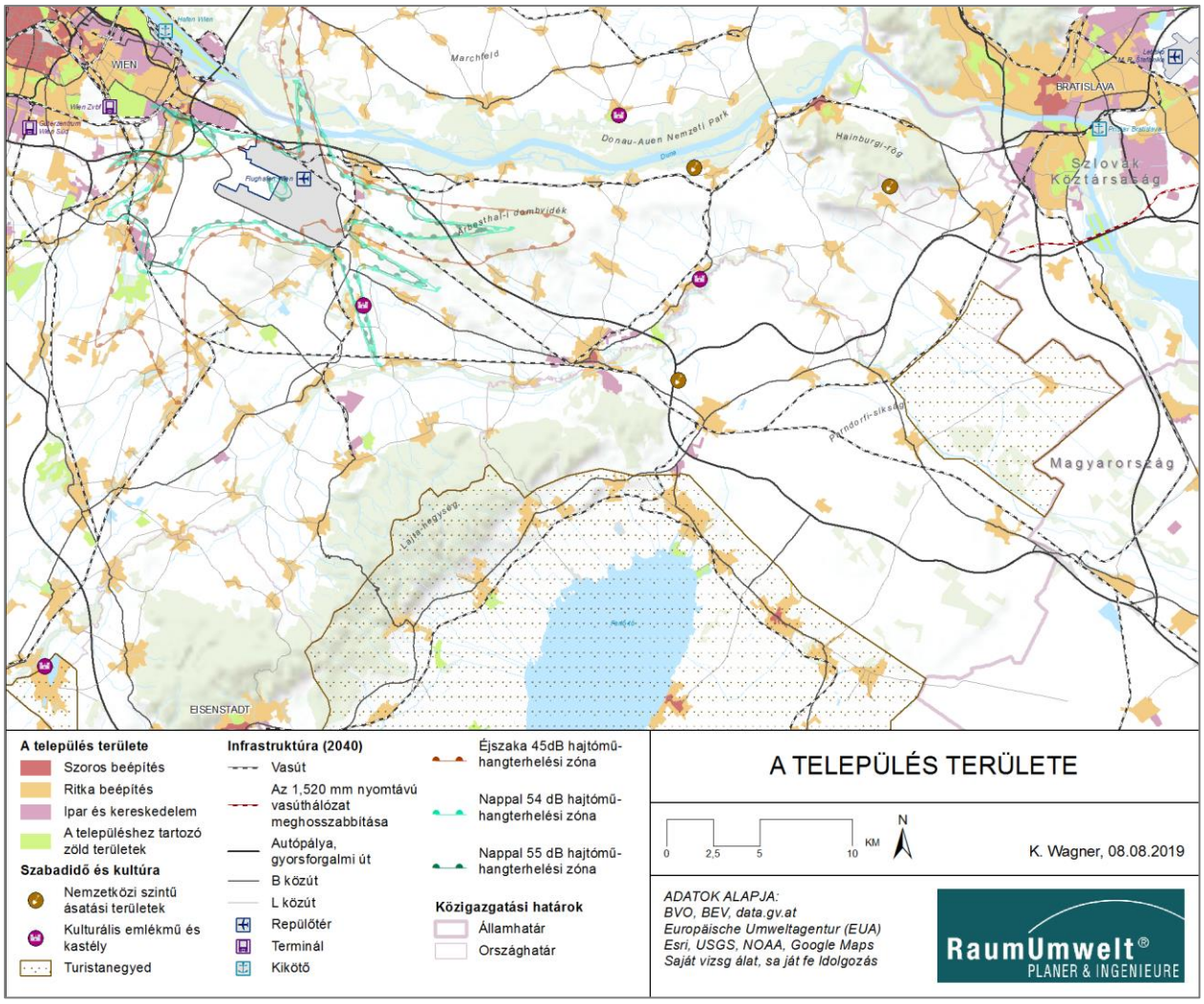
Bécsből az **S7 Pressburgi Vasút** vezet Schwechaton, a bécsi repülőtéren és Petronell-Carnuntumon át Wolfsthal irányába.

A Südbahn részét képező Wampersdorf - Gramatneusiedl szakasz összeköti az Ostbahnt a pottendorfi vonallal. A szakasz egyvágányos, villamosított és jelenleg kizárólag áruforgalmat bonyolít.

Településszerkezet a szűkebb vizsgálati területen

A szűkebb vizsgálati terület Alsó-Ausztria és Burgenland egyes részein terül el, és Alsó-Ausztriában magában foglalja Bruck an der Leitha-i járás nagy részét, a Badeni-medence keleti peremét és Burgenlandban Neusiedl am See-i (Nezsideri) járás északi részét.

A vizsgálati terület északnyugati peremén, a Schwechat folyó mentén, a Duna-torkolattól kiindulóan (ahol az azonos nevű város található) sűrűn lakott övezet (pl. Zwölfaxing, Maria Lanzendorf, Achau) húzódik a folyó mentén délnyugati irányban. A vizsgálati terület nyugati peremét az **Ostbahn, illetve a Gramatneusiedl-Wampersdorf vonal** alkotja, amely Himberg, Gramatneusiedl és Mitterndorf an der Fischa települések mentén halad. A repülőtértől keletre a Fischa-torkolattól kiindulóan sűrűn lakott övezet található Fischamend, Klein-Neusiedl, Enzersdorf an der Fischa és Schwadorf települések mentén déli irányban. A Lajta mentén is (amely elsőként déli irányban csatlakozik a vizsgálati területhez, Bruck an der Leithától északkelet felé, majd a továbbiakban délkeleti irányban keresztezi a vizsgálati területet) számos helység található, mint például Trautmannsdorf an der Leitha, Sarasdorf és Bruck an der Leitha. Burgenlandban több település, pl. Parndorf, Neudorf, Gattendorf, Pama és Köpcsény (Kittsee) osztozik a Parndorfi-fennsíkon.

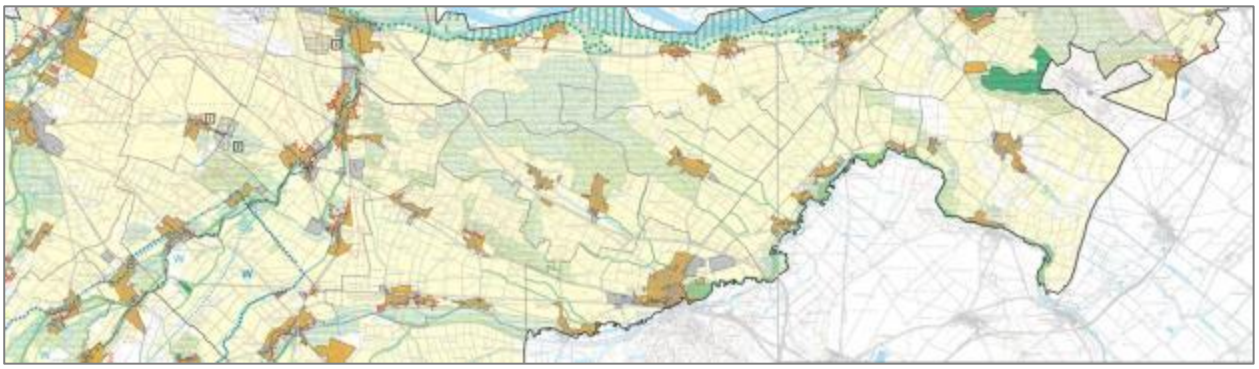


22. ábra: Települési területek a szűkebb vizsgálati területen (saját ábra)

A szűk vizsgálati területet túlnyomórészt a **mezőgazdaság határozza meg**, és úgy az alsó-ausztriai, mint a burgenlandi területen kisebb, rendszerint **kompakt településközpontok** találhatók. A vizsgálati terület

helységeire az egyutcás vagy orsós utcájú falvak településszerkezete jellemző. A nagyobb helységek, mint Bruck an der Leitha (7 988 lakos[22]), Himberg (7 375), Parndorf (4 689), Köpcsény (Kittsee) (3 162) a már meglévő vasútvonalak mentén találhatók, és a közúthálózatban is kapcsolódnak a felsőbbrendű hálózathoz.

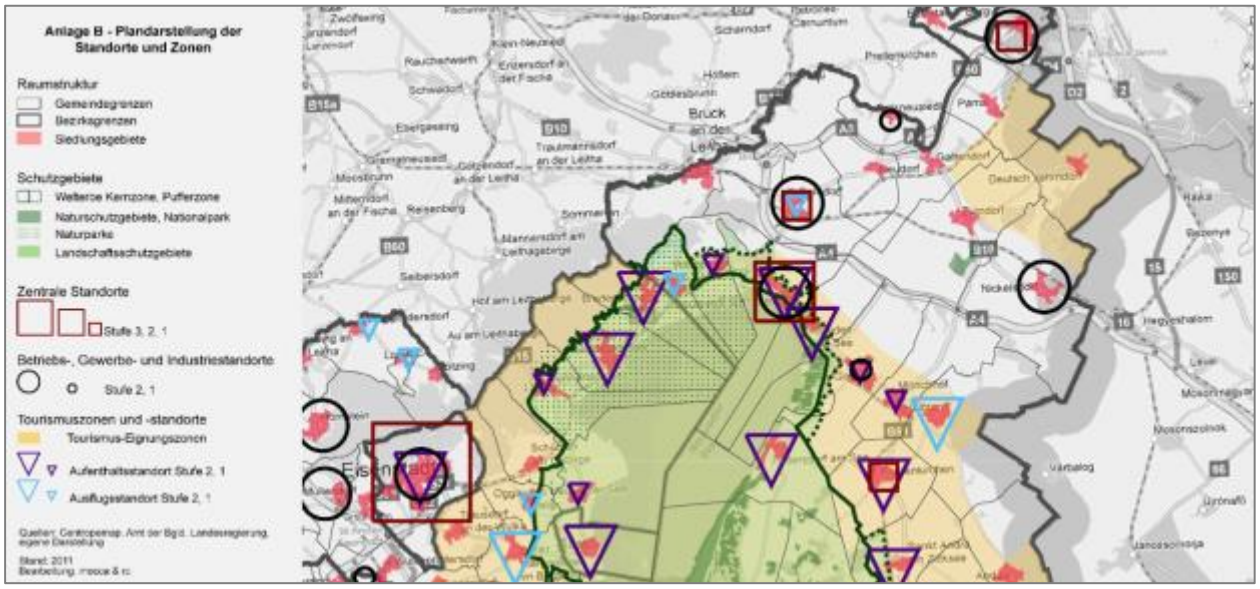
A Bécstől délre eső vidék területfejlesztési politikája (vö. 23 ábra) természeti területre vonatkozó intézkedéseket és **településfejlesztési intézkedéseket** határoz meg. A településfejlesztést érintő területi előírások elsősorban a településhatárok, amelyeket esetenként egyes területek mentén jelölnek ki (ezek a területek újonnan kijelölt építési területeknél nem léphetők túl), máskor pedig teljesen körülzárják a települések területét (amelyeken belül a rendezési terv szerinti építési terület nagyságát nem szabad túllépni). A szűkebb vizsgálati területen számos ilyen településhatár található, többnyire abból a célból, hogy megakadályozzák a településeknek a megtartandó tájrészek vagy regionális zöld területek felé történő továbbterjedését.



23. *ábra:* *A Bécstől délre eső vidék területfejlesztési politikája, 59. oldal – Bécstől délre, 60. oldal – Bruck an der Leitha és 61. oldal – Hainburg an der Donau (LGBl. 8000/85-0 idF LGBl. 67/2015 sz.)*

A **2011-es tartományi fejlesztési program** (LEP 2011), amely a burgenlandi tartományi kormányzat rendeletével lépett életbe (LGBl. 71/2011), megfogalmazza Burgenland regionális fejlesztési alapelveit, a **területszerkezet-rendezési és fejlesztési célokat**, a helyi és övezeti előírásokat, valamint a helyi területfejlesztési politika alapelveit. A vizsgálati területen belül összesen négy község található, amelyek a LEP 2011 értelmében különleges funkciót töltenek be. Parndorf és Köpcsény központi, illetve üzemi, üzleti és ipari településként szerepel. Parndorf ezenkívül kirándulóhelyként is megjelenik. Potzneusiedl és Nickelsdorf község ugyancsak üzemi, üzleti és ipari településként szerepel. A Gattendorftól és Zurndorftól keletre eső területen turizmusra alkalmas övezetet határoztak meg (vö. 24 ábra).

[22] Lakosság 2017-ben (vö. STATcube)



24. ábra: Részlet a LEP 2011-ből (LGBl. 71/2011, B. melléklet)

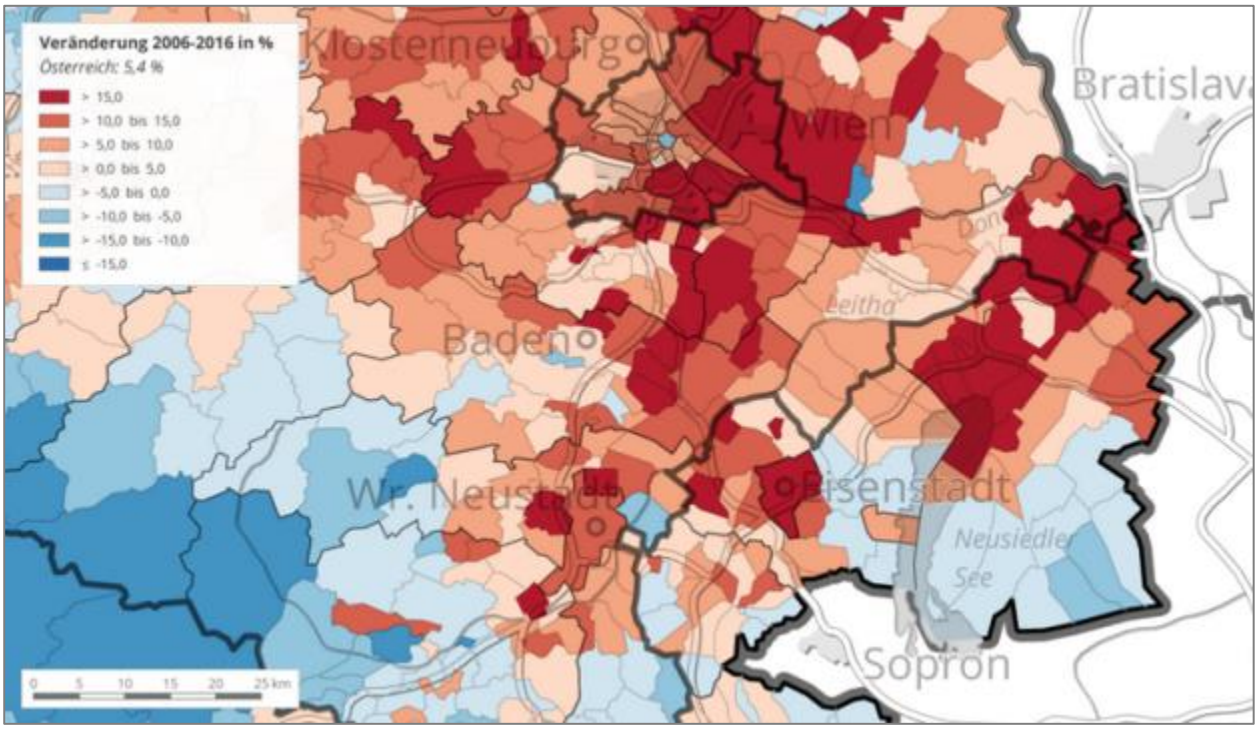
7.2.1.2 A népesség szerkezete és fejlődése

A szűk vizsgálati terület a Bruck an der Leitha és Neusiedl am See járások nagy részére kiterjed. A két járásban összesen mintegy 160 000-en élnek. A szűk vizsgálati terület településeinek lakossága mintegy **85 000 fő.** A legnagyobb település Ebreichsdorf mintegy 11 000 lakossal, amelyet Bruck an der Leitha és Neusiedl am See követ nagyjából 8–8000 lakossal, majd Himberg és Parndorf egyenként mintegy 4500 lakossal. A vizsgálati terület egyes településeinek lakossága átlagosan körülbelül 2800 fő (vö. Statistik Austria 2018b).

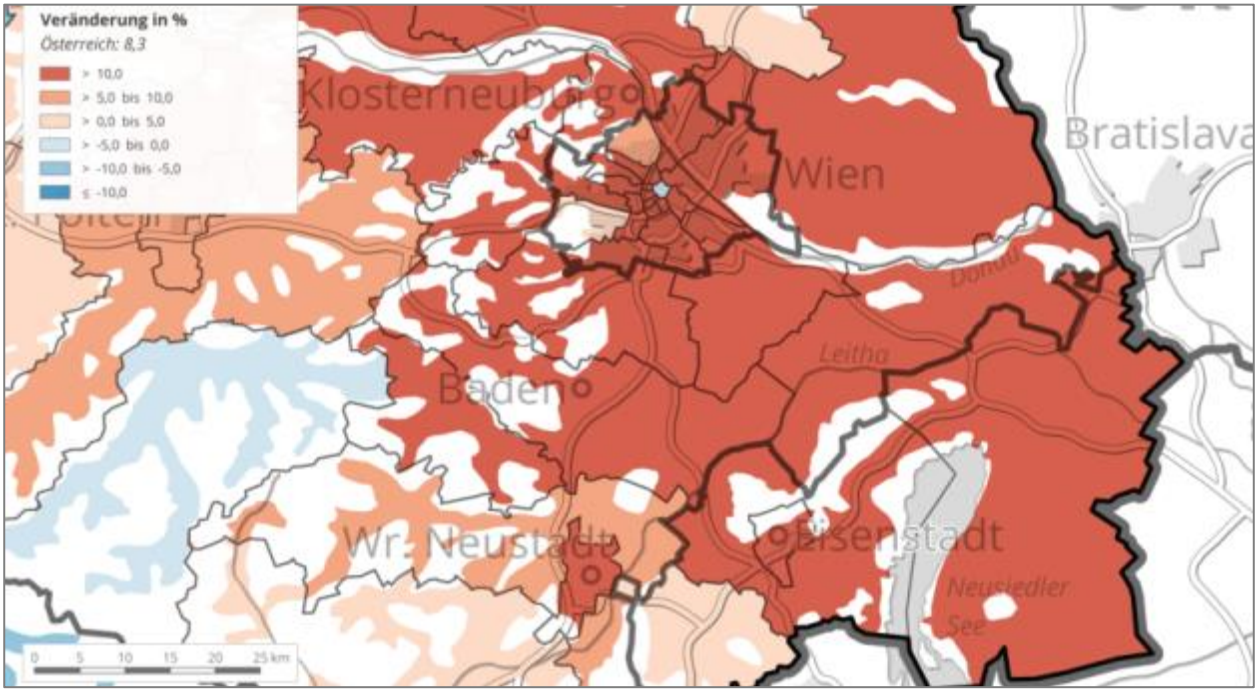
Bécs nagytérség **lakosságának fejlődése** az elmúlt 30 évben különféle fázisokon ment keresztül: 1981–1991-ben intenzív **külvárosiasodási fázis** volt megfigyelhető, mindenekelőtt a Bécstől délre eső vidéken. 1991 és 2001 között a **tengelyek súlypontja** áthelyeződött, és fokozatosan növekedési trendek váltak érzékelhetővé a Bécstől valamivel távolabbi régiókban, többek között az A 4 keleti autópálya mentén. Ebben az időszakban elsősorban Burgenland északi része, például Parndorf vagy Bruckneudorf tudott előnyt szerezni. 2001 óta Bécsben is újból számottevő **népességnövekedés** figyelhető meg (PGO 2009: 16ff o.).

A 2006 és 2016 közötti évek demográfiai fejlődésében (vö. 25 ábra) **regionális különbségek** ismerhetők fel: A Bécstől keletre eső, közvetlenül szomszédos településeken, a felsőbbrendű közlekedési infrastruktúrák (Ostbahn, A 4 keleti autópálya, A 6 északkeleti autópálya) kereszteződési területén található burgenlandi települések, valamint a Pozsonnyal határos településeken az elmúlt évtizedben számottevően, esetenként 15%-nál is nagyobb mértékben nőtt a népesség. A **külvárosiasodási hatások** itt az országhatárokat is átlépve érzékelhetők. Más települések, mint Bruck an der Leitha, Trautmannsdorf an der Leitha vagy Rohrau ugyanebben az időszakban viszonylag csekélyebb, legfeljebb 5%-os népességnövekedést mutattak. Általánosságban a teljes bécsi nagytérségben jelentős **népességnövekedés** figyelhető

meg. A teljes Bécs nagytérségre, amely kelet felé Észak-Burgenlandig terjed, 2030-ig további **számottevő népességnövekedést** jeleznek előre, amelynek mértéke meghaladja a 10%-ot (vö. 26 ábra).



25. *ábra:* *A népesség fejlődése a bécsi nagytérségben 2006 és 2016 között (ÖROK 2019)*



26. *ábra:* *A népesség előrejelzése a bécsi nagytérségben 2014 és 2030 között (ÖROK 2019)*

A bécsi nagytérség differenciáltabb vizsgálatakor láthatóvá válnak a **regionális különbségek** (ÖROK 2014; vö. még 13): Észak-Burgenland NUTS 3 régióban 15,55%-os, a Bécstől délre eső vidéken 21,18%-os, Bécsben pedig akár 26,99%-os népességnövekedést jeleznek előre 2045-ig. Még részletesebben vizsgálva mindenekelőtt az előrejelzésben szereplő schwechati régió fejlődése szembetűnő: itt 2045-ig 31,25%-os népességnövekedést jósolnak, míg az előrejelzésben szereplő Bruck an der Leitha és Neusiedl am See régióban 18, illetve 19%-os növekedés várható. Ez a fejlődés mindenekelőtt a **külső bevándorlásnak**, valamint a külső és a belső migráció többnyire pozitív egyenlegének köszönhető.

						Népességnövekedés [abszolút és százalékos]
		2014	**2015**	**2025**	**2035**	**2045**
						NUTS 3 régió
AT112	Észak-Burgenland	152.539	153.617 0,71%	162.638 6,62%	170.391 11,70%	176.254 15,55%
AT127	Bécstől délre eső terület	325.895	329.652 1,15%	357.116 9,58%	378.524 16,15%	394.914 21,18%
AT130	Bécs	1 766 746	1 794 755 1,59%	2 000 125 13,21%	2 140 787 21,17%	2 243 643 26,99%
						Körzet (előrejelzési régió)
3070	Bruck an der Leitha	43.615	44.013 0,91%	47.132 8,06%	49.625 13,78%	51.447 17,96%
3242	Schwechat	51.399	52.011 1,19%	58.553 13,92%	63.550 23,64%	67.460 31,25%
1070	Neusiedl am See	56.504	57.036 0,94%	61.194 8,30%	64.581 14,30%	67.123 18,79%

13. *táblázat: A NUTS 3 régiók népességének előrejelzése (ÖROK 2014; saját ábra)*

Az előrejelzett demográfiai fejlődés mellett a növekvő **hasznosítási nyomás** is egyre számottevőbb a régióban. Elsősorban a közlekedés szempontjából jelentős csomópontokban (Schwechat, Bruck an der Leitha), valamint közvetlen környezetükben érezhető a településfejlesztésre gyakorolt, nagy nyomás.

A településfejlesztés eközben **verseng** a területen folyó más hasznosításokkal: a területre hagyományosan jellemző az **intenzív mezőgazdasági hasznosítás**. A Bécs–Pozsony nagyvárosi régión belüli, stratégiailag előnyös elhelyezkedés, valamint a kedvező topográfiai feltételek miatt nagy a **lineáris infrastruktúrák** (autópályák és gyorsforgalmi utak, vasútvonalak és nagyfeszültségű vezetékek) sűrűsége. Mivel a terület különösen alkalmas a **szélenergia** hasznosítására, különösen a Parndorfi-fennsíkon, az elmúlt években tovább nőtt a terület infrastrukturális igénybevétele.

7.2.1.3 Gazdasági térség

Gazdasági teljesítmény

A **bruttó regionális termék** (GRP) a GDP regionális megfelelőjeként az egyes régiók regionális nettó hozzáadott értékéről, és ezáltal a gazdasági teljesítményükről nyújt információt. Ahhoz, hogy az eltérő nagyságú, illetve eltérő sűrűségű régiókat össze lehessen hasonlítani egymással, a GRP-t el kell osztani a lakosok számával. A 14 a szűkebb vizsgálati terület **gazdasági teljesítményét** mutatja.

NUTS 3 régió		2016 összesen [millió €]	2016 lakosonként [€]
AT112	Észak-Burgenland	4.916	31.500
AT127	Bécstől délre eső terület	15.578	46.300
AT130	Bécs	91.222	49.200

14. *táblázat: Bruttó regionális termék (GRP) a NUTS 3 régiókban (Statistik Austria 2017; saját ábra)*

Bécs és a Bécstől délre eső vidék – az egy lakosra jutó GRP mércéje alapján – Ausztria **legnagyobb gazdasági teljesítményű régiói**[23] közé tartozik. Bécs és a Bécstől délre eső vidék lakosonként 49 200 €, illetve 46 300 € GRP-je számottevően meghaladja Észak-Burgenlandét, azaz az egy lakosra jutó 31 500 €-t.

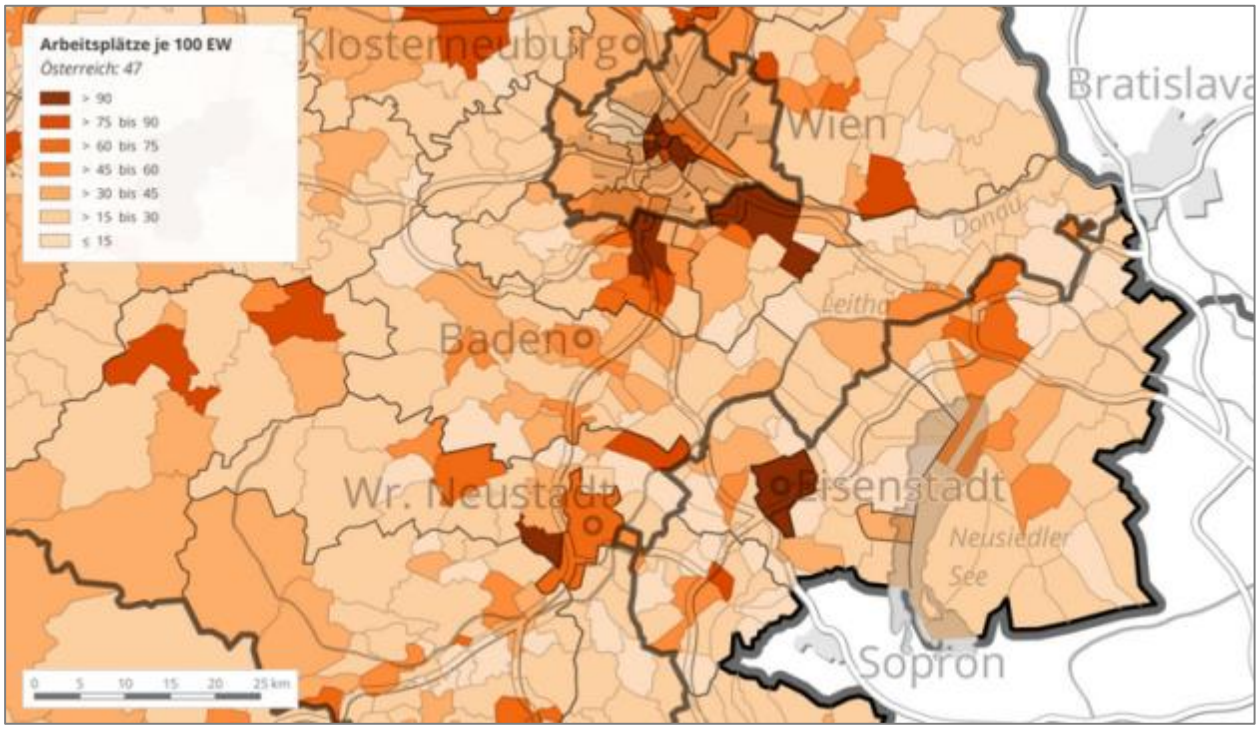
Ugyan Észak-Burgenland a lakosonkénti 76-os GRP-jével (indexérték: AT=100) jóval az osztrák átlag alatt marad, európai összehasonlításban azonban (EU27=100) a régió 107-es értékkel valamivel meghaladja az átlagot. A válságos 2009-es év után a bruttó regionális termék 2010-ben és 2014-ben minden tartományban pozitívan alakult. A 2014. évi tartományi szintű gazdasági fejlődést az előző évvel összehasonlítva nyilvánvalóvá válnak a regionális különbségek: a **GRP változása** Burgenlandban +3,1%-kal a +2,4%-os osztrák átlag felett van. Alsó-Ausztriában (+2,5%) és Bécsben (+1,7%) a GRP változása ebben az időszakban szintén jóval alacsonyabb (ÖROK 2019). Ez arra enged következtetni, hogy a régió a jelenleg viszonylag kisebb gazdasági teljesítménye ellenére gazdaságilag növekvő és dinamikus régió.

Munkahelyek és ingázás

A **munkahelyek száma** a szűkebb vizsgálati területen található települések nagy részén osztrák átlagban meghaladja az átlagot (vö. 27). A települések lakossága ingázik, az aktív keresők többnyire Bécsben és a kerületi székhelyeken dolgoznak.

Kivételt képez Schwadorf (301), ahol egy nagy munkaerő-közvetítő ügynökség székhelye található, valamint Parndorf (61) a Parndorfi Gazdasági Parkkal és bevásárlóközponttal. Bruck an der Leitha (48) a régió közigazgatási központja, Neusiedl am See (52) és Edelstahl (47) a 100 lakosra eső munkahelyek számát tekintve megfelel az osztrák átlagnak.

[23] A lakosonkénti GRP csak a *Salzburg és környéke* (52 900 €/lakos)és a *Linz-Wels* (51 300 €/lakos) régióban magasabb.



27. ábra: 100 lakosra eső munkahelyek száma (ÖROK 2019)

A szűk vizsgálati terület a bécsi nagytérség **ingázási vonzáskörzetében** található. Ebben az összefüggésben kell tekinteni arra is, hogy az ingázók aránya az aktív keresők között többnyire 70%, illetve 80% felett van a régióban.

A következő **munkahelyek** különösen jelentősek a vizsgálati területen és azon kívül is:

- A kb. 20 000 főt foglalkoztató **bécsi repülőtér** a régió legfontosabb munkáltatói közé tartozik. Ezenkívül további mintegy 52 000 munkahely közvetetten kapcsolódik a bécsi repülőtérhez (Vienna Airport 2019b); a munkahelyek jelentős része a bécsi repülőtér közvetlen közelében található.
- Az **ecoplus gazdasági park** területe **Bruck an der Leithában** összesen mintegy 72 ha (ebből 36 ha még szabad); itt jelenleg több mint 60 vállalat működik összesen több mint 700 munkavállalóval (ecoplus 2018).
- A **parndorfi gazdasági park** összterülete mintegy 107 ha. Itt található a **parndorfi Outlet Center** mintegy 230 üzlettel (160 a Designer Outletben és 70 a Fashion Outletben), amely napi közel 30 000 látogatójával Burgenland legfontosabb munkáltatói közé tartozik (WiBuG 2017a). A parndorfi Outlet Center vonzáskörzete túllépi a régió határait.
- A **köpcsényi gazdasági park** összterülete 35 ha, amelyen jelenleg nyolc üzem működik (WiBuG 2017b).

Gazdasági struktúra és jelentős gazdasági ágazatok

A szűk vizsgálati terület jó infrastrukturális kapcsolatainak köszönhetően a **gazdasági struktúra** Bécstől keletre az elmúlt évtizedekben folyamatosan változott. A közúti és vasúti elérhetőségnek köszönhetően ipari üzemek telepedtek le új üzemi területeken, illetve különböző gazdasági parkok jöttek létre, mint pl. a parndorfi gazdasági park a parndorfi Outlet Centerrel.

A **nem önálló aktív keresők gazdasági ágazatok** közötti eloszlása (ÖROK 2019) kerületenként nagyon változó, és nagyon egyértelműen mutatja a különbségeket a Bécs közvetlen környezetében lévő sűrűbb **agglomerációs területek** és Észak-Burgenland egyre **vidékiesebb struktúrái** között: a nem önálló aktív keresők aránya (2012-i állapot szerint) a **szolgáltatási ágazatban** Bruck an der Leithában és Neusiedl am See-ben szűk 73% (és ezzel megfelel az osztrák átlagnak), a Bécskörnyéki járásban pedig az arány a 82,5%-ot is meghaladja. Az arány a **másodlagos termelésben** Neusiedl am See és Bécs környéke kerületben kb. 16–16 százalékkal elmarad a 23,6%-os osztrák átlagtól, Bruck an der Leithában az arány 21,5%-os. Az **elsődleges termelésben** Neusiedl am See kerület 10,6%-kal számottevően meghaladja a 3,5%-os osztrák átlagot. Bécs környéke és Bruck an der Leitha 1,4%-kal és 5,8%-kal valamivel alatta, illetve felette van.

A következő, **konkrét regionális tényezőktől** (pl. éghajlati vagy természeti területi adottságoktól) **függő gazdasági ágazatok** bírnak különös regionális jelentőséggel:

- Szélerőművekkel történő energiatermelés
- Borászat
- Turizmus

Burgenlandban és különösen a Parndorfi-fennsík területén fontos gazdasági ágazat a **szélerőművekkel történő energiatermelés.** Ausztria keleti részén ehhez különösen jók a feltételek. Ausztria összes szélerőművének 90%-a Alsó-Ausztriában, és elsősorban Burgenlandban található. A Parndorfi-fennsík kimondottan Európa legszelesebb régiói közé tartozik, és ezért nagyon alkalmas a szélenergia kihasználására. Az utóbbi két évtizedben a Parndorfi-fennsíkon számos szélerőmű park létesült; a régió mára már példamutató a szélenergia-használatban. Az Enercon cég szélerőművekhez betontornyokat gyártó zurndorfi termelő üzeme is kapcsolódik a Parndorfi-fennsík intenzív szélenergia-használatához.

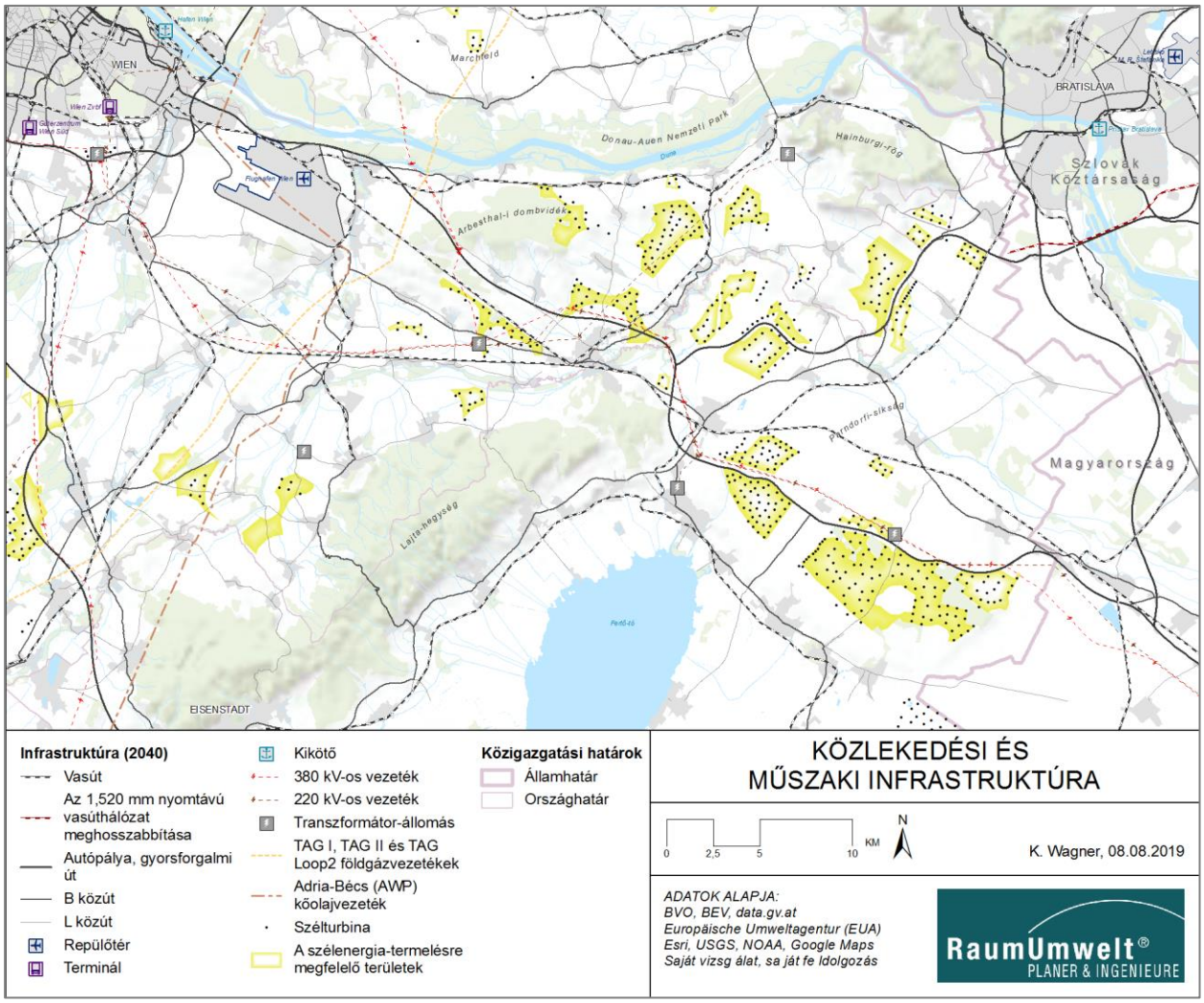
A szűk vizsgálati területen belül található a Carnuntum és a Fertő-tavi **borvidék**. Nagy szőlőültetvények veszik körül elsősorban a burgenlandi Gols, Mönchhof, Halbturn, Weiden am See, Jois, Neusiedl am See és Winden am See településeket. Alsó-Ausztriában Göttlesbrunn Arbesthal település említhető fontosabb hegyközségként (Statistik Austria 2009).

A szűk vizsgálati terület keleti részén a Pama és Gattendorf körüli területek **turisztikai célra alkalmas övezetnek** minősülnek (Burgenlandi Tartományi Kormányhivatal 2012: 51. o.) Ezeken a területeken a

kulturális környezet megőrzése mellett a regionális mezőgazdasági termékmárkák fejlesztése áll az előtérben. A Fertő-tó menti burgenlandi településeken a turizmus (elsősorban a nyári hónapokban) **jelentős gazdasági ágazat**. Itt nagy szerepe van a kulturális környezetnek és a tájélménynek.

7.2.1.4 Felsőbbrendű technikai infrastruktúra

Nem utolsó sorban a Bécshez való közelség, ill. a két európai főváros közötti fekvés miatt a szűk vizsgálati területet erőteljesen meghatározzák a meglévő lineáris és pontszerű infrastruktúrák. A közlekedési infrastruktúrával már foglalkoztunk a 6 fejezetben.



28. *ábra:* *Infrastruktúra a szűkebb vizsgálati területen (saját ábra)*

A műszaki infrastruktúrák, mint a **nagyfeszültségű vezetékek, kőolaj- és földgázvezetékek, valamint szélerőművek** ugyancsak jelentős struktúrák a vizsgálati területen (vö. 28).

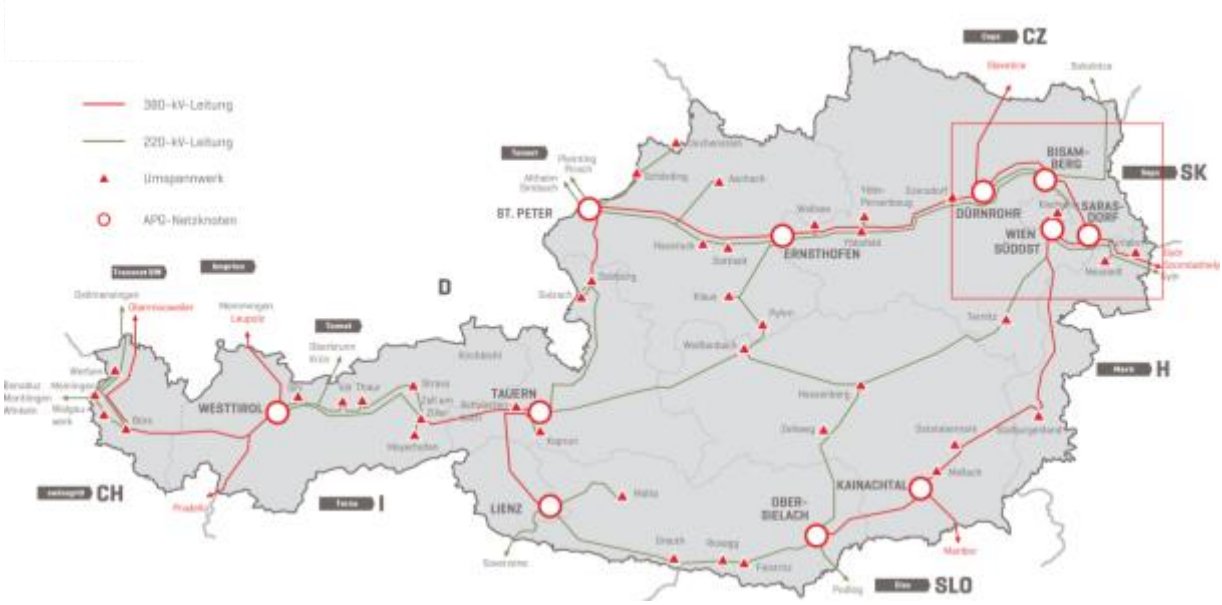
Nagyfeszültségű vezetékek

A szűk vizsgálati területen több **nagyfeszültségű vezeték** található, amelyek három feszültségszinten osztoznak: 380 kV, 220 kV és 110 kV. A jelen vizsgálati szinten csak a 380 kV-os és 220 kV-os vezetékekre térünk ki.

Konkrétan a következő lényeges nagyfeszültségű vezetékek és kapcsolódó infrastruktúrák találhatók a szűk vizsgálati területen (vö. 29):

- 220 kV-os vezeték Bécs – államhatár Győr felé
- 380 kV-os vezeték Zurndorf – országhatár Győr felé / államhatár Szombathely felé
- 380 kV-os vezeték Bécs – Sarasdorf – Zurndorf

A Bécs délkelet és Sarasdorf **hálózati csomópont**, valamint Kledering, Neusiedl és Zurndorf **transzformátor-állomás** szintén a szűk vizsgálati területen található.



29. ábra: Osztrák nagyfeszültségű hálózat állapota, 2015-ös állapot (APG 2015)

Az APG 2017-2026 (APG 2016) **hálózatfejlesztési tervben** jelenleg a következő projektek állnak tervezés alatt, illetve képezik tervezési megfontolások tárgyát:

- **Zurndorfi transzformátorállomás:** bővítés egy negyedik 380/100 kV-os transzformátorral 2019-ig
- **Észak-Burgenland:** további szélenergia bevonása (tervezési megfontolás)
- **Sarasdorfi transzformátorállomás**: 3. 380 kV/110 kV-os transzformátorállomás az alsó-ausztriai hálózatban szélenergia bekötéséhez (tervezési megfontolás)

Kőolaj- és földgázvezeték-hálózat

A vizsgálati területen felsőbbrendű kőolaj- és földgázvezetékek egyaránt találhatók.

- Adria-Bécs (AWP) kőolajvezeték
- TAG I, TAG II és TAG Loop2 földgázvezetékek

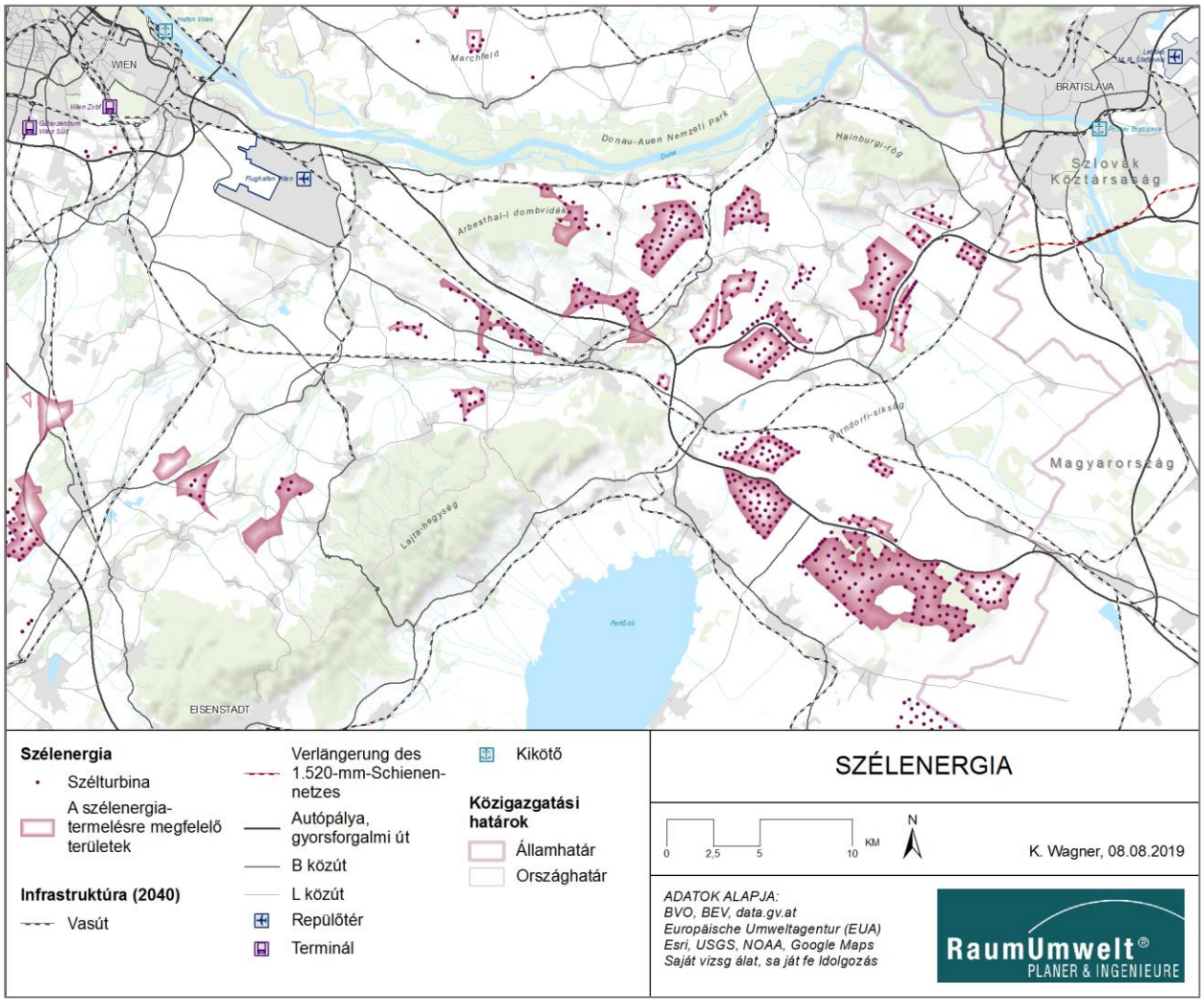
Az **Adria-Bécs kőolajvezeték (AWP)** egy kőolajvezeték, amelyen nyersolajat szállítanak Triesztből a schwechati olajfinomítóba. A vizsgálati területen délről érkezve Seibersdorftól párhuzamosan halad a B 60-nal (Margarethen am Moos-tól nyugatra) és Schwadorf és Enzersdorf között keresztezi a Fischát. Innen egyenes vonalban halad a schwechati olajfinomítóhoz, részben a bécsi repülőtér aktuális és jövőbeni területén. A fővezeték átmérője 18" (457 mm). Az AWP 100%-os tulajdonosa az OMV Refining & Marketing GmbH.

A **Trans Austria gázvezeték (TAG)** egy földgázvezeték az olasz-osztrák határon Arnoldstein és a baumgarteni elosztóállomás között a Szlovák Köztársasággal közös államhatár közelében. Ez a vizsgálati területen együttfutó TAG I, TAG II és TAG Loop 2 földgázvezetékekből áll. Ezek a vezetékrészek a vizsgálati területen délről érkezve keleten a Fischával párhuzamosan haladnak, és keresztezik elsőként az A 4 keleti autópályát, majd a Dunát Fischamend és Maria Ellend között. A gázvezetékek átmérője 36–42", nyomása 70 barig terjed. Üzemeltetőjük a Trans Austria Gasleitung GmbH.

Szélerőművek

Ausztriában mintegy 1200 **szélerőmű** működik mintegy 2600 MW összteljesítménnyel (IG Windkraft 2017). Ausztria szélerőműveinek 90%-a Alsó-Ausztriában, és elsősorban Burgenlandban található. Úgy Alsó-Ausztriában, mint Burgenlandban létezik egy keretkoncepció, amely **használati, ill. alkalmassági övezeteket** irányoz elő szélerőművek létesítésére. A használati, illetve alkalmassági övezetek meghatározásakor a terület szélenergia-használatra való alkalmassága mellett figyelembe veszik a települési területektől, illetve a már meglévő infrastruktúrától való távolságot, ugyanakkor a természetvédelmi (így különösen az ornitológiai) szempontokat, turisztikai szempontokat és további témaköröket is. A használati, illetve alkalmassági zóna meghatározása a megfelelő területrendezési terv előfeltétele, amely viszont feltétlenül szükséges a szélerőművek engedélyezéséhez (vö. 30).

Az alkalmassá nyilvánított övezeteken belül van néhány már engedélyezett, de még meg nem épült szélerőmű is. Feltételezve azt, hogy Ausztriában tovább bővül a szélenergia-használat, azzal számolhatunk, hogy a még igénybe nem vett szélenergia-használati, illetve -alkalmassági övezetekben **további szélerőműveket** terveznek, illetve a már meglévő szélerőműveket bővíteni, teljesítményüket növelni fogják.



30. *ábra:* *Szélenergia használati és alkalmassági övezetek, valamint szélerőművek a szűkebb vizsgálati területen (saját ábra)*

7.2.1.5 Kulturális javak és kulturális örökség

A teljes szűk vizsgálati területen számos **régészeti lelet** ismert, amelyek bizonyítják a terület hosszú időre visszanyúló településkultúráját. A legrégebbi lelőhely északon csatlakozik a vizsgálati területhez. **Carnuntum** római tábori raktár, illetve római táborváros a legjelentősebb és legátfogóbban felkutatott ókori ásatási helyszín Ausztriában.

Burgenlandban a települési területen kívül – egyes **reménybeli lelőhelyek mellett** – számos **regionális jelentőségű régészeti lelőhely** (elsősorban római települések és sírok) található (GIS Burgenland 2019). Nemzetközileg is rangos lelőhely (római villa és sírok) található az A 4 keleti autópálya közvetlen közelében Bruckneudorf csomóponttól délre, egy további régészeti lelőhely (sírok) pedig Edelstal helységnél.

A **regionális (illetve régión túli)** jelentőségű **kulturális javak** közé sorolható a Pruggi Kastély az angolparkjával (Harrachpark) Bruck an der Leithában, Bruck an der Leitha történelmi belvárosa a vízfogójával,

a városfallal, a várárokkal és a barokk főtérrel. Továbbá Bruckneudorfban találhatók egy római majorság romjai. Köpcsényben egy barokk kastély található, amely parkjával és néprajzi múzeumával szintén a jelentős kulturális javak közé tartozik. A Rohraui Kastélyban található a Harrach grófi családi műgyűjteménye, Ausztria egyik legjelentősebb magángyűjteménye. A 19. század eleji klasszicista stílusú Potzneusiedli Kastély egy ikonmúzeumnak ad otthont.

A szűk vizsgálati területtel délen határos a Fertő-tó, amely regionális (régión túli) pihenőközpontként betöltött funkciója mellett „rendkívüli egyetemes értéket képviselő" kulturális környezetének köszönhetően felkerült az **UNESCO világörökségi** listájára.

7.2.1.6 Környezetvédelmi célok a települési és gazdasági térség témakörében

Tervekből és programokból származó környezetvédelmi célok

Burgenlandi tartományi fejlesztési program – LEP 2011

A LEP 2011 a következő lényeges környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Települési és gazdasági térség" témakörben:

- Az értékes történelmi vagy hagyományos települési és fejlesztési struktúrákat, valamint a megőrzésre érdemes kulturális javakat lehetőség szerint biztosítani kell, és meg kell őrizni

ETP (ESDP) – Európai területfejlesztési perspektíva. Az Európai Unió területének kiegyensúlyozott és fenntartható fejlődése felé

- A kulturális örökség megőrzése és továbbfejlesztése

Jogszabályba foglalt rendelkezéseken alapuló környezetvédelmi célok

2014. évi alsó-ausztriai területrendezési törvény (NÖ ROG 2014, LGBl. 71/2018 sz.)

A 2014. évi alsó-ausztriai területrendezési törvény Alsó-Ausztria területi fejlesztési folyamatainak törvényi kereteit határozza meg a regionális és helyi területrendezés szintjén, és ennélfogva jogilag kötelező érvényű dokumentum. A NÖ ROG a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Települési és gazdasági térség" témakörben:

- Az egyedi használatok szabályozása a kölcsönös zavaró hatások elkerülése érdekében, illetve hozzárendelve azokhoz a helyszínekhez, amelyek azokra a leginkább alkalmasak (NÖ ROG 1. § 2. bek. 1c pont)
- A helység- és tájkép megőrzése és javítása (NÖ ROG 1. § 2. bek. 1g pont)

Burgenlandi területfejlesztési törvény (Bgld. RPG, LGBl. 44/2015 sz.)

A burgenlandi területfejlesztési törvény szabályozza a burgenlandi regionális és helyi területfejlesztést. A Bgld. RPG a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Települési és gazdasági térség" témakörben:

- Az élet természetes alapjait védeni kell és gondosan kell használni, hogy a jövőben is kielégítő minőségben és mennyiségben álljanak rendelkezésre. Így különösen [...] [törekedni kell] a megőrzésre érdemes természeti adottságok és kulturális javak, valamint a táj- és helységkép védelmére és ápolására.
- A lakosságot a tartósan használt létesítmények helyének megfelelő, a településszerkezet külön figyelembe vételével történő kiválasztásával védeni kell a szokatlan mértékű természeti csapá-

sokkal és balesetekkel, valamint a környezeti károkkal, veszélyeztetettséggel és terhelésekkel szemben.

Műemlékvédelmi törvény (DMSG, BGBl. I, 92/2013 sz.)

A műemlékvédelmi törvény a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Települési és gazdasági térség” témakörben:

- A műemlékek védelme a rombolással vagy megváltoztatással szemben

Osztrák Levegőtisztaság-védelmi Törvény (IG-L, BGBl. 73/2018 sz.)

Az IG-L a következő lényeges környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Települési és gazdasági térség” témakörben:

- A szövetségi törvény célja
  - Az emberek, a növény- és állatállomány, életközösségeik, élettereik és a közöttük fennálló kölcsönhatások, valamint a kulturális és anyagi javak ártalmas légszennyező anyagoktól való védelme, valamint az emberek elfogadhatatlan terhelést okozó légszennyező anyagokkal szembeni védelme.

Környezeti feltételekből eredő környezetvédelmi célok

- A kulturális javak és a kulturális örökség biztosítása és megőrzése a régióban
- A Fertő-tó egyedülálló, történelem alakította és értékes kulturális környezetének védelme

7.2.2 EMBER ÉS EGÉSZSÉG

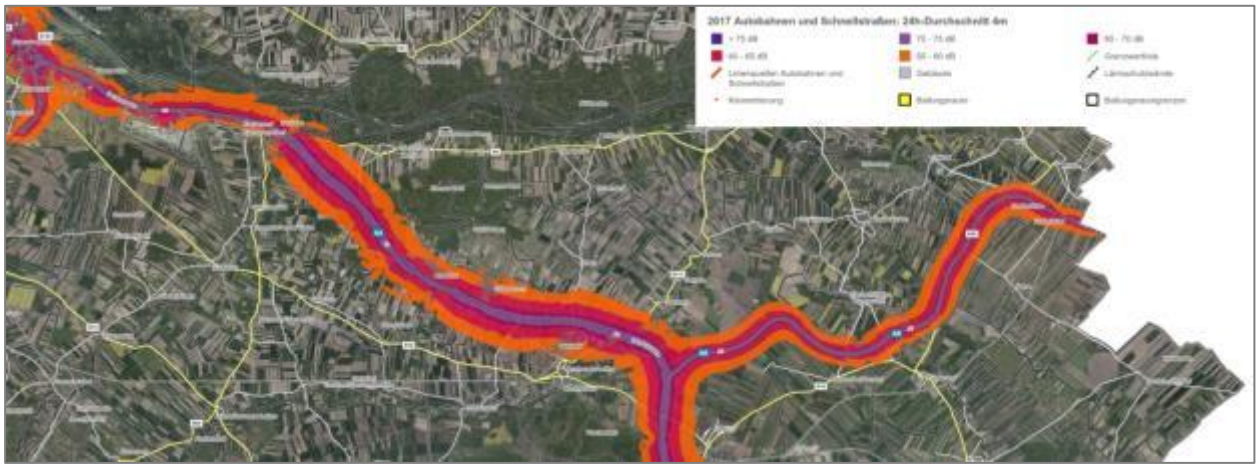
7.2.2.1 Zaj

Zajterhelés[24] a szűkebb vizsgálati területen elsősorban a **lineáris közlekedési infrastruktúrák** közelében, valamint a bécsi repülőtér **hajtómű-hangterhelési zónájában** áll fenn. A szűk vizsgálati területen belül nincs zajos IPPC[25] létesítmény.

Az **A- és S-közúthálózat** (autópályák, illetve gyorsforgalmi utak) **szintjén** a legjelentősebb közúti zajforrás az A 4 keleti autópálya, amely a bécsi repülőtéren keresztül a magyar államhatárhoz vezet Nickelsdorfnál, valamint az A 6 északkeleti autópálya, amely a köpcsényi államhatárhoz visz. A zajkibocsátás jelentős megnövekedése akár 1,5 km távolságig is érzékelhető (> 55 – 60 dB 24 órás átlagban, L_{den}). Göttlesbrunn-Arbesthal, Göttlesbrunn és Bruck an der Leitha településeken az A 4 keleti autópályához közeli települési területeken esetenként a **határértékeket is meghaladja**.

[24] A felsőbbrendű közlekedési infrastruktúra mentén, valamint az agglomerációkban fennálló zajterhelést az osztrák fenntarthatósági és turisztikai minisztérium bocsátja rendelkezésre a zajjal kapcsolatos intézkedések tervezéséhez (BMNT 2019a).

[25] ***I**ntegrated **P**ollution **P**revention and **C**ontrol* (IPPC) létesítmények; magyarul: A környezetszennyezés integrált megelőzése és csökkentése (IPPC)



31. *ábra: Autópálya / gyorsforgalmi út mint zajforrás: 24 óra 4 perces átlag, 2017 (BMNT 2019a)*

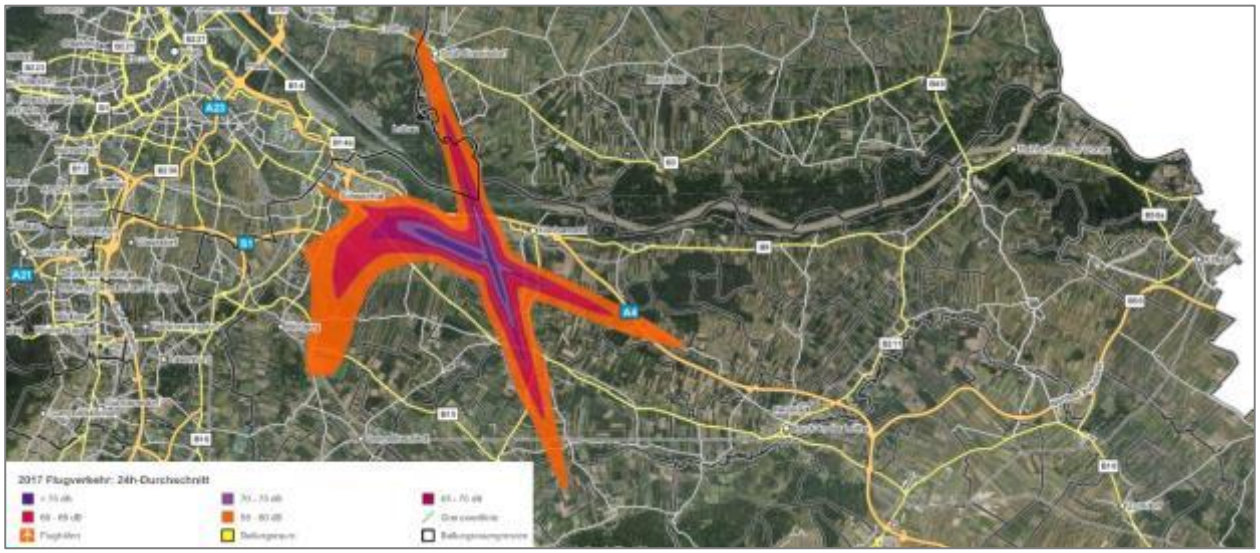
Az **országutak szintjén** a B 10 budapesti út (Bécsből Bruck an der Leithán és Nickelsdorfon át Magyarország irányába), valamint a P 9 pressburgi út (Schwechattól a Dunán át Hainburgon és Wolfsthalon át az államhatárig) a jelentős zajforrások. Az országutak menti lakott területeken a közvetlenül érintett épülethomlokzatok megnövekedett, esetenként a határértékeket meghaladó zajterhelésnek vannak kitéve.

32. *ábra: Országút mint zajforrás: 24 óra 4 perces átlag, 2017 (BMNT 2019a)*

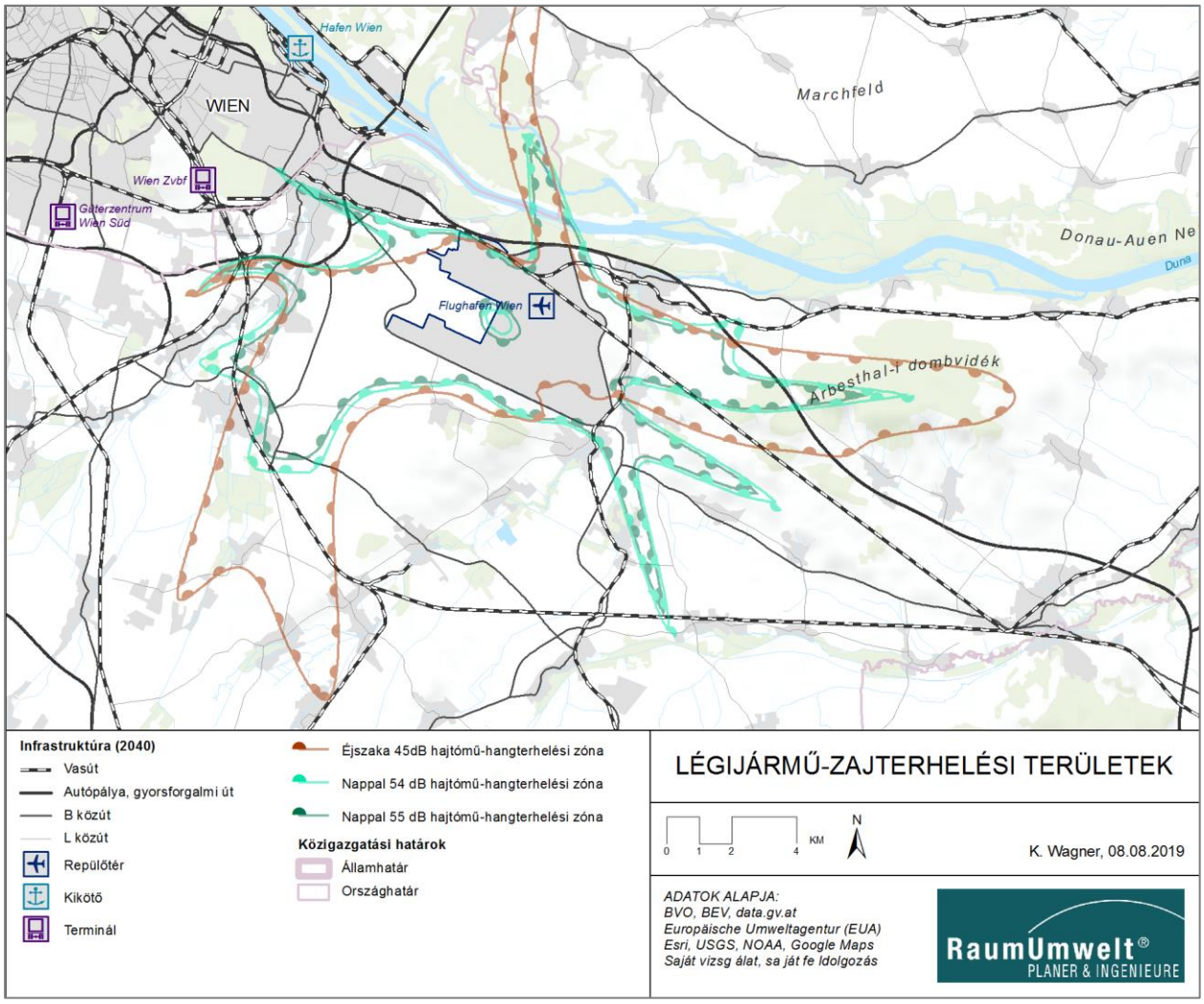
Jelentős **vasúti zajforrás** egyrészt az Ostbahn, amely Bécsből Himbergen, Gramatneusiedl-en, Bruck an der Leithán és Parndorfon keresztül halad az államhatárig Nickelsdorfnál, másrészt az S7 Pressburgi Vasút. Az Ostbahn esetében nyílt pályaszakaszon akár 1 km távolságig jelentősen megnövekedett (> 55 – 60 dB 24 órás átlagban, L_{den}) zajkibocsátás lehetséges. A pályaszakaszhoz kapcsolódó lakott területeken **zajvédő falakkal,** valamint az épületek árnyékoló hatása révén csökkentik a zajártalmat.

33. *ábra: Vasút mint zajforrás: 24 órás átlag 4 méteren 2017 (BMNT 2019a)*

A bécsi repülőtér révén a szűkebb vizsgálati területen **repülőgépzaj miatti zajterhelés** lép fel (vö. 34). Elsősorban a két északnyugat-délkelet irányú fel- és leszállási repülési sáv mentén jóval nagyobb a zajártalom a bécsi repülőtér közvetlen közelében található Schwechat, Fischamend, Klein-Neusiedl Enzersdorf an der Fischa, Schwadorf településeken, a keleti le- és felszálló sáv végén található Göttlesbrunnban, valamint az északi fel- és leszállási repülési sáv végén található Groß-Enzersdorfban. A bécsi repülőtér engedélyezett 3. kifutópályájának tervezett áthelyezése jelentős hatással van a terület zajhelyzetére (vö. 35).



34. *ábra: Repülőgépzaj a szűk vizsgálati területen (BMNT 2019a)*



35. *ábra:* *A bécsi repülőtér repülőgépzaja, beleértve a harmadik kifutópályát (Flughafen Wien AG 2019, saját ábra)*

A helyi lakosok éjszakai nyugalmának védelme érdekében a 7,5 tonna feletti megengedett össztömegű tehergép-járművekre egész Ausztriában **éjszakai vezetési tilalom**, valamint **hétvégére és munkaszüneti napokra vonatkozó vezetési tilalom** van érvényben. A vezetési tilalom alól kivételt képeznek, az útfenntartó és honvédségi gépjárművek mellett, a megfelelő jelzéssel ellátott, alacsony zajkibocsátású gépjárművek. Az éjszakai vezetési tilalom alól mentesülő gépjárművekre ezenkívül 60 km/órás sebességkorlátozás érvényes. A hétvégi tilalom alól **mentesülnek a kombinált közlekedés keretében** a kiválasztott pályaudvarok, kikötők és áruterminálok 65 km-es körzetében közlekedő járatok is. A BGBl. 855/1994 sz. átdolgozott BGBl. II, 119/2007 sz. változata szerint a szűk vizsgálati terület hatósugarán belül három ilyen létesítmény található; a Bécs-Északnyugati pályaudvari áruterminál megszűnése után pedig már csak kettő, a Bécsi főpályaudvar és a Bécs Freudenau CCT kikötő.

7.2.2.2 Levegő és klíma

A finomporral szennyezett rehabilitációs területekről és intézkedésekről szóló alsó-ausztriai rendelet (PM10)[26] szerint a teljes vizsgálati terület a kipufogógázok elleni védekezésről szóló törvényben foglalt PM_{10} **rehabilitációs területként** (Bécskörnyéki rehabilitációs terület) lett besorolva. A BMNT szennyezett (levegőjű) területekről szóló 2019. évi rendelete[27] óta a vizsgálati terület **már nincs szennyezett területként** besorolva az UVP-G 2000 3. § (8) bek. szerint. A helyi PM_{10}-terhelés fő forrása a **közúti forgalom** és a **helyiségfűtés**terület. Alsó-Ausztriában és Burgenlandban egyaránt **intézkedéseket** tettek a szennyezett területek **rehabilitálására**.

A **kipufogógázok elleni védekezésről szóló törvény szerinti rehabilitációs területen** az EURO 2[28] vagy az alatti kipufogógáz-kibocsátási kategórián belül minden tömegkategóriába tartozó tehergépjárműre **tehergépjármű-közlekedési tilalom** van érvényben. Az ezen a területen közlekedő tehergépjárműveket kötelező az IG-L szerinti kipufogógáz-kategóriák jelöléséről szóló rendeletben előírt kipufogógáz-címkével ellátni.

A **PM_{10} finomporszennyezés** (belélegezhető finompor, 10 μm-nél kisebb átmérőjű porszemcsék) évente 3357 kg / km² mennyiséggel Schwechaton a legerősebb, utána következik Bad Deutsch-Altenburg 2711 kg / km² értékkel (itt található a Hollizer kőbánya is) és Bruck an der Leitha évente 2509 kg / km² értékkel. A PM_{10}-terhelés a vizsgálati területre eső többi alsó-ausztriai településen évente kb. 300 és kb. 2000 kg / km² között van azzal, hogy az értékek különösen Bécs közelében magasabbak (NÖ Atlas 2019). Burgenlandról nem állnak rendelkezésre összehasonlítható adatok; azonban Alsó-Ausztria földrajzi közelsége alapján feltételezhető, hogy a terhelés itt szintén évente 300 és > 1000 kg / km² közé tehető.

A szűk vizsgálati terület közelében a **CO_2-kibocsátás** évi 76 kt / km² értékkel messze a legmagasabb Schwechaton, ahol a bécsi repülőtér és az OMV olajfinomítója található, utána következik Fischamend és Bruck an der Leitha jóval alacsonyabb, évi 2,4 kt / km^2, ill. 3,2 kt / km² értékkel (NÖ Altas 2019). Az osztrák környezetvédelmi hivatalnak a klímaváltozás hatásainak csökkentéséró szóló jelentése (UB 2016: 37. o.) szerint az üvegházhatású gázok kibocsátásának jelentős okozói, a kibocsátáskereskedelmet is beleértve, az **energia- és az ipari szektor** (44,4%), a közlekedés (28,5%), a mezőgazdaság (10,4%) és az épületek (10,0%). Ezek a szektorok felelősek az üvegházhatású gázok kibocsátásának 93,3%-áért Ausztriában.

A felsorolt káros anyagokkal szemben, amelyek hatásai közvetlenül a keletkezés helyén érzékelhetők, a CO_2-kibocsátások **globális összefüggésben** fejtik ki hatásukat, és ennek megfelelően a szűk vizsgálati területre nézve nincs közvetlen jelentőségük.

[26] LGBl. 8103/1-0, LGBl. 29/2016 sz. változat
[27] BGBl. II, 101/2019 sz.
[28] Alsó-Ausztriában ez az LGBl. 8103/1-0 legutóbb az LGBl. 29/2016 sz. által módosított változata alapján érvényes; 2018. 10. 01-től ez a rendelkezés az LGBl. 2/2017 sz. szerint Burgenlandban is érvényes

7.2.2.3 Természeti veszélyek

A természeti veszélyek, úgymint árvíz, áradás, özönvíz, sárlavina, kőomlás, és földcsuszamlás vagy földrengés biztonsági kockázatot jelenthetnek az emberekre, az életterekre, a településekre és a gazdasági területekre, a közlekedési utakra, az ellátási csatornákra és az infrastruktúrára nézve.

A veszélyeztetett területek nyilvántartásba vételének céljából egész Ausztriára kiterjedő természeti-katasztrófa **kockázati besorolási rendszer** (HORA) indult, amelynek segítségével elvégezhető az Ausztria területén előforduló természeti veszélyek kockázatértékelése (vö. BMNT 2019).

A vizsgálati területen pontszerűen előfordulnak olyan területek, amelyeken, különösen heves esőzéskor, a topográfiai struktúrákból adódóan a **felszíni vízfolyások** hatására károk keletkezhetnek az építményekben és infrastrukturális létesítményekben. Az Arbesthali-dombság, a Lajta-hegység, valamint a Hundsheimi-hegyek területén találhatók ilyen, közepes (5–25%-os) lejtésű területek Památól északra, Bruck an der Leithától északra, pontszerűen a Lajta mentén, illetve a terület szélén, Schwadorftól nyugatra pedig alacsonyabb (5% alatti) lejtésű területek fordulnak elő.

A vizsgált terület java része a VII-es földrengés-veszélyességi osztályba tartozik, ahol **földrengés** esetén épületkárok lehetségesek. A Parndorftól keletre, a Parndorfi-fennsík területén Köpcsényig terjedő területek a VI-os földrengés-veszélyességi osztályba tartoznak, ahol földrengés esetén könnyebb épületkárok lehetségesek.

Az Arbesthali-dombság és a Rauchenwarthi-fennsík területén csekélytől közepesig terjed a **földcsuszamlás** valószínűsége, a Hundsheimi-hegyek területén a Lajta mentén Deutsch-Haslau térségében, valamint a Lajta-hegységben közepestől magasig terjed a földcsuszamlások valószínűsége; ténylegesen azonban alig dokumentáltak földcsuszamlást a teljes szűkebb vizsgálati területen.

Az **árvízveszéllyel** másutt, a 7.2.4.1 fejezetben foglalkozunk. A fentieken kívül a szűkebb vizsgálati területen nincsenek természeti veszélyekből eredő, különleges potenciális veszélyek.

7.2.2.4 Környezetvédelmi célok az „Ember és egészség" témakörben

Tervekből és programokból származó környezetvédelmi célok

A Fenntartható Fejlődési Keretrendszer 2030 – Agenda 2030

- Az éghajlatváltozás elleni küzdelem

Agenda 21 – Az Egyesült Nemzetek konferenciája a környezetről és fejlődésről

- A károsanyag-kibocsátás behatárolása, csökkentése, illetve ellenőrzése

Az ENSZ éghajlatváltozási keretegyezményének kiotói jegyzőkönyve

- Az üvegházhatású gázok mennyiségének csökkentése

Párizsi egyezmény

- A globális átlaghőmérséklet növekedésének korlátozása

Az EU megújított fenntartható fejlődési stratégiája

- A közlekedés okozta károsanyag-kibocsátás olyan szintre csökkentése, amely az emberi egészségre és/vagy a környezetre gyakorolt hatásokat minimálisra csökkenti.
- A közlekedés okozta zaj csökkentése mind a forrásnál, mind utólagos zajcsökkentési intézkedésekkel, hogy a teljes kitettség okozta egészségügyi hatások minimálisra csökkenthetők legyenek."

Duna régióra vonatkozó stratégia

- A levegő minőségének megőrzése

Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodásról szóló osztrák stratégia

- Az éghajlat védelme

#mission2030 éghajlat- és energiastratégia

- Az éghajlat védelme

Alsó-Ausztria 2020-as éghajlati és energiaprogramja

- Az éghajlatváltozás mérséklése

Smart City keretstratégia

- Az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése

Smart City keretstratégia

- Az éghajlatváltozás mérséklése, az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése

A Centrope-régió közlekedés- és infrastruktúra-fejlesztésének stratégiai kerete

- Az éghajlatváltozás mérséklése

A Centrope-régió közlekedés- és infrastruktúra-fejlesztésének stratégiai kerete

- A levegő védelme

Jogszabályba foglalt rendelkezéseken alapuló környezetvédelmi célok

A fenntarthatóságról, az állatvédelemről, az átfogó környezetvédelemről, a víz- és élelmiszer-ellátás szavatolásáról és a kutatásról szóló alkotmányerejű törvény (BGBl. I, 82/2019 sz.)

Az Osztrák Köztársaság a fenntarthatóságról, az állatvédelemről, az átfogó környezetvédelemről, a víz- és élelmiszer-ellátás szavatolásáról és a kutatásról szóló alkotmányerejű törvénnyel állami célkitűzéssé kinyilvánítja a felsoroltakat. Az „Ember és egészség" témakörben megfogalmazott környezetvédelmi célok a következők:

- Az ember természetes környezetének megőrzése, különösen a levegő [...] tisztaságának megőrzése és a zaj okozta zavaró hatások elkerülése tekintetében.

2014. évi alsó-ausztriai területrendezési törvény (NÖ ROG 2014, LGBl. Nr. 71/2018)

A 2014. évi alsó-ausztriai területrendezési törvény Alsó-Ausztria területi fejlesztési folyamatainak törvényi kereteit határozza meg a regionális és helyi területrendezés szintjén, és ennélfogva jogilag kötelező érvényű dokumentum. A NÖ ROG a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg az „Ember és egészség" témakörben:

- A lakosság egészségét és biztonságát fenyegető veszélyek elkerülése. A lakosság egészségé-

hez szükséges előfeltételek biztosítása, illetve megteremtése, különösen az alábbiak tekintetében:

- A szükséges természetes előfeltételek megteremtése a mikroklíma megőrzéséhez, beleértve a pihenőhelyeket és a levegő tisztaságát.
- Védelem a zaj, por, szag, sugárzás, rezgések stb. okozta veszélyekkel szemben;

Burgenlandi területfejlesztési törvény (Bgld. RPG, LGBl. Nr. 44/2015)

A burgenlandi területfejlesztési törvény szabályozza a burgenlandi regionális és helyi területfejlesztést. A Bgld. RPG a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Települési és gazdasági térség" témakörben:

- Az élet természetes alapjait védeni kell és gondosan kell használni, hogy a jövőben is kielégítő minőségben és mennyiségben álljanak rendelkezésre. [Törekedni kell] különösen a levegő és a felszíni vizek tisztaságának, valamint a természetes éghajlatnak a megőrzésére.

1959. évi vízjogi törvény (WRG 1959, BGBl. I, 73/2018 sz.)

A WRG 1959 a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg az „Ember és egészség" témakörben:

- A vizek, azon belül a talajvíz védelme és tisztaságának megőrzése, hogy ne veszélyeztessék az emberek és állatok egészségét.

2000. évi alsó-ausztriai természetvédelmi törvény (NÖ NSchG 2000, LGBl. 26/2019 sz.)

A NÖ NschG 2000 a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg az „Ember és egészség" témakörben:

- [A természetvédelemnek] része továbbá az emberek egészségének és a pihenésére szolgáló környezetnek, mint az élet lehető legjobb alapjának, megőrzésére, helyreállítására, vagy javítására való törekvés is.

Osztrák Levegőtisztaság-védelmi Törvény (IG-L, BGBl. 73/2018 sz.)

Az IG-L a következő lényeges környezetvédelmi célokat fogalmazza meg az „Ember és egészség" témakörben:

- A szövetségi törvény célja
  - Az emberek, a növény- és állatállomány, életközösségeik, élettereik és a közöttük fennálló kölcsönhatások, valamint a kulturális és anyagi javak ártalmas légszennyező anyagoktól való védelme, valamint az emberek elfogadhatatlan terhelést okozó légszennyező anyagokkal szembeni védelme.
  - a légszennyező anyagok kibocsátásának elővigyázatosságból történő csökkentése és
  - a fenntartható fejlődéssel összeegyeztethető legjobb levegőminőség megőrzése azokon a területeken, amelyeken a levegőminőség-értékek jobbak az 1., 2. és 5. mellékletben megadottaknál, vagy a 3. § (5) bekezdésben megnevezett rendeletek szerinti kibocsátási határ- és célértékeknél, valamint a levegőminőség megfelelő intézkedésekkel történő javítása azokon a területeken, ahol a levegőminőség-értékek rosszabbak az 1., 2. és 5. mellékletben megadottaknál, vagy a 3. § (5) bekezdésben megnevezett rendeletek szerinti kibocsátási ha-

tár- és célértékeknél.

A vasúti forgalom zajának hatásai elleni védelemről szóló rendelet (SchIV , BGBl. II, 362/2013 sz.)

- A SCHIV célja a lakosság védelme vasúti forgalom zajának káros hatásai ellen

Az országúti forgalom zajának hatásai elleni védelemről szóló rendelet (BStLärmIV, BGBl. II, 215/2014 sz.)

- A BStLärmIV célja a lakosság védelme közúti forgalom zaja okozta egészségkárosodás és elfogadhatatlan terhelés ellen

Környezeti feltételekből eredő környezetvédelmi célok

- Az emberek egészségének az ártalmas légszennyező anyagokkal, valamint az elfogadhatatlan terhelést okozó légszennyező anyagokkal szembeni védelme.
- Az emberi életet vagy egészséget veszélyeztető, vagy elfogadhatatlan terheléshez vezető káros kibocsátások (zaj, légszennyező anyagok, rezgések) megelőzése és elővigyázatosságból történő csökkentése
- Az üvegházhatású gázok okozta terhelés minimálisra csökkentése az alternatív tüzelőanyagok támogatásával, valamint környezetkímélő közlekedési eszközök használatával
- A közlekedésbiztonság növelése
- Az ember, valamint életterének, települési és gazdasági területeinek (beleértve a közlekedési utakat, ellátási csatornákat és infrastruktúrákat) a természeti veszélyek okozta biztonsági kockázatokkal szembeni védelme

7.2.3 TERMÉSZET ÉS TÁJAK

7.2.3.1 Tájegységek szerinti tagolás

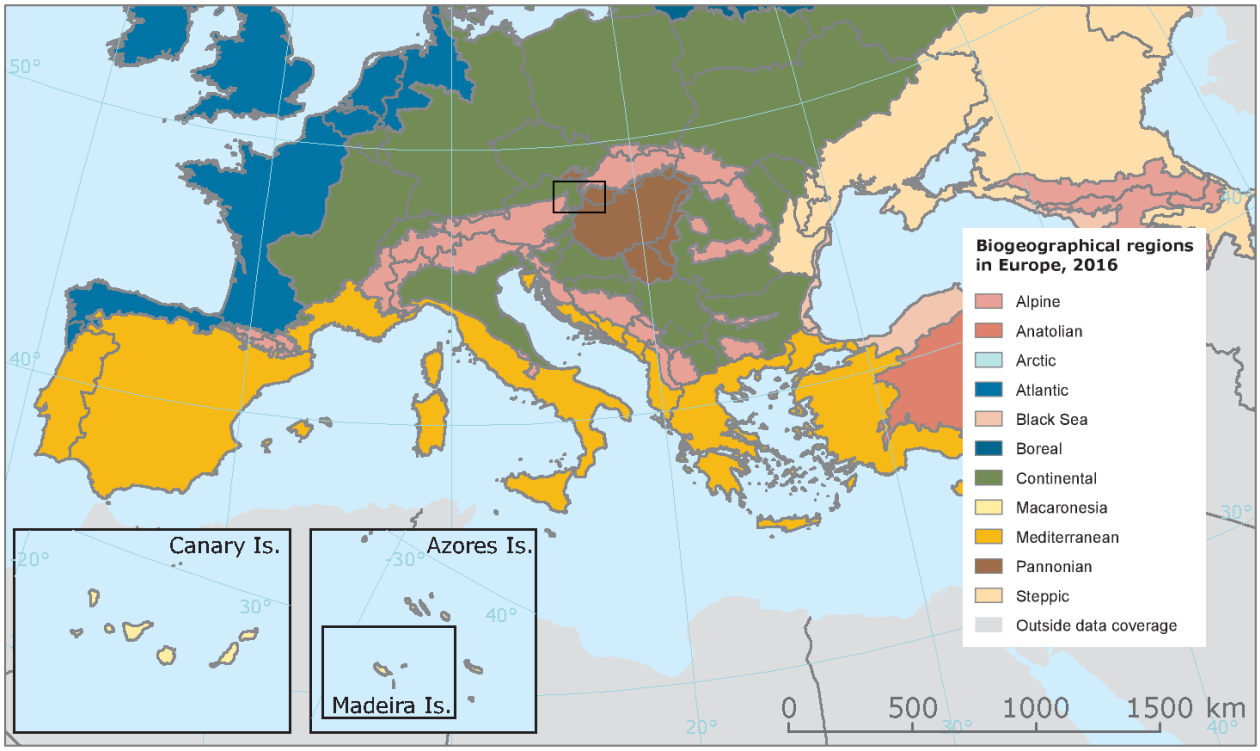
A szűk vizsgálati terület a **kontinentális biogeográfiai régióban**, a nyugaton határos alpesi biogeográfiai régió és a keleten határos pannon biogeográfiai régió között helyezkedik el (EEA 2017; vö. 36).

A szűk vizsgálati terület földrajzilag több tájegységre terjed ki, de túlnyomórészt leginkább **mezőgazdasági célra használt, csekély erdősültségű síkságként** jellemezhető. A Donau-Auen Nemzeti Park a szűk vizsgálati terület északi részén található. A tájvédelmi terület és bioszféra-rezervátum státuszú Fertő-tó is érintkezik a szűk vizsgálati terület szélével.

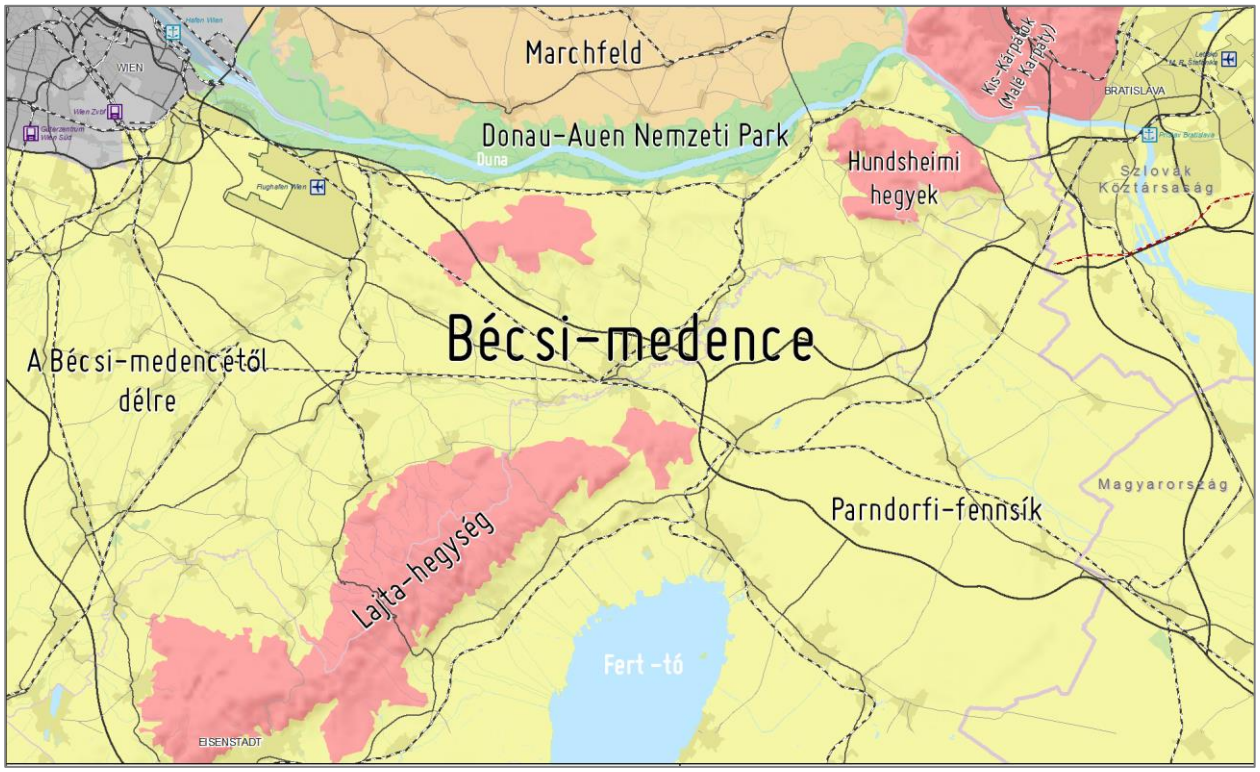
A közeli környezetben található, több régiót érintő jelentőségű területek mellett a szűk vizsgálati területen belül további területek találhatók, amelyek természetvédelmi szempontból az **állat- és növényvilág fontos élőhelyei**, vagy a **tájkép szempontjából értékes területek** (pl. a Fischa vagy a Lajta folyó, a Hundsheimi-hegy száraz élőhelyei).

A szűkebb vizsgálati területen nincsenek olyan területek, amelyeken az **ember kulturális befolyása** nem, vagy kevéssé mutatkozik. Mezohemeróbok, azaz kulturálisan mérsékelt befolyásolt területek találhatók a Donau-Auen Nemzeti Park területén, valamint Leithaauen területén és a Fischa mentén.

Földrajzilag a szűk vizsgálati terület a Bécsi-medencében található, amelyet átszel a Lajta-hegység és a Kis-Kárpátok (Malé Karpaty). Északon a Duna képez természetes határt messzemenően érintetlen árterével. Ennek szomszédságában, a szűk vizsgálati területen kívül terül el a Marchfeld. Délről a Fertő-tó, Európa kevés sztyeppetavainak egyike határolja a Seewinkel Nemzeti Parkban (vö. 37). A topográfiai adottságok ábrázolása a mellékelt tervmappában található.



36. *ábra:* *Európa biogeográfiai régiói, 2016-os állapot (EEA 2017)*



37. *ábra:* *Tájegységek szerinti tagolás (saját ábra)*

A Bécsi-medencétől délre eső területrész

A **Bécsi-medencét** nyugaton az Alpokalja határolja a Thermenlinie („Termálforrás-vonal”)mentén. A Bécsi-medence déli részének északi határvonala a Duna. A térség délnyugati részén található az ártéri síkság (Feuchte Ebene), a Mitterndorfi-lejtő és a Lajta-völgy. A Lajta kelet-nyugat irányban szeli át a területet. A Lajta-hegységtől keletre fekszik a Prellendorfi-folyosó és a Parndorfi-fennsík. A Lajta közöttük halad át „áttöréses szakaszként”. Nagyobb erdős területek terülnek el a Donau-Auen Nemzeti Park és az Arbesthali-dombvidék területén, valamint a Lajta-hegység gerincén. A Lajta mentén ártéri erdők találhatók.

A Bécsi-medence déli részén található **idegen elemek** túlnyomórészt a kelet-nyugat irányban haladó vasúti pályaszakaszok, az A 4 keleti autópálya és az A 6 észak-keleti autópálya. Schwechattól keletre található a széles körben lezárt és éjjel fényesen kivilágított bécsi repülőtér. Az újonnan épült torony a – Dunától északra is látható – tájékozódási pont. Parndorf közelében kiterjedt iparterület található egy messziről is jól látható új szállodaépülettel. További idegen elemek a szélerőművek, elsősorban a Parndorfi-fennsík területén, amelyek jelentősen uralják a tájképet. A Bécsi-medence déli részén több nagyfeszültségű (220 kV-os és 380 kV-os) vezeték halad. További tájékozódási pontok a Dunától délre, főképpen a Lajta mentén található kastélyok.

Lajta-hegység és Kis-Kárpátok (Malé Karpaty) területrész

A Lajta-völgytől keletre, Seibersdorf területével határosan szigetként emelkedik ki a Keleti-Alpokhoz tartozó **Lajta-hegység**, 480 m-ig terjedő csúcsokkal. A Lajta-völgy és a Duna között, a Bruck an der Leithától északra eső területen emelkedik az Arbesthali-dombság 170 m és 280 m közötti csúcsokkal, Északon jelentős lejtéssel a Duna felé.

A Hundsheimi-hegyek földrajzilag már a **Kis-Kárpátokhoz** tartoznak. A Dunától északra találhatók, és a Prellenkirchen-i rónaságtól északra magaslanak. A Hundsheimi-hegy 480 m, a Braunsberg pedig mintegy 350 m magas. A nyugati oldalon Bad-Deutsch-Altenburg területén egy messziről jól látható kőfejtő található. Jó látásviszonyok esetén a Hundsheimi-hegyről a teljes Bécsi-medence belátható a Fertő-tótól a Weinviertelig.

Donau-Auen Nemzeti Park területrész

A **Donau-Auen Nemzeti Park** mintegy 40 km-en terül el keskeny sávként Bécs és Pozsony között, ártéri erdő, rét és különleges száraz, meleg klímájú élőhelyek formájában. A fő ág mellett, különösen északon, számos holt- és mellékág húzódik. Északon a területet egy árvízvédelmi gát határolja. A Donau-Auen Nemzeti Park bécsi részén található a Lobau-i olajkikötő. A keleti végen, Hainburgtól nyugatra egy dunai átkelőhely található egy messziről látható ferdekábeles híd formájában, amely ennélfogva tájékozódási pontnak tekinthető.

7.2.3.2 Természet- és tájvédelem

A 15 tömör áttekintést nyújt a következő fejezetekben leírt, a szűkebb vizsgálati területen található **természet- és tájvédelmi területekről**. A természetvédelmi területek a mellékelt tervezési térképen látszanak.

	Alsó-Ausztria	Burgenland
Védett terület kategória	Nemzeti park (IUCN)	Nemzeti park (IUCN)
	Európai természetvédelmi terület	Európai természetvédelmi terület
	Természetvédelmi terület	Természetvédelmi terület
	Tájvédelmi terület	Tájvédelmi terület
	Natúrpark	Natúrpark
	Természeti emlék	Természeti emlék
	Regionális zöld zóna és megtartandó tájrészek	-

15. *táblázat: Természet- és tájvédelmi területek a szűkebb vizsgálati területen*

Nemzeti park

Donau-Auen Nemzeti Park

A szűk vizsgálati terület peremén található a **Donau-Auen Nemzeti Park**. A Donau-Auen Nemzeti Park jogalapja a szövetségi állam, valamint Alsó-Ausztria és Bécs tartomány között a B-VG 15a § szerinti, Donau-Auen Nemzeti Park létrehozásáról és fenntartásáról szóló megállapodás (BGBl. I, 17/1997 sz.). Az Alsó-Ausztriai Nemzeti Park jogalapja az Alsó-Ausztriai Nemzeti Parkról szóló törvény (LGBl. 5505-0 26/96 sz., LGBl. 14/2018 sz. változat) és a Donau-Auen Nemzeti Parkról szóló rendelet (LGBl. 5505/1-0 sz., LGBl. 57/2018 sz. változat). A Bécsi Nemzeti Park jogalapja a Bécsi Nemzeti Parkról szóló törvény (LGBl. 37/1996 sz., LGBl. 71/2018 sz. változat) és a Bécsi Nemzeti Parkról szóló rendelet (LGBl. 06/2003 sz., LGBl. 49/2016 sz. változat). A **jogalapok** szabályozzák többek között a nemzeti park **természeti övezetre** és **külső övezetre** történő felosztását.

A terület nemzeti parkként **különleges védett övezet** az UVP-G 2000 II. függeléke (BGBl. 676/1993 sz., BGBl. I, 80/2018 sz. változat) értelmében.

A Donau-Auen Nemzeti Park a hét[29] osztrák nemzeti park egyike. Egy **keskeny, 38 km hosszú sávon terül el Bécs és a Pozsonyhoz közeli Morva-torkolat között**. A Donau-Auen Nemzeti Park teljes területe meghaladja a 9600 hektárt, ebből kb. 65% ártéri erdő, 15% rét és kb. 20% vízfelület. A nemzeti park kiterjedése a legszélesebb ponton 4 km. 1996-tól IUCN II. kategóriájú nemzeti parkként védett terület.

A Donau-Auen Nemzeti Park **megjelenési képét a Duna széles főága, elárasztott mellékágak, feltöltődött holtágak, valamint ártéri erdők** határozzák meg. Közöttük nedves rétek és az egykori kavicságyakon kialakult úgynevezett meleg klímájú élőhelyek találhatók. Az élőhelyeknek ez a változatossága a **nagy biodiverzitás** lehetőségét is megteremti. Így például többek között több mint 800 növényfaj, több mint 30 emlős- és 100 költőmadár-, nyolc hüllő- és 13 kétéltűfaj, valamint több mint 60 különböző halfaj él itt. A rovarokat is figyelembe véve több mint 5000 különböző állatfajból indulhatunk ki. **Védelmi funkciója** mellett a nemzeti park fontos **pihenési és oktatási funkciót** is betölt, a nemzeti park központja és a látogatói központ, valamint a területen áthaladó számos túra- és kerékpárút révén (Nationalpark Donau-Auen GmbH 2011-2019).

Fertő-tó - Seewinkel Nemzeti Park

A **Fertő-tó - Seewinkel Nemzeti Park** a szűk vizsgálati terület déli részén található, és az osztrák és a magyar állam területére egyaránt kiterjed. Ez volt az első osztrák nemzeti park, amelyet az IUCN nemzetközileg elismert. A nemzeti park 300 km² területen terül el, és egy központi (használaton kívüli) **természeti övezetből,** a délen és keleten vele határos **megőrzési övezetből** (kultúrtájból), valamint az ezeket tágasan körülvevő **tájvédelmi területből** áll.

[29] Közülük hat az *International Union for Conservation of Nature and Natural Resources* (IUCN – Természetvédelmi Világszövetség) által elismert nemzeti park.

A Fertő-tó - Seewinkel Nemzeti Park jellegzetessége a **sztyeppés táj** a tágas rétekkel és legelőkkel, sós tavakkal, nádasokkal, valamint számos állat- és növényfajjal. Külön említést érdemel a **350 különböző madárfaj**, amelynek költő- és élőhelye a nemzeti parkban található (Nationalpark Neusiedler See - Seewinkel 2019).

Élettér-hálózat

A szűk vizsgálati területen halad át észak-déli irányban a hagyományos közlekedőút, az **Alpok–Kárpátok folyosó**, amely fontos összeköttetés az Alpoktól a Lajta-hegységen és a Donau-Auen Nemzeti Parkon keresztül a Kárpátok felé (vö. 38). Regionális, illetve helyi jelentőségű migrációs tengelyek a Dunától délre, Leithaauen területén, Bruck an der Leithától keletre mutatkoznak.

A vizsgálati terület mezőgazdasági vidékein az erdőlakó fajok már csak **kevés vegetációs struktúrát** találnak, amelyek **összekötik a fő élőhelyeiket.** Ezeket tovább szűkíti a forgalmas közutak és a települési területek elválasztó hatása.

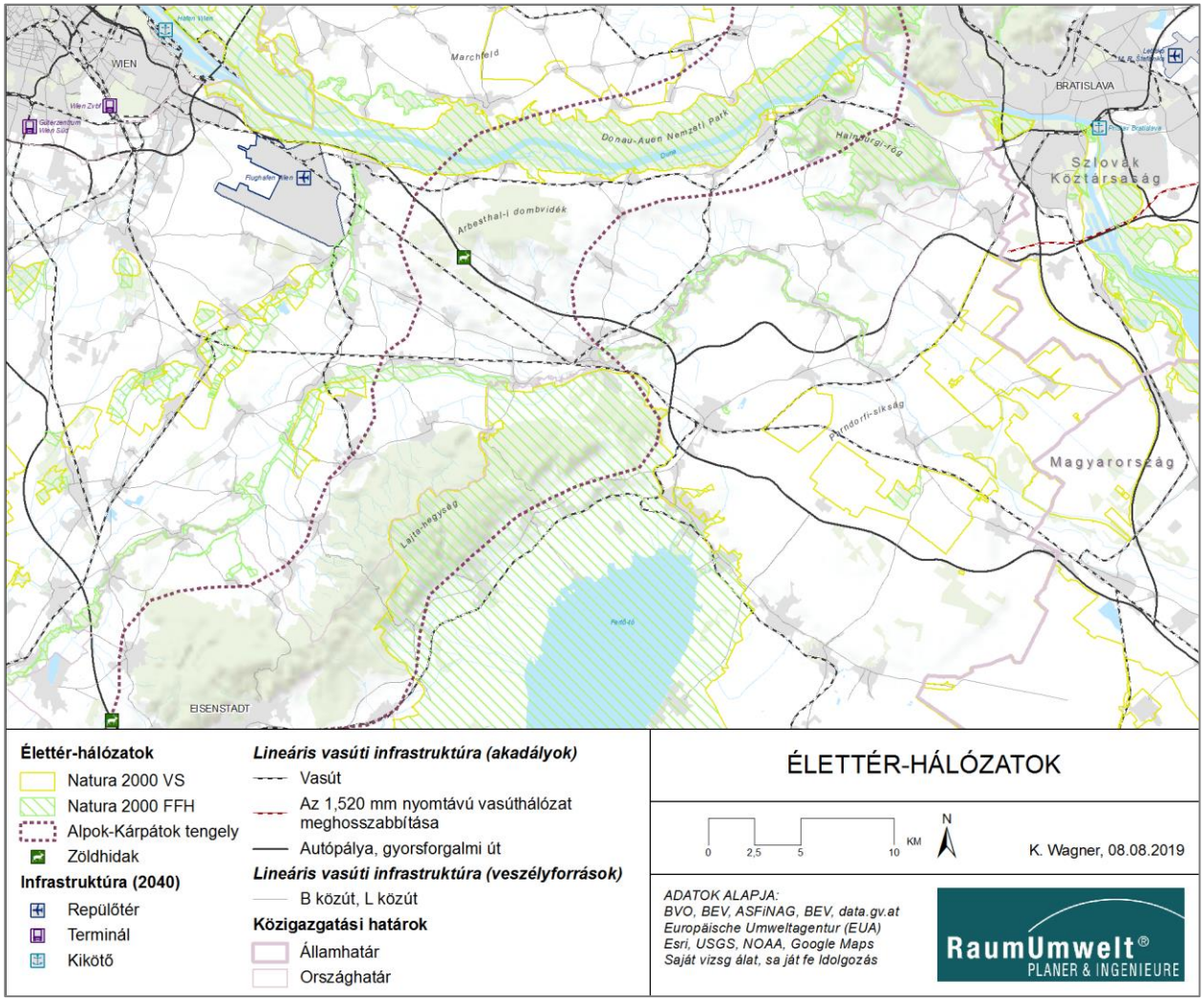
Az Alpok–Kárpátok folyosót megfelelő **tájszerkezetek** és **zöld hidak fenntartása és létesítése**, valamint fenntartható területfejlesztési politika hivatott helyreállítani, illetve biztosítani. Az ezt célzó **intézkedéseket** nemzetközi akciótervben foglalták össze. Az Alpok–Kárpátok folyosó a burgenlandi tartományi fejlesztési program (LEP 2011), valamint az alsó-ausztriai regionális területrendezési program szerves részét képezi.

38. *ábra:* *Alpok–Kárpátok folyosó (Weinviertel Management 2014)*

Natura 2000 területek (európai védett területek)

A Natura 2000 védett területek hálózatának jogalapja a madarak védelméről szóló (79/409/EGK) irányelv, valamint a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről szóló (92/43/EGK) európai irányelv. Az elsődleges célkitűzés a védett területek tartósan biztosított, egész Európára kiterjedő hálózatának megteremtése az állatok, a növények és élőhelyeik védelme érdekében. Az élőhely-hálózatokban fontos szerepet játszó Natura 2000 védett területek hálózata és az Alpok–Kárpátok folyosó a 39 látható.

Mindkét irányelvet **állami szinten természetvédelmi törvényekbe ültették át**, amelyekben ezekre a területekre külön „európai természetvédelmi terület” védett terület kategóriát vezettek be. A madarak védelméről szóló irányelvben, vagy a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről szóló irányelvben foglalt területek **különleges védett területek** az UVP-G 2000 II. melléklet (BGBl. 697/1993 sz., BGBl. I, 80(2018) sz. változat) értelmében. A vizsgálati területen számos térség található, amelyek részletes szöveges leírása a 16 és azt követően olvasható.



39. *ábra:* *Élőhely-hálózatok a szűk vizsgálati területen (saját ábra)*

Tartomány	Megnevezés	Szám	Közigazgatási körzet	Védett területek
Alsó-Ausztria	Donau-Auen Nemzeti Park Bécstől keletre	AT1204000 AT1204V00	többek között Bruck an der Leitha, Bécs környéke	a madarak védelméről szóló irányelv hatálya alá eső terület,
				a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről szóló irányelv hatálya alá eső terület
	Hundsheimi-hegyek	AT1214000	Bruck an der Leitha	a madarak védelméről szóló irányelv hatálya alá eső terület
	Feuchte Ebene – Leithaauen	AT1220000 AT1220V00	többek között Bruck an der Leitha, Bécs környéke	a madarak védelméről szóló irányelv hatálya alá eső terület
				a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről szóló irányelv hatálya alá eső terület
Burgenland	Parndorfi-fennsík – Heideboden	AT1125129	Neusiedl am See	a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről szóló irányelv hatálya alá eső terület
	Parndorfi róna	AT1103112	Neusiedl am See	a madarak védelméről szóló irányelv hatálya alá eső terület
	Zurndorfi tölgyes és legelőerdő	AT1102112	Neusiedl am See	a madarak védelméről szóló irányelv hatálya alá eső terület
	Haidel bei Nickelsdorf	AT1101112	Neusiedl am See	a madarak védelméről szóló irányelv hatálya alá eső terület
	Fertő-tó – Lajta-hegység északkeleti része		Neusiedl am See, Eisenstadt (Kismarton) környéke	a madarak védelméről szóló irányelv hatálya alá eső terület,
				a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről szóló irányelv hatálya alá eső terület

16. *táblázat:* *Natura 2000 területek a vizsgálati területen (BMLFUWb hivatal, Burgenlandi Tartományi Kormányhivatal, 2017; saját ábra)*

Donau-Auen Nemzeti Park Bécstől keletre (AT1204000, AT1204V00)

A Bécstől keletre elterülő **Donau-Auen Nemzeti Park** valamivel a szűk vizsgálati területen kívül található. A terület jelentőségét a nagy területen összefüggő, jellegzetes ártéri rétekkel és ártéri vizekkel szorosan összekapcsolt ártéri erdők adják. Jelentős élőhely ritka fehérfűzzel és fekete nyárral a Weiche Au (Erlen-Eschen-Weidenauen), valamint a Harte Au. Az ártéri erdők mellett találhatók többek között tápanyagban gazdag folyóvölgyek és extenzív művelésű francia perje gyepek. Ezenkívül megtalálhatók száraz élőhelyek, például mészkedvelő varjúhájas gyepek, rozsnokos-csenkeszes szárazságtűrő sziklagyepek és kelet-európai sztyeppék. Az egykori kavicságyakon meleg klímájú élőhelyek alakultak ki. Az élőlények

tekintetében európai jelentőségű a vöröshasú unka, a dunai tarajosgőte, valamint az európai dobozpáncélú teknős előfordulása. Továbbá az ártér fontos terület olyan jelentős halfajok megőrzése tekintetében is, mint pl. a halványfoltú küllő, a leánykoncér, a magyar bucó és a német bucó. Madártanilag a terület egész évben jelentőséggel bír, és nagy változatosságot mutat. Előfordul többek között réti sas, további sólyomalakúak, harkály, cinegelégykapó, fekete gólya és jégmadár.

Hundsheimi-hegyek (AT1214000)

A terület a Hainburgi-kapu területén, Alsó-Ausztria keleti részén található. A Hundsheimi-hegyek földrajzilag már a Kis-Kárpátokhoz tartoznak. A terület nemzetközi jelentőséggel bír a **száraz élőhelyek különböző formáinak keveredése és kiterjedtsége** miatt. A mély fekvésű, legeltetéssel hasznosított félszáraz gyepek és sztyeppék nagy területeket foglalnak el. Jelentős pusztai növények a pusztai zabfű, a rutén labdatövis és a törpe nőszirom. A terület az őshonos fajok tekintetében is jelentős, például a hainburgi mezei szegfű és a pannon kékfű is megtalálható itt. A területnek a pillangók szempontjából is jelentősége van. 1315 faj, vagyis az Ausztriában előforduló fajok közel egyharmada előfordul itt. A mészkősziklában található barlangok nagy jelentőséggel bírnak a denevérek, mint pl. a közönséges denevér számára.

Feuchte Ebene – Leithaauen (AT1220000, AT1220V00)

Az európai természetvédelmi terület a Bécsi-medence déli részén terül el, több Lajta-menti részterületen a burgenlandi határig. A terület nagy jelentőséggel bír, mivel Ausztria **jellegzetesen pannon keleti részén** ma már ritkaságszámba mennek a **nedves területek**. Ausztriában egyedülálló különlegességnek számít továbbá, hogy a talajvíz nagy területen találkozik a talajfelszínnel, és ezáltal pl. meszes lápok alakulhatnak ki. Jellemző a nedves és száraz területek szoros összekapcsolódása. A kiterjedt rét- és lápterületek miatt a térség madárvédelmi területként is jelentős. Ebben a tekintetben külön megemlítendő a haris és a barna rétihéja. A területen figyelemre méltó ártéri puhafa- és keményfaállomány található. Jelentős ártéri erdőmaradványok és idős faállományok találhatók a Laxenburgi Kastélyparkban, Ebreichsdorfban és Bruck an der Leithában. A II. mellékletben felsorolt fajok közül különösen különféle gerinctelen fajok jelentősek, mint pl. a havasi cincér, a remetebogár és az erdei szitakötő.

Parndorfi-fennsík – Heideboden (AT1125129)

A Parndorfi-fennsíkot túlnyomórészt **tágas termőterületek** jellemzik, csakúgy mint a Heidebodent, amelyet a Lajta völgye választja el a Parndorfi-fennsíktól. A Lajta-völgy tájszerkezetét rétek, ártéri erdőmaradványok és part menti ligetek gazdagítják. Együttesen a madarakról szóló irányelv I. melléklete szerinti mintegy 40 madárfaj életterét alkotják. Például megtalálható itt a nemzetközi jelentőségű túzok és a parlagi sas is. További jelentős madárfajok a hamvas rétihéja, különféle sólyomfajok, a pajzsos cankó, a nagy sárszalonka, a pettyes vízicsibe, a karvalyposzáta és a fekete gólya.

Zurndorfi tölgyes és legelőerdő (AT1102112)

Az európai természetvédelmi terület Zurndorftól délre, egy **jégkorszakban keletkezett száraz völgyben**, a Parndorfi-fennsík területén található. Többek között mintegy 100 ha erdőből és 20 ha legelőerdőből áll, amelyek túlnyomórészt a száraz völgy lejtőin fekszenek. Az erdő java része löszös tölgyerdő, amely megfelel a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről szóló irányelv szerinti euro-szibériai erdőssztyepptölgyes típusú élőhelynek. Továbbá ártéri keményfaerdők is megtalálhatók. A legelőerdő területén található élőhelyek a szubpannon sztyeppés száraz gyep, a természetes mészkedvelő száraz gyep és bokrosodott stádiumaik, valamint északon kis részben sovány síkvidéki kaszálórétek. A területen élő II. melléklet szerinti állatfajok a nyugati piszedenevér és az ürge.

Haidel bei Nickelsdorf (AT1101112)

A terület a Parndorfi-fennsík Lajta felé meredeken lejtő, teraszos peremén található, és **különösen jellemző rá az aszály,** amit a **változatos növényzet** is mutat. Az előforduló száraz gyepközösségek megfelelnek a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről szóló irányelv szerinti szubpannon sztyeppés száraz mező típusú élőhelynek, további élőhelyek a sovány síkvidéki kaszálórétek. A fajok tekintetében többek között a delibláti (pannon) üröm bír régión túli jelentőséggel, továbbá a védett területeken a leánykökörcsin is megtalálható.

Parndorfi róna (AT1103112)

A Parndorfi róna európai természetvédelmi terület Parndorftól mintegy 1 km-re keletre, a Parndorfi-fennsík peremén található. Egy **egykor kiterjedt legelőerdő maradványa.** A terület 1992 óta természetvédelmi terület. Nyugaton a szubpannon sztyeppés száraz mezők vannak túlsúlyban, keleten magasabbra növő száraz löszgyepek találhatók. A terület jelentőségét a mintegy 200 egyedből álló ürgekolónia adja, amelyek itt ideális életfeltételeket találnak.

Fertő-tó – Lajta-hegység északkeleti része

A terület mintegy 571 km²-t foglal el, és nagyon gazdag állat- és növényfajokban, valamint élőhelyekben. Tölgyesek, nádasok, sós tavak, nyílt rétek, valamint sztyeppés száraz gyepek találhatók itt egymástól nagyon eltérő állat- és növénytársulásokkal. Sok állat- és növényfaj nyugati előfordulási határa itt található. A Fertő-tó és nádasa a nedves területeken élő madárfajok legjelentősebb európai költő-, táplálkozási és vonulási területe. A Seewinkel meghatározó részei mindenekelőtt a ritka sós tavak, valamint a legelők, a szőlőültetvények és a jellegtelen termőterületek. A nyugati lejtős zónákra kis részben szőlőskertek, jelentős száraz gyepek és félszáraz gyepek jellemzőek. Ezek értékes élőhelyként szolgálnak sok madár- és rovarfaj számára. A Lajta-hegység északkeleti részén elsősorban tölgyesek, valamint gyertyános-tölgyesek jellemzőek, a bruckneudorfi gyakorlóterepen és a déli lejtőn Jois irányába pedig nyílt termőföldek találhatók (vö. Suske 2015).

Természetvédelmi területek

A tartományok a **nagyrészt természetes vagy természetközeli, különleges ökológiai jelentőségű területeket** természetvédelmi területté nyilváníthatják. Ez a védelmi kategória az egyik legszigorúbb területvédelmi kategória Ausztriában. A szűkebb vizsgálati területen számos **természetvédelmi terület** (vö. 17) található.

Tartomány	Jogalap LGBl. Sz.	Megnevezés	Közigazgatási körzet	Terület [ha, ker.]
Alsó-Ausztria	5500/13-00, a 43/2016 változatban	Braunsberg-Hundsheimerberg	Bruck an der Leitha	210
		Pischelsdorfer Wiesen	Bruck an der Leitha	11
		Spitzerberg	Bruck an der Leitha	226
Burgenland	50/1998	Batthyanyfeld (Batthyány-mező)	Neusiedl am See	30
	22/1992	Parndorfi róna	Neusiedl am See	7
	27/1969	Zurndorfi tölgyes és legelőerdő	Neusiedl am See	150
	29/1979	Haidel bei Nickelsdorf	Neusiedl am See	12
	11/1988	Mönchhofi legelőerdő	Neusiedl am See	2
	36/1965	Jungerberg	Neusiedl am See	1
	35/1965, a 23/1971	Hackelsberg	Neusiedl am See	9

17. *táblázat: Természetvédelmi területek a vizsgálati területen (NÖ Atlas 4.0, GeoDaten-Burgenland; saját ábra)*

A szűk vizsgálati területen különösen **kis területű természetvédelmi területek** találhatók, Burgenland északi részén, a Parndorfi-fennsík területén, valamint Alsó-Ausztriában a Bécsi-medence területén. A természetvédelmi területek különleges védett területnek minősülnek az UVP-G 2000 II. melléklete értelmében (BGBl. 676/1993 sz., BGBl. I, 80/2018 sz. változat).

A Ramsari Egyezmény szerinti vizes területek

A Ramsari Egyezmény nemzeti jogba átültetett változatában (vö. 4.2.1.1) az osztrák szövetségi mezőgazdasági és erdészeti, környezetvédelmi és vízgazdálkodási minisztérium **ramsari területeket** határozott meg **Ausztriában**. A szűk vizsgálati terület közelében több, a Ramsari Egyezmény, illetve a nemzeti jogba átültetett változata szerint, vízi- és gázlómadarak élőhelyeként besorolt nemzetközi jelentőségű **vizes terület** található. Ezek a következő területek:

- Duna-Morva ártér
- Untere Lobau
- Fertő-tó és Lacken im Seewinkel

A Duna-Morva ártér **kiterjedése** közel 38 500 ha, az Untere Lobau területe közel 915 ha, a Fertő-tó és Lacken im Seewinkel területe mintegy 60 000 ha.

Tájvédelmi területek

A **tájvédelmi területek** jellegzetességei a **különösen változatos, sajátos és szép tájak**, amelyek különleges jelentőséggel bírnak a lakosság számára a pihenés és a turizmus tekintetében, vagy amelyeken történelmileg, vagy régészetileg **jelentős tájrészek** találhatók.

A szűkebb vizsgálati területen **három tájvédelmi terület** található (vö. 18). Alsó-Ausztriában a nagy területű Duna-Morva-Thaya-ártér tájvédelmi terület, valamint a Lajta-hegység tájvédelmi terület. Burgenlandban található a Fertő-tó és környéke kiterjedt tájvédelmi terület.

Tartomány	Jogalap LGBl. Sz.	Megnevezés	Közigazgatási körzet
Alsó-Ausztria	5500/35-10	Donau-March-Thaya ártér	többek között Bécs környéke, Bruck an der Leitha
		Lajta-hegység	Bruck an der Leitha
Burgenland	22/1980	Fertő-tó és környéke	többek között Neusiedl am See

18. *táblázat: Tájvédelmi területek a vizsgálati területen (saját ábra)*

Természeti emlékek

A **természeti emlékek** olyan **megőrzendő természeti képződmények**, amelyek tudományos vagy kulturális jelentőségükből, sajátosságukból, ritkaságukból, a táj kialakítását meghatározó különleges jegyeikből vagy tájgazdálkodásban betöltött különleges funkciójukból adódóan védelmet élveznek. Így természeti emlékké nyilváníthatók különösen fák, facsoportok, ritka állat- és növényfajok élőhelyei és további természeti képződmények. A természeti emlékek **túlnyomórészt pontszerű és kis területű előfordulása** miatt a továbbiakban külön nem foglalkozunk velük.

Natúrpark

A **natúrpark általánosan hozzáférhető, és pihenésre vagy a természettel kapcsolatos ismeretek átadására különlegesen alkalmas** tájegység. A natúrparkok az Egyesült Nemzetek Szervezete 1992-es Rio de Janeiróban rendezett konferenciáján az Agenda 21 akcióprogramban célként megfogalmazott „fenntartható fejlődés" koncepcióját hivatottak érvényre juttatni. Az osztrák natúrparkok a fenntartható fejlődés szempontjából a „védelem", a „pihenés", az „oktatás" és a „regionális fejlődés" egyenrangú együttesét tekintik kihívásnak.

A szűk vizsgálati területen található Burgenlandban a Fertő-tó – Lajta-hegység natúrpark, amelynek területei átfedésben vannak a Fertő-tó és környéke természetvédelmi terület területeivel. A terület a tájegységek változatosságából adódóan különleges jelentőséggel bír, és a Fertő-tó északnyugati partján öt településre terjed ki.

A Mannersdorf-Wüste natúrpark Alsó-Ausztriában a Lajta-hegységben található, Mannersdorf an der Leitha település területén. A natúrparkban tölgyesek és gyertyános-tölgyesek borítják a Lajta-hegység

nyugati lejtőjét. Központját az egykori fallal körülvett „St. Anna in der Wüste" kolostor területe alkotja, amelynek maradványai a körülötte lévő növényvilággal alkotnak együttest.

Regionális zöld zónák és megtartandó tájrészek

A Bécstől délre eső vidék regionális területrendezési programja (LGBl (8000/85-0 Tartományi Közlöny a 67/2015 sz. változat) bizonyos területeket **regionális zöld zónává**, illetve **megőrzendő tájrésszé** nyilvánít. A **regionális zöld területek** olyan zöld területek, amelyek különleges területtagoló és településelválasztó funkciót töltenek be, vagy településközeli pihenőhelyként regionális jelentőséggel bírnak, vagy értékes zöldterületek és élőhelyek hálózataként szolgálnak. A szűk vizsgálati területen ilyen zöld területek elsősorban a **folyók** (Lajta, Fischa, valamint kisebb patakok és vízfolyások) mentén találhatók. A **megőrzendő tájrészek** összetett tájak, vagy értékes, regionális jelentőségű, egyedi élőhelyek. Ezek a területek a teljes szűk vizsgálati területen eloszlanak, és a **vízfolyások és patakok** körüli területeket ugyanúgy lefedik, mint a kevés **erdőterületet** (így különösen a Hundsheimi-hegyeket és az Arbesthali-dombságot).

7.2.3.3 Környezetvédelmi célok a Természet és tájak témakörben

Tervekből és programokból származó környezetvédelmi célok

Az osztrák natúrparkokról szóló stratégiai dokumentum:

- A természeti terület változatosságának és szépségének biztosítása fenntartható használattal és az évszázadok során kialakult kultúrtáj megőrzésével

Egyezmény a biológiai sokféleségről

- A biológiai sokféleség megőrzése, komponenseinek fenntartható használata és a genetikai erőforrások hasznosításából származó előnyök kiegyensúlyozott és igazságos elosztása
- A védett területek, illetve ökoszisztémák és természetes élőhelyek védelme

Ramsari Egyezmény

- A vizes élőhelyek védelme és kiegyensúlyozott hasznosítása

ETP (ESDP) – Európai területfejlesztési perspektíva. Az Európai Unió területének kiegyensúlyozott és fenntartható fejlődése felé

- A természeti örökség megőrzése és továbbfejlesztése

Duna régióra vonatkozó stratégia

- A biológiai sokféleség megőrzése
- A tájak megőrzése

Az EU 2020-ig szóló Biodiverzitás Stratégiája

- Az ökoszisztémák és az általuk biztosított szolgáltatások fenntartása és helyreállítása

- A biológiai sokféleség fenntartásában és fokozásában a mezőgazdaság és az erdészet által játszott szerep növelése
- Az idegenhonos özönfajok elleni küzdelem
- Hozzájárulás a biológiai sokféleség globális csökkenésének megelőzéséhez

Osztrák Stratégia a Fenntartható Fejlődésért (ÖSTRAT) – szövetségi és tartományi akcióprogram

- Az osztrák élettér védelme

Biodiverzitási Stratégia Ausztria 2020+

- A biodiverzitás és az ökoszisztéma-szolgáltatások megőrzése és támogatása

Burgenland 2030-ig szóló Jövőstratégiája

- Környezeti vonatkozású természetvédelem

Burgenlandi tartományi fejlesztési program – LEP 2011

A LEP 2011 a következő lényeges környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Természet és táj" témakörben:

- Szavatolni kell a meglévő természetes terület védelmét, megőrzését és megújulását, valamint a rendelkezésre álló erőforrások felelősségteljes kezelését.
- A természetes terület és a táj megőrzése és ápolása, valamint az éghajlatváltozás mérséklése nagy jelentőséggel bír az integrált és fenntartható területfejlesztésben és ennek megfelelően minden szinten figyelembe kell venni a területet érintő intézkedéseknél és minden döntésnél.
- A természetes területet úgy kell használni, hogy az ökoszisztéma tartósan működőképes maradjon. Az ökológiai egyensúlyba lehetőleg minél kisebb mértékben kell beavatkozni.
- A természet- és tájvédelmi célkitűzéseket ennek megfelelően több témakörre kiterjedő együttműködés, és a turizmus, a gazdaság és az infrastrukturális tervezés, valamint a mezőgazdaság és erdőgazdálkodás közötti egyeztetés keretében kell megvalósítani.
- A kulturális környezet megőrzésének összhangban kell állnia a helységek és települések takarékos és kompakt fejlődésével. A területszerkezeti jelentőséggel bíró tájrészeket, zöldövezeteket, valamint zöld vonulatokat és zöld összeköttetéseket ezért védeni kell, és mentesíteni kell az emberek, állatok és javak okozta, fokozott veszélyeztetéssel járó beépítéstől vagy hasznosítástól.
- Ennek során a meglévő zöld területeket meg kell őrizni, vagy megfelelő tájalakító intézkedésekkel javítani kell. A meglévő tájelemek és vizes élőhelyek fentieknek megfelelő megőrzése mellett törekedni kell új élőhelyek létrehozására, illetve az ilyen területek nagyobb és zárt élőhelyegyüttesekké történő összevonására. Ehhez kapcsolódóan, a tájegység átjárhatóságának szavatolásával, lehetővé kell tenni a vadon élő állatok mozgását.
- A természet és a kulturális környezet sokféleségét, egyediségét és változatosságát gondozási, fenntartási és újraültetési intézkedésekkel szavatolni kell.

Az Iparnegyed 2024-es fő régiós stratégiája

- A jellegzetes tájak biztosítása és megőrzése

Alsó-Ausztria Természetvédelmi chartája

- Természetvédelem a lakosság jóléte és biztonsága érdekében

Alsó-Ausztria természetvédelmi koncepciója

- A természet védelme
- A biológiai sokféleség megőrzése és támogatása
- A fajták sokszínűségének elősegítése

A Centrope-régió közlekedés- és infrastruktúra-fejlesztésének stratégiai kerete

- Természetvédelem

Az Alpok–Kárpátok folyosó védelmét szolgáló akcióterv

- A biológiai sokféleség biztosítása

Városi régió + időközi jelentés

- A regionális zöld- és vadfolyosók megőrzése és egybekapcsolása

Jogszabályba foglalt rendelkezéseken alapuló környezetvédelmi célok

A fenntarthatóságról, az állatvédelemről, az átfogó környezetvédelemről, a víz- és élelmiszer-ellátás szavatolásáról és a kutatásról szóló alkotmányerejű törvény (BGBl. I, 82/2019 sz.)

Az Osztrák Köztársaság a fenntarthatóságról, az állatvédelemről, az átfogó környezetvédelemről, a víz- és élelmiszer-ellátás szavatolásáról és a kutatásról szóló alkotmányerejű törvénnyel állami célkitűzéssé kinyilvánítja a felsoroltakat. A „Természet és tájak" témakörben megfogalmazott környezetvédelmi célok a következők:

- Az emberi élet alapjául szolgáló természetes környezet megőrzése

2014. évi alsó-ausztriai területrendezési törvény (NÖ ROG 2014, LGBl. Nr. 71/2018)

A 2014. évi alsó-ausztriai területrendezési törvény Alsó-Ausztria területi fejlesztési folyamatainak törvényi kereteit határozza meg a regionális és helyi területrendezés szintjén, és ennélfogva jogilag kötelező érvényű dokumentum. A NÖ ROG a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Természet és tájak" témakörben:

- A helység- és tájkép megőrzése és javítása
- Szabad hozzáférés az erdőkhöz, hegyekhez, vízi környezetekhez és egyéb szép tájakhoz, valamint kíméletes megközelítésük (túraútvonalak, sétányok, szabadtéri fürdők és hasonlók)
- Az értékes zöld területek és élőhelyek védelme és hálózatba kapcsolása, valamint az európai védett területek figyelembe vétele

Burgenlandi területfejlesztési törvény (Bgld. RPG, LGBl. Nr. 44/2015)

A burgenlandi területfejlesztési törvény szabályozza a burgenlandi regionális és helyi területfejlesztést. A Bgld. Az RPG a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Természet és tájak" témakörben:

- Az élet természetes alapjait védeni kell és gondosan kell használni, hogy a jövőben is kielégítő minőségben és mennyiségben álljanak rendelkezésre. Így különösen [törekedni kell] [...]

- a talaj, a növény- és állatvilág védelmére, [...]
- a megőrzésre érdemes természeti adottságok és kulturális javak, valamint a táj- és helységkép védelmére és ápolására.

Bécs déli agglomerációjának regionális területrendezési programja (LGBl. 67/2015 sz.)

Bécs déli agglomerációjának regionális területrendezési programja a következő lényeges környezetvédelmi célkitűzést fogalmazza meg a „Természet és táj" témában:

- Az értékes zöld élőhelyek biztonsága és hálózatba kapcsolása

1959. évi vízjogi törvény (WRG 1959, BGBl. I, 73/2018 sz.)

A WRG 1959 a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg az „Természet és tájak" témakörben:

- A vizek, azon belül a talajvíz védelme és tisztaságának megőrzése, hogy ne veszélyeztessék az emberek és állatok egészségét.
- A vizek, azon belül a talajvíz védelme és tisztaságának megőrzése, hogy elkerülhető legyen a tájrombolás és az egyéb érzékelhető károkozás.
- A vizek, azon belül a talajvíz védelme és tisztaságának megőrzése, hogy elkerülhető legyen az állapotromlás, és hogy lehetséges legyen a vízi ökoszisztémák és a tőlük közvetlenül függő szárazföldi ökoszisztémák és vizes területek vízháztartás tekintetében történő védelme és javítása.

2000. évi alsó-ausztriai természetvédelmi törvény (NÖ NSchG 2000, LGBl. Nr. 26/2019)

A NÖ NschG 2000 a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Természet és tájak" témakörben:

- A természetvédelem célja a természetet minden megjelenési formájában olyan módon megőrizni, gondozni vagy helyreállítani, hogy
  - sajátossága és fejleszthetősége,
  - az élőhelyek ökológiai működőképessége, az őshonos és helyspecifikus állat- és növényvilág sokfélesége, fajgazdagsága és reprezentatív jellege, és
  - a természetesen végbemenő folyamatok fenntarthatósága

  a régióra jellemzően biztosítható és fejleszthető legyen;
- A természet megőrzése és ápolása kiterjed minden megjelenési formára, tekintet nélkül arra, hogy azok eredeti állapotukban lelhetők-e fel, vagy az ember alakította ki (kultúrtáj)

Burgenlandi természetvédelmi és tájvédelmi törvény (NG 1990, LGBl. 35/2018 sz.)

A Bgld BG 1990 a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg az „Természet és tájak" témakörben:

- Ez a törvény a természet és a táj minden megjelenési formájának védelmére és ápolására szolgál
- Védelmet élvez különösen:
  - a természet és a táj sokfélesége, egyedisége, szépsége és megőrzendő értéke

- a természet életegyensúlyát meghatározó kölcsönhatások (természetes folyamatok és fejlődések) zavartalan működése, és
- az őshonos állat- és növényvilág fajgazdagsága (fajvédelem), valamint természetes élőhelyeik és az életük alapjául szolgáló tényezők (élőhelyek védelme)

Osztrák Levegőtisztaság-védelmi Törvény (IG-L, BGBl. 73/2018 sz.)

Az IG-L a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg az „Természet és tájak” témakörben:

- A szövetségi törvény célja
  - Az emberek, a növény- és állatállomány, életközösségeik, élettereik és a közöttük fennálló kölcsönhatások, valamint a kulturális és anyagi javak ártalmas légszennyező anyagoktól való védelme, valamint az emberek elfogadhatatlan terhelést okozó légszennyező anyagokkal szembeni védelme.

Alsó-ausztriai nemzeti parkokról szóló törvény (LGBl. 14/2018 sz.)

Az alsó-ausztriai nemzeti parkokról szóló törvény a következő lényeges környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Természet és táj” témakörben:

- Ez a törvény hivatott biztosítani a nemzeti parkok olyan módon történő létesítését és üzemeltetését, hogy
  - messzemenően megőrizhető és támogatható legyen a különösen összetéveszthetetlen és formagazdag tájrészek eredetisége és szépsége, valamint az ökoszisztémák funkcionalitása és fajgazdagsága,
  - lehetőség nyíljon az ökoszisztémák nagyrészt emberi befolyás nélküli dinamikájára a nemzeti park területén,
  - megőrizhető legyen az adott területre jellemző állat- és növényvilág, ide értve az élőhelyeket és a meglévő, történelmileg jelentős objektumokat és tájrészeket is

A szövetségi állam, valamint Alsó-Ausztria és Bécs tartomány között a B-VG 15a cikkelye alapján kötött, Donau-Auen Nemzeti Park létrehozásáról és fenntartásáról szóló megállapodás (BGBl. I, 17/1997 sz., ill. LGBl. 5506)

Ez a megállapodás a következő lényeges környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Természet és táj” témakörben:

- A Donau-Auen Nemzeti Park létesítése és működése a következő célkitűzéseken alapul:
  - a Donau-Auen Nemzeti Park természetközeli és táj szempontjából értékes, nemzeti és nemzetközi jelentőségű területként történő támogatása és megőrzése,
  - az adott területre jellemző típusú tájak, valamint az állat- és növényvilág élőhelyeikkel együtt történő megőrzése,
  - a Donau-Auen Nemzeti Parkban található talajvíz biztosítása
- A kitűzött célok [...] megvalósítása során a talajvizet az ivóvízellátást szolgáló vízkészletként a vonatkozó jogi rendelkezésekben standardizált ökológiai célkitűzések figyelembe vételével biztosítani kell.

Környezeti feltételekből eredő környezetvédelmi célok

- Az olyan területek biztosítása és megőrzése, amelyeken az ember kulturális befolyása nem, vagy kevéssé mutatkozik.
- Az állatok és növények értékes élőhelyeinek biztosítása és hálózatba kapcsolása, a vadon élő állatok migrációs tengelyeinek (Alpok–Kárpátok folyosó) biztosítása

7.2.4 VÍZ, TALAJ, VALAMINT VÍZ- ÉS TALAJHASZNÁLAT

7.2.4.1 Felszíni vizek

A szűk vizsgálati területen több **vízfolyás** található, amelyek mindegyike a **Duna vízgyűjtő területébe** tartozik. A legjelentősebb folyók a **Duna** és a **Lajta.** A HQ30 és HQ100 árvízi lefolyási terület a Lajta és a Fischa fő ága mentén található. A felszíni vizek bemutatása a mellékelt tervmappában található.

Duna

A szűken 2900 km hosszú **Duna** Európa második leghosszabb folyója, a Fekete-erdő és a fekete-tengeri Duna-delta között halad. Ausztriában kis területek kivételével szinte az ország teljes területéről a Duna gyűjti össze a vizet. Lejtése Ausztriában 156 méter. Vízgyűjtő területe meghaladja a 100 000 km²-t. A Duna legfontosabb mellékfolyói Ausztriában az Enns, a Traun, az Ybbs, a Traisen, a Kamp és a Morva. Vízszintje január és február között a legalacsonyabb, nagyobb lefolyás áprilistól júliusig állapítható meg. Áramlási sebessége Bécsben átlagosan 1 915 m³ / s. A Duna mentén számos **erőmű** található, Bécsben működik a Freudenau erőmű. A Duna a villamosenergia-termelés mellett azonban fontos európai **víziút** is. A freudenaui duzzasztógát alatt a Hainburgi-kapuig ártéri erdők és a Duna mellékágai találhatók.

Fischa

A **Fischa** a Duna déli mellékfolyója, hosszúsága 35 km, vízgyűjtő területe mintegy 549 km². A Fischa a Bécsi-medence déli részén, Haschendorfban, 228 m magasságban ered. Lényegében a wöllersdorfi hordalékkúp talajvizéből táplálkozik. A vízáramlás az év során állandó, fő mellékfolyója az Alpok elővidékéről érkező és Gramatneusiedlnél a Fischába torkolló Piesting. A Fischa Maria Ellend közelében ömlik a Dunába, utolsó szakasza egy Duna-holtág.

Lajta

A **Lajta** az Alpok középső területéről, illetve a Mészkőalpokból érkező Pitten, valamint a Schwarza összefolyásából keletkezik. Az összeömlés helye a Bécsújhely (Wiener Neustadt) közelében található Lanzenkirchen település. A Lajta vízgyűjtő területe a magyar határig mintegy 2 150 km², mellékfolyók elsősorban a felső szakaszon csatlakoznak be. A Lajta sok évszázadon át politikai határként is jelentőséggel bírt. Az osztrák-magyar monarchia idején az osztrák részt nem hivatalosan Ciszlajtániának, a

birodalom magyar részét Transzlajtániának nevezték. A Feuchte Ebene területén a Lajta típusát tekintve kanyargó, síkvidéki folyó. Hidrológiai szempontból a Lajta lefolyása egy hegyi folyóéhoz hasonlít glecs-cserből beömlő olvadékvíz és nagy nyár csapadékmennyiségek nélkül.

Állóvizek

Az **állóvizek** a szűk vizsgálati területen túlnyomórészt mesterséges jellegűek, nagy részük kőfejtéssel létrejött **bányató**. A vízháztartást a talajvíz, a csapadék, a párolgás és a kipárolgás szabályozza. A több évtizede létező, régi tavak partján gyakran jól kialakult vegetáció található. Egyes hajdani bányatavak környékén mára lakóházak és nyaralók épültek.

A **Fertő-tó**, amely alig valamivel a szűk vizsgálati területen kívül található, a kisszámú európai sztyeppető egyikeként különleges jelentőséggel bír.

7.2.4.2 Felszín alatti vizek

A szűk vizsgálati területen található a **Mitterndorfi-medence vízvédelmi területe.** A talajvíz használatát a Mitterndorfi-medence vízgazdálkodásáról szóló keretrendelet szabályozza (BGBl. 126/1969, BGBl. 167/2000 változat). A rendelet általánosságban szabályozza a felszín alatti vizek használatát, és megállapítja a lakossági és öntözési vízigényt. A felszín alatti vizek védelmét hosszú távon a vízminőség- és vízvédelmi területek szavatolják.

Burgenlandban a Fertő-tótól nyugatra a Lajta-hegységig a felszín alatti vízminőség-védelmi területek találhatók: a Windeni-források (LGBl. 4/1978) és Purbach (LGBl. 44/2011 sz.), a Nickelsdorfi határátkelőnél a Kleylehof (Nickelsdorf-Halbturn) (LGBl. 78/2018 sz.), valamint északon a köpcsényi felszín alatti vízminőség-védelmi terület (LGBl. 48/2010 sz.).

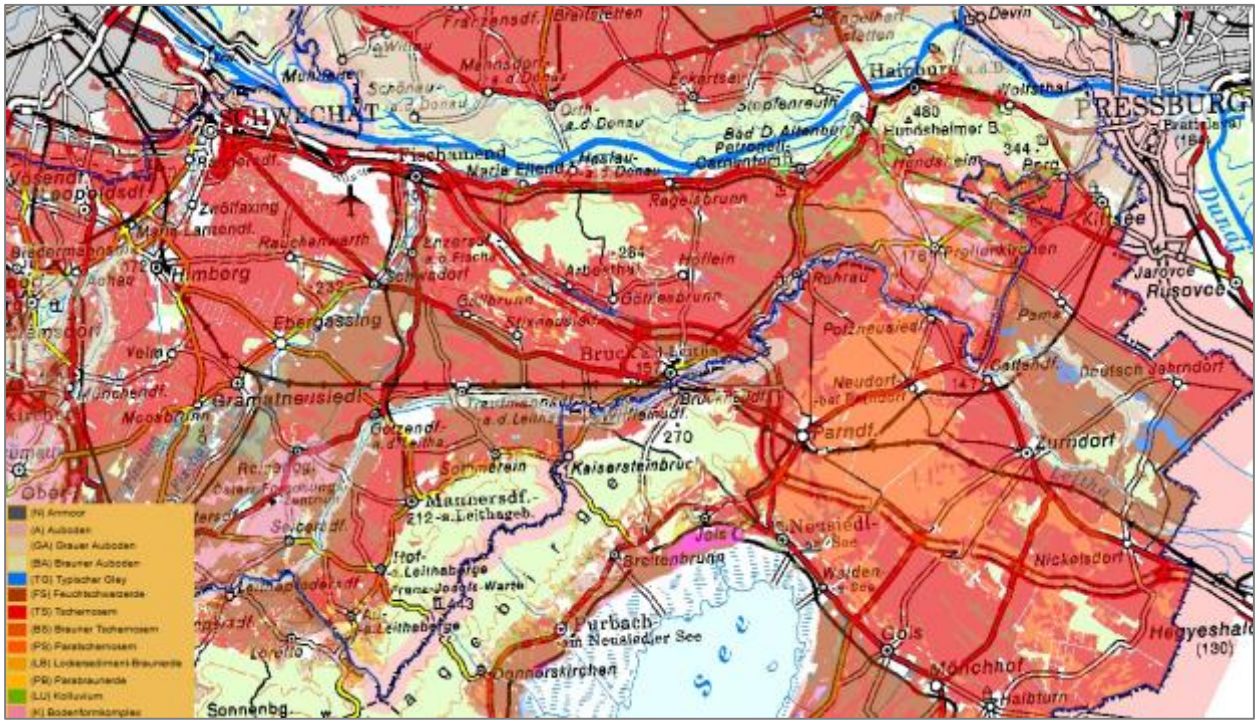
A szűk vizsgálati területen belüli források területén található továbbá számos kis kiterjedésű **vízvédelmi terület**, amelyekkel azonban kis kiterjedésük miatt a továbbiakban nem foglalkozunk részletesen. A releváns területek bemutatása a mellékelt tervmappában található.

7.2.4.3 Talaj és felszín

Talaj és talajminőség

A Dunától délre, Götzendorf területén, a Lajta-völgyben **lejtőhordalék talajok**, **csernozjom** és kisebb területen **rétláp talajok** mellett nagyobb **fekete nyiroktalajok** találhatók, egyes területeken szélsőségesen változó hidrológiai viszonyokkal. Himberg és Schwadorf, ill. Schwadorf és Bruck an der Leitha között túlsúlyban van mezőgazdasági célra kiválóan alkalmas **csernozjom** talaj (vö. 43), amelynek itt jellemzője a gyakorlatilag folyamatos mélyrétegűség és a nagyrészt mérsékelt áteresztő képesség. A Parndorfi-fennsík száraz, nagyon száraz területein főleg jó vízgazdálkodású, **öntés csernozjom** talaj található. Gattendorftól keletre **rétláp talajok** és jellegzetes **gley** területek találhatók. A Lajta két ága közötti jó víz-

ellátású területeken túlnyomórészt **fekete nyiroktalaj** található. A Prellenkirchen-i rónaság északi részén főként **csernozjom**, a Prellenkirchen körüli területen **öntés csernozjomok**, talajkomplexek, valamint kisebb területeken **fekete nyiroktalaj** található. Haideboden területén, a szűk vizsgálati terület délkeleti szélén főként **csernozjom**, kis területen **öntés csernozjom** található. Az Arbesthali-dombság területén a **csernozjom** az uralkodó. Kisebb területen található barna csernozjom és öntés csernozjom talaj. A Hundsheimi-hegyek déli és nyugati végén kis területen **laza üledékes barnaföld, csernozjom és kolluvium** váltakozik (vö. 40).



40. *ábra:* *Talajtípusok a szűk vizsgálati területen (BMLFUW, BFW 2009)*

A szűk vizsgálati területen található talajtípusok főként kiváló, illetve kiváló és közepes minőségű talajok, és ezáltal **kiválóan alkalmasak** mezőgazdasági hasznosításra, mindenekelőtt szántóföldi termesztésre.

Földhasználat és talajfedés

A többnyire mezőgazdasági célra használt talajok egyre nagyobb mértékű hasznosítása ökológiai és gazdasági szempontból egyaránt negatív hatással jár:

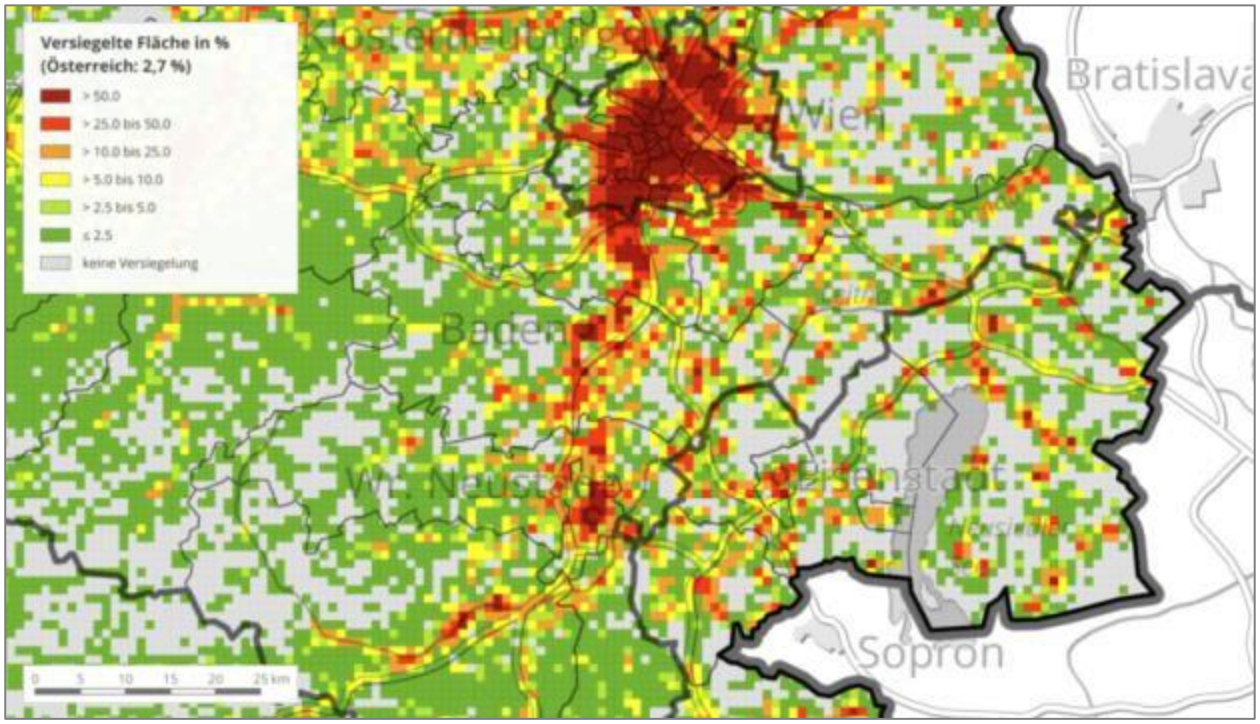
- a **biológiailag funkciók elvesztése** a talajfedés következtében,
- a **termőtalajok** (az élelmiszerek és biomassza előállítására használható talajok) **elvesztése**,
- a **biológiai sokféleség veszélyeztetése** a földhasználat és a szétszabdalás (lineáris infrastruktúrák) hatására,
- az **áradásveszély** növekedése a talajba való beszivárgás megakadályozása következtében,

- a **pormegkötő hatás elvesztése,**
- **hőhatások.**

Talajfedés alatt a talaj nem vízáteresztő réteggel történő takarását kell érteni. Ezáltal a talaj víztartó funkciója csökken. Elveszíti a termelő funkcióját, és ezenfelül sok más funkcióját is pl. a víz tárolására, a káros anyagok szűrésére, megkötésére vagy lebontására és a víz elpárologtatására való képességét).

A földhasználat, illetve a talajfedés Ausztriában magas szinten áll. A 2015 és 2017 közötti időszakban az átlagos napi földhasználat Ausztriában 12,9 hektár körüli volt, és ezzel számottevően meghaladja a fenntartható fejlődési stratégiában megfogalmazott (mintegy 2,5 ha / nap) csökkentési célkitűzést. A napi használat 2017-ben az építési és közlekedési területek esetében 5,7 ha / nap, az üzemi területek esetében 5,5 ha / nap, a pihenő- és bányászati területek esetében 1,2 ha / nap volt (vö. UBA 2019).

Az Európai Unió Kopernikusz projektje keretében adatokat gyűjtöttek a talajfedés témakörében, amelyeket a nemzeti környezetvédelmi hatóságok vizsgáltak (Ausztriában az Umweltbundesamt GmbH). A térképészeti összeállítást az ÖROK végzi (vö. 41).



41. *ábra:* *Folyadékot át nem eresztő terület %-os aránya (ÖROK 2019)*

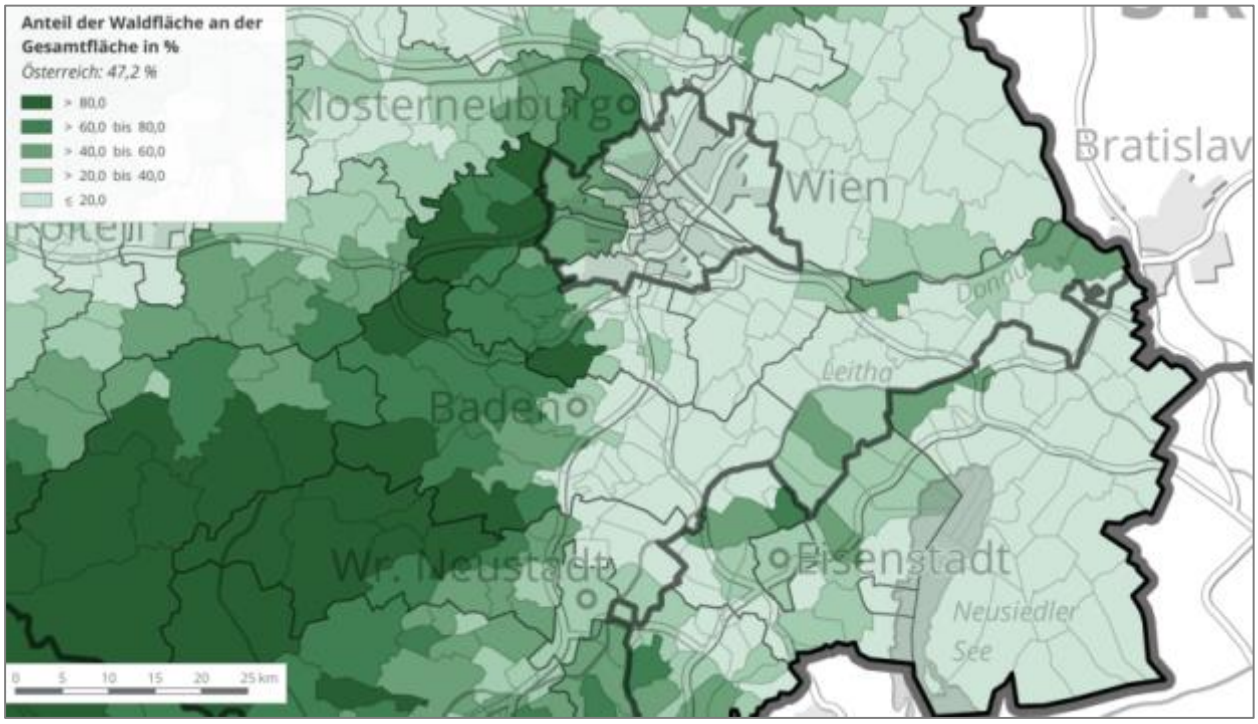
Különösen a települési területeken található nagy mértékű, esetenként a területek 50%-át meghaladó talajfedés. A vizsgálati területen ilyen mértékű talajfedés található Bruck an der Leithában, valamint Parndorfban.

Osztrák átlagban az igénybe vett területek 41,2%-a[30] fedett. Burgenlandban ez az érték szűk 39,1%-kal valamivel az osztrák átlag alatt van, Alsó-Ausztriában 41,4%-kal valamivel felette (vö. UBA 2018).

7.2.4.4 Hasznosítás

Erdő

A teljes szűk vizsgálati terület a **8.1. „Pannon sík- és dombvidék" erdős vegetációs övhöz** sorolható (Szövetségi Erdészeti Kutatóintézet[31]1993), és összehasonlításban **nagyon csekély erdősültség** jellemzi (vö. 42). A Duna menti települések (pl. Fischamend, 23,7%), valamint a Lajta-hegységen osztozó települések kivételével az erdősültség nem haladja meg a 17,7%-ot (Göttlesbrunn-Arbesthal települések). A települések nagy részén az erdősültség 10% alatti.



42. ábra: Az erdőterület összterülethez viszonyított %-os aránya (ÖROK 2019)

A 8.1-es vegetációs övben túlnyomórészt **mezőgazdasági hasznosítás** jellemző, ugyanakkor van néhány nagyobb erdőterület is. A kollin és planáris területeken, meleg, mérsékelten savas talajú területeken cseres-kocsánytalan tölgyesek találhatók. A mésztartalmú löszös helyeken már csak töredékesen fordulnak elő lösztölgyesek cserrel, kocsányos tölggyel, molyhos tölggyel és mezei juharral. Ez a helyzet például a Parndorfi-fennsíkon is. Uralkodók a melegkedvelő tölgyesek és gyertyános-tölgyesek, a felszín alatti vizektől távoli helyeken a kocsánytalan tölgyesek, völgyek aljában és mélyedésekben pedig

[30] „Földhasználat" = építési terület + közlekedési terület + szabadidős terület + bányászati terület (vö. UBA 2018)

[31] Ma: Bundesforschungs- und Ausbildungszentrum für Wald, Naturgefahren und Landschaft (Ausztria erdőkkel, természeti veszélyekkel és tájakkal foglalkozó kutató- és oktatóközpontja)

kocsányos tölgyesek. Molyhos tölgyesek napfényes, száraz, mészben gazdag, kollin területeken, túlnyomórészt kemény kőzetű helyeken fordulnak elő. Ilyen pl. a **Hainburgi-hegyvidék** és a **Lajta-hegység.**

A nagyobb **folyamvölgyek** területén főként ártéri erdők találhatók. Így például a fehér füzes rét pionír társulásként iszapos-homokos lerakódásokon található meg, kavicson gyakran lila fűz bokrok, iszapon pedig gyakran mandulafűz bokrok nőnek. A fehérnyáras rét a Dunán különösen nagy területeket foglal el. Keményfás ligeterdő kocsányos tölggyel, kőrissel és szilfával már csak ritkán elárasztott helyeken, valamint a Duna területén főként magas kőrissel, a Lajta és a Morva területén keskenylevelű kőrissel fordul elő. A nagyon ritkán elárasztott árterek gyakori lakója a kislevelű hárs és a közönséges gyertyán. Síklápokon láperdő jellegű mézgás éger állományok találhatók, pl. Marcheggben vagy a Bécsi-medencében.

Az **erdőfejlesztési terv (WEP)** meghatározza a legfontosabb erdőterületek **funkcióit** (védelmi, jóléti és pihenési funkció). A szűk vizsgálati területen az **Arbesthali-dombság** és **Leithaauen** területén főként **jóléti funkciót** betöltő erdős területek találhatók. A **Lajta-hegység** északi részén, valamint a **Hundsheimi-hegyek** területén, amelyek valamivel kívül esnek a szűk vizsgálati területen, jóléti funkciójú erdős területek találhatók.

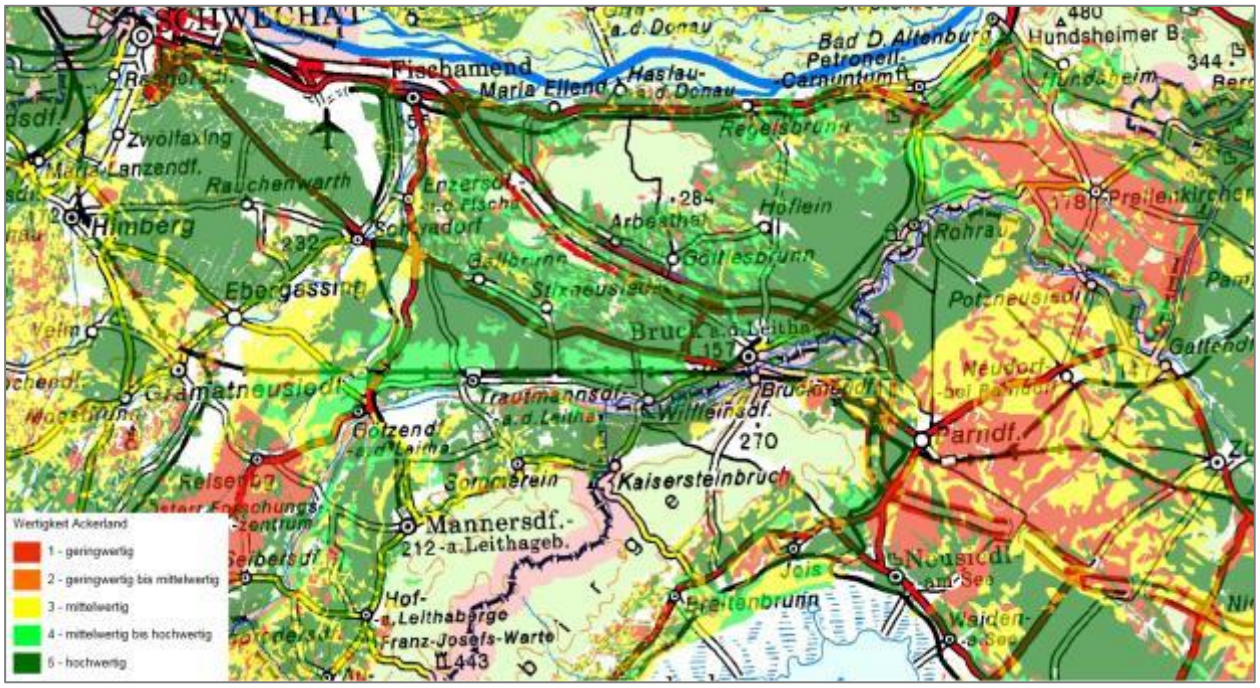
A szűk vizsgálati területen található erdő különleges értékét a mennyiség tekintetében viszonylag **csekély erdősültsége**, valamint a meglévő erdőterületek és mindenkori **funkciójuk** jelentősége indokolja. Ennek megfelelően az erdők különösen **érzékenyek** a beavatkozásokra.

Mezőgazdaság

A szűkebb vizsgálati terület nagy része **mezőgazdasági művelés alatt áll**. A napsütéses órák száma, a hosszú vegetációs idő és a magas hőmérséklet **kedvező keretfeltételeket** teremt. A **kevés csapadék** ugyanakkor korlátozó tényező. A Dunától délre a Bécsi föld elnevezésű kistermelői területen főleg **gyümölcslégyártó üzemek** működnek, emellett számos **szőlészet** működik. A gyümölcslégyártó üzemek mérete meghaladja az országos átlagot. Szintén a Dunától délre fekszik a Parndorfi-fennsík kistermelői területe. Ezeken a területeken is a gyümölcslégyártás a fő profil, és az **üzemméretek itt is meghaladják az országos átlagot**.

Elsősorban a szűkebb vizsgálati terület alsó-ausztriai részén találhatók **közepes és kiváló minőségű** szántóföldek. A Mitterndorfi-lejtő, a Parndorfi-fennsík és a Prellenkirchen-i rónaság **csekélytől közepesig terjedő értékű szántóterület** (vö. 43).

A szűk vizsgálati terület nagy részén található szántóföldek minőségükből adódóan **jelentős** szerepet töltenek be a **mezőgazdasági termelésben**. Ennek megfelelően nagyon érzékenyek úgy a **talajhasználat**, mint a **feldarabolás** tekintetében, amelyek nehezíthetik a hatékony mezőgazdasági termelést. A jelenlegi hasznosítások bemutatása a mellékelt tervmappában található.



43. ábra: *A szántóterület értéke a szűk vizsgálati területen (BMLFUW, BFW 2009)*

Nyersanyagok és bányászati területek

Bécs déli agglomerációjának Regionális Területrendezési Programja (LGBl. (8000/85-0 Tartományi Közlöny a 67/2015 sz. változat) számos **homok- és kavicsbányászatra alkalmas területet** határoz meg a szűk vizsgálati területen. Ezek a területek geológiai feltételeikből és elhelyezkedésükből adódóan alkalmasak ásványi anyagok gazdasági és ökológiai szempontból indokolható kitermelésére. A Dunától délre Rauchenwarth és Schwadorf település területén, Tattendorf településtől délre, valamint Fischamendben található **homok- és kavicsbányászatra alkalmas terület. Terméskő, agyag és gipsz kitermelésére alkalmas területek** Bad Deutsch-Altenburgban (mészkő és dolomit), a Lajta-hegységben található Mannersdorfban (mészkő), Sommereinben (agyag és csillámpala), valamint Hennersdorfban és Biedermannsdorfban (agyag) találhatók.

Burgenlandban 2016 és 2017 között kidolgozták a Parndorfi-fennsíkon folyó kavicsbányászatra vonatkozó keretprogramot. Ez a keretprogram előirányozza a kavicsbányászatra alkalmas és az abból kizárt övezeteket, és a területrendezési terv alapjául hivatott szolgálni. A burgenlandi tartományi kormányzat célja, hogy az anyagkitermelési helyeken folyó gazdálkodással, valamint a rekultiválással és azt követő használattal kapcsolatos javaslatok jogilag kötelező érvényűvé váljanak, és ezáltal később átkerüljenek egy regionális fejlesztési programba (a burgenlandi területfejlesztési törvény 7. §-a értelmében) és egy fejlesztési célokat meghatározó rendeletbe (a burgenlandi természetvédelmi és tájgondozási törvény 6a §-a értelmében).

Szennyezésgyanús és szennyezett területek

A vizsgálati területen a BMNT által kiadott Szennyezett területek katalógusa szerint egy **szennyezett terület** található (vö. 19).

Tartomány	Település	Fajta	Megnevezés	Állapot	Mentesítési állapot
Burgenland	Parndorf	Szennyeződés	Parndorfi kommunális hulladéklerakó	szennyeződéstől mentesített	mentesített

19. *táblázat: Szennyezett területek a Szennyezett területek katalógusa szerint (BMNT 2019b; saját ábra)*

7.2.4.5 Környezetvédelmi célok a Víz, talaj, valamint hasznosításuk témakörében

Tervekből és programokból származó környezetvédelmi célok

Burgenlandi tartományi fejlesztési program – LEP 2011

A LEP 2011 a következő lényeges célkitűzéseket fogalmazza meg a „Víz, talaj, valamint víz- és talajhasználat" témakörben:

- A területszerkezetnek tartósan szavatolnia kell a sokrétű önellátást magas minőségű, helyben termelt élelmiszerekkel. A kiváló minőségű termőterületeket meg kell őrizni, és meg kell óvni a tartós talajtakarással szemben.
- Figyelembe kell venni, hogy a mezőgazdaság és az erdészet jelentős szerepet játszik a fenntartható tájgondozásban és a kiváló minőségű regionális termékek válságbiztos rendelkezésre bocsátásában.
- A föld és a talaj mennyisége nem növelhető. Tartós talajfedés csak a feltétlenül szükséges mértékben történhet, szorgalmazni kell a revitalizációt és a takarás eltávolítását.
- Az árvízveszélyes helyeken megfelelő mezőgazdasági intézkedésekkel, a telektulajdonosokkal és településekkel együttműködésben (például speciális gazdálkodási formákkal vagy védnövényzettel), támogatni kell az árvízvédelmet.
- Az álló- és folyóvizek partszakaszainak alapvetően szabadon hozzáférhetőnek kell lenniük, amennyiben az ökológiailag elfogadható és közérdeket szolgál. A tópartokat messzemenően mentesíteni kell a beépítéstől. A vízépítészeti intézkedések során meg kell őrizni a táj jellegét, és nem szabad kárt tenni a partközeli ökoszisztémában és a vízfolyások ökológiájában.
- Különösen az arra különösen alkalmas vidéki területeken, a régióra jellemző, többfunkciós és fenntartható mezőgazdaságot és erdészetet kell a jövőben is fenntartani és fejleszteni.

Bécs déli agglomerációjának regionális területrendezési programja (LGBl. Nr. 67/2015)

A Bécstől délre eső vidék regionális területrendezési programja a következő lényeges környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Víz, talaj és hasznosítás" témakörben:

- A jelentős felszín alatti víztestek vízellátásának figyelembe vétele
- A nagy teljesítményre képes mezőgazdaság és erdőgazdálkodás regionális előfeltételeinek szavatolása

Egyezmény a Duna védelmére és fenntartható használatára irányuló együttműködésről (Egyezmény a Duna védelméről)

- A felszíni vizek és a felszín alatti vizek minőségének javítása és észszerű használata

Duna régióra vonatkozó stratégia

- A talajminőség fenntartása

Az EU 2020-ig szóló Biodiverzitás Stratégiája

- A halászati erőforrások fenntartható kiaknázásának biztosítása

Osztrák nemzeti árvízi kockázatkezelési terv, RMP 2015

- Új kockázatok elkerülése árvízi esemény előtt
- Meglévő kockázatok csökkentése árvízi esemény előtt
- Hátrányos következmények csökkentése árvízi esemény előtt és után

Burgenland 2030-ig szóló Jövőstratégiája

- Vízvédelem

Alsó-Ausztria Természetvédelmi chartája

- Vízvédelem a lakosság jóléte és biztonsága érdekében

A Centrope-régió közlekedés- és infrastruktúra-fejlesztésének stratégiai kerete

- Víz- és talajvédelem

Jogszabályba foglalt rendelkezéseken alapuló környezetvédelmi célok

A fenntarthatóságról, az állatvédelemről, az átfogó környezetvédelemről, a víz- és élelmiszer-ellátás szavatolásáról és a kutatásról szóló alkotmányerejű törvény (BGBl. I, 82/2019 sz.)

Az Osztrák Köztársaság a fenntarthatóságról, az állatvédelemről, az átfogó környezetvédelemről, a víz- és élelmiszer-ellátás szavatolásáról és a kutatásról szóló alkotmányerejű törvénnyel állami célkitűzéssé kinyilvánítja a felsoroltakat. A „Víz és talaj, valamint hasznosításuk" témakörben megfogalmazott környezetvédelmi célok a következők:

- Az ember természetes környezetének megőrzése, különösen a víz és a talaj tisztaságának megőrzése tekintetében
- A vízhozam és -minőség szavatolása
- A lakosság kiváló minőségű, állati és növényi eredetű élelmiszerekkel való biztonságos ellátása
- A természetes nyersanyagok fenntartható kitermelése Ausztriában az ellátásbiztonság szavatolása érdekében

2014. évi alsó-ausztriai területrendezési törvény (NÖ ROG 2014, LGBl. Nr. 71/2018)

A NÖ ROG a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg az „Környezetvédelmi célok a „Víz és talaj, valamint hasznosításuk" témakörben:

- Szabad hozzáférés az erdőkhöz, hegyekhez, vízi környezetekhez és egyéb szép tájakhoz, valamint kíméletes megközelítésük (túraútvonalak, sétányok, szabadtéri fürdők és hasonlók)

- A lakosság egészségét és biztonságát fenyegető veszélyek elkerülése. A lakosság egészségéhez szükséges előfeltételek biztosítása, illetve megteremtése, különösen az alábbiak tekintetében:
  - A természetes vízháztartás szavatolása, ide értve a gyógyforrásokat is
  - A kielégítő ivóvízellátás, valamint a rendezett szennyvízelvezetés és hulladékelszállítás szavatolása

Burgenlandi területfejlesztési törvény (Bgld. RPG, LGBl. Nr. 44/2015)

A burgenlandi területfejlesztési törvény szabályozza a burgenlandi regionális és helyi területfejlesztést. A Bgld. Az RPG a következő környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Víz és talaj, valamint hasznosításuk” témakörben:

- Az élet természetes alapjait védeni kell és gondosan kell használni, hogy a jövőben is kielégítő minőségben és mennyiségben álljanak rendelkezésre. Különösen [törekedni kell] [...] a talaj védelmére:
- Az életképes mezőgazdaságot és erdőgazdálkodást szavatolni kell. Ezeket olyan módon kell fejleszteni, hogy a lakosság fenntartható ellátása kiváló minőségű élelmiszerekkel és nyersanyagokkal szavatolható, a természet ökológiai sértetlensége pedig megőrizhető legyen. Ennek céljából kielégítő mennyiségű gazdálkodási területet kell rendelkezésre bocsátani tartós mezőgazdasági és erdőgazdálkodási célra, és törekedni kell arra, hogy az agrárstruktúrát ökológiai szempontok figyelembe vételével javítsák.
- A víz- és nyersanyag-lelőhelyek területén meg kell szüntetni minden olyan jellegű hasznosítást, amely kárt tehet az ilyen lelőhelyekben, és akadályozhatja a kitermelést. A vízerőművek használata során a lehető legnagyobb mértékben kímélni kell a tájat és a természet egyensúlyát.

1959. évi vízjogi törvény (WRG 1959, BGBl. I, 73/2018 sz.)

A WRG 1959 a következő fontos környezetvédelmi célokat fogalmazza meg a „Víz és talaj, valamint hasznosításuk” témakörben:

- A vizek, azon belül a talajvíz védelme és tisztaságának megőrzése, hogy ne veszélyeztessék az emberek és állatok egészségét.
- A vizek, azon belül a talajvíz védelme és tisztaságának megőrzése, hogy elkerülhető legyen a tájrombolás és az egyéb érzékelhető károkozás.
- A vizek, azon belül a talajvíz védelme és tisztaságának megőrzése, hogy elkerülhető legyen az állapotromlás, és hogy lehetséges legyen a vízi ökoszisztémák és a tőlük közvetlenül függő szárazföldi ökoszisztémák és vizes területek vízháztartás tekintetében történő védelme és javítása.
- A vizek, és azon belül a felszín alatti vizek, védelme és tisztán tartása, amellett, hogy támogatják a meglévő erőforrások hosszú távú védelmén alapuló fenntartható vízhasználatot
- A felszín alatti vizek és forrásvizek tisztán tartása
- A felszín alatti víz szennyeződésekkel szembeni védelme
- A felszíni vizek tisztán tartása

1975. évi erdészeti törvény (BGBl. I, 56/2016 sz.)

Az 1975. évi erdészeti törvény a következő fontos környezetvédelmi célt fogalmazza meg a „Víz és talaj, valamint hasznosításuk" témakörben:

- Az erdő és az erdőtalaj megőrzése

Környezeti feltételekből eredő környezetvédelmi célok

- A talajfunkciók védelme és megőrzése a földhasználat és a talajfedés elkerülésével
- A kiváló minőségű szántóterületek védelme és megőrzése
- A védelmi, jóléti és pihenőfunkciót betöltő erdők védelme és biztosítása, különösen a csekély erdősültségű területeken
- A nagy teljesítményre képes mezőgazdaság és erdőgazdálkodás regionális előfeltételeinek szavatolása
- Az arra különösen alkalmas vidéki területeken a régióra jellemző, többfunkciós és fenntartható mezőgazdaság és erdészet megőrzése és fejlesztése
- A lakosság és a települési területek árvízi eseményekkel szembeni védelme

7.3 TERÜLETI ELLENÁLLÁS A SZŰK VIZSGÁLATI TERÜLETEN

7.3.1 A TERÜLETI ELLENÁLLÁSI OSZTÁLYOK ÉS A KÖRNYEZETI FELTÉTELEK TERÜLETI ELLENÁLLÁSOKRA VALÓ LEFORDÍTÁSA

A környezeti állapot bemutatása alapján a terület felületi és lineáris vasúti infrastruktúrákkal szembeni érzékenységét területi ellenállásokra fordítjuk le, és két osztályozási rendszerben mutatjuk be (vö. 5.2.2 fejezet).

A szűk vizsgálati területen a környezeti feltételek keretében bemutatott egyes szempontokat (vö. 7.2 fejezet) nem mutatjuk be területi ellenállásként (vö. 5.2.2 fejezet). **A figyelmen kívül hagyás lehetséges okai:**

- különösen kis területen való megjelenés
- maga a tervezett felületi vagy lineáris vasúti infrastruktúra vagy működése várhatóan nem jár negatív hatással
- a teljes területen való jellemző, és ebből adódóan nincs meghatározó eltérés

Attól függően, hogy felületi vagy lineáris vasúti infrastruktúrával szembeni ellenállásról van-e szó, lehetségesek eltérések.

A **felületi és a lineáris vasúti infrastruktúra** esetében egyaránt érvényes, hogy a különböző témakörök következő szempontjait nem mutatjuk be a területi ellenállás elemzésének keretében:

- **Az IG-Luft alapján terhelt területek:** Az IG-Luft alapján terhelt területekkel nem foglalkozunk a lineáris vasúti infrastruktúra hatásaival szembeni érzékenységnél, mivel ezek a teljes területre kiterjednek, és ebből következően hiányzik a meghatározó eltérés.
- **Zaj:** A jelentős zajterhelésnek kitett területeket a lineáris vasúti infrastruktúra hatásaival szembeni érzékenységnél nem mutatjuk be területi ellenállásként, mert a javasolt hálózatátalakítás várhatóan nem növeli a zajkibocsátást a meglévő infrastruktúrák közelében. A zajterhelésre érzékeny területeket (pl. a települések körüli 300 m-es pufferzónát) az „Ember és egészség” témakörnél már tárgyaltuk.
- **Szennyezésgyanús és szennyezett területek:** Szennyezésgyanús és szennyezett területek csak nagyon kis területen találhatók, így a döntés szempontjából gyakorlatilag nincs jelentőségük.

A **lineáris vasúti infrastruktúrák** esetében továbbá a különböző témakörök alábbi szempontjait sem mutatjuk be a területi ellenállás elemzésének keretében:

- **Lineáris infrastruktúrák:** A meglévő lineáris infrastruktúrákat (pl. közúti, vasúti és vezetékes infrastruktúrák) a szélerőművekkel ellentétben a lineáris vasúti infrastruktúrákkal szembeni érzékenységnél nem soroljuk területi ellenállási osztályba, csak bemutatjuk. Míg a lineáris infrastruktúrák keresztezés esetén építési intézkedéssel vezethetők egymás alatt vagy felett, vagy akár egymásra helyezhetők, az érintett szélerőművek esetében a kitérés elkerülhetetlen, és a területi (a szélenergia felhasználására alkalmas övezetekre érvényes) korlátozásokból adódóan csak bizonyos feltételekkel helyezhetők át.

A 20 témakörönként mutatja a **felületi vasúti infrastruktúrák** javasolt besorolását. A 21 a **lineáris vasúti infrastruktúrák** javasolt besorolása látható témakörönként.

Területi ellenállási osztályok – felületi vasúti infrastruktúra				
Témakör	**Nagyon magas**	**Magas**	**Közepes**	**Csekélytől nagyon csekélyig**
Települési térség, és közlekedési és műszaki infrastruktúra	• Települési területek, ipari és gazdasági területek • Régészeti lelőhelyek és régióközi jelentőségű kulturális javak • Autópálya, gyorsforgalmi út • Vasút • Repülőterek • 380 kV-os vezetékhálózat • Alállomás	• Szélerőművek • Szélenergia hasznosítására alkalmas zónák • Országutak, L és B jelű • 220 kV-os vezetékhálózat • Földgáz- és kőolajvezetékek		közvetetten meghatározott
Ember és egészség	• Települési területek • 300 m-es pufferzóna a települési területek körül	• 600 m-es pufferzóna a települési területek körül • Zöldfelületek és szabadidős létesítmények a települési területen • Nemzeti park (pihenési funkciójú) • Védelmi, pihenési és jóléti funkciójú erdők	• Turisztikai célra alkalmas zónák • UNESCO világörökség	közvetetten meghatározott
Természet és tájak	• Nemzeti parkok • Természetvédelmi területek • Ramsari területek • Európai védett területek (élőhelyvédelmi és madárvédelmi területek) • Tájvédelmi területek • UNESCO természeti örökség • Bioszféra-rezervátum	• Mezohemorób területek • Natúrpark	• Regionális zöld zónák • Megtartandó tájrészek • Alpok-Kárpátok folyosó	közvetetten meghatározott
Víz Talaj- és talajhasználat	• Borvidékek	• Kitermelési területek • Anyagok kitermelése • Hasznos funkciójú erdőterületek • HQ100 • Vizek • Felszín alatti víz- és vízminőség-védelmi területek	• Magas és közepes minőségű szántóföldek	közvetetten meghatározott
Topográfia	• Topográfiai akadály[32] • Hosszanti lejtés > 6‰	• Hosszanti lejtés 4–6‰	• Hosszanti lejtés 2–4‰	közvetetten meghatározott

20. *táblázat:* *Az elemzett területi struktúrák területi ellenállási osztályokba történő besorolása – felületi vasúti infrastruktúra (saját ábra)*

[32] A topográfiai akadályok magukban foglalják a víziutakat és tavakat (ide értve a mocsárvidékeket, pl. a *Fertő-tó* környéki nádasokat), valamint a hegyvonulatokat (a jelen vizsgálati területen a 250 m tengerszint feletti magasságon fekvő területek: Lajta-hegység, Hundsheimi-hegyek és az Arbesthali-dombság kisebb területei).

Területi ellenállási osztályok – lineáris vasúti infrastruktúra				
Témakör	**Nagyon magas**	**Magas**	**Közepes**	**Csekélytől nagyon csekélyig**
A település területe, és közlekedési és műszaki infrastruktúra	• Települési területek, ipari és gazdasági területek • Régészeti lelőhelyek és régióközi jelentőségű kulturális javak • Repülőterek • Állomás	• Szélerőművek	• Szélenergia hasznosítására alkalmas zónák	közvetetten meghatározott
Ember és egészség	• Települési területek	• 300 m-es pufferzóna a települési területek körül • Zöldfelületek és szabadidős létesítmények a települési területen • Nemzeti park (pihenési funkciójú) • Védelmi, pihenési és jóléti funkciójú erdők (magas)	• Turisztikai célra alkalmas zónák • UNESCO világörökség	közvetetten meghatározott
Természet és tájak	• Nemzeti parkok • Természetvédelmi területek • Ramsari területek • Európai védett terület (élőhelyvédelmi területek)	• Tájvédelmi területek • Mezohemorób területek • Európai védett területek (madárvédelmi területek) • UNESCO természeti örökség • Bioszféra-rezervátum	• Regionális zöld zónák • Megtartandó tájrészek • Natúrpark • Alpok-Kárpátok folyosó	közvetetten meghatározott
Víz Talaj- és talajhasználat		• Kitermelési területek • Anyagok kitermelése • Borvidékek	• Magas és közepes minőségű szántóföldek • Hasznos funkciójú erdőterületek • HQ100 • Vizek[33] • Felszín alatti víz- és vízminőség-védelmi területek	közvetetten meghatározott
Topográfia	• Topográfiai akadály	• A terület hosszanti lejtése > 20‰	A terület hosszanti lejtése 12,5‰ – 20‰	közvetetten meghatározott

21. *táblázat:* *Az elemzett területi struktúrák területi ellenállási osztályokba történő besorolása – lineáris vasúti infrastruktúra (saját szerkesztés)*

[33] A felszíni vizek közül csupán a *Dunát*, valamint a *Fertő-tót* vettük fel a lineáris vasúti infrastruktúrák területi ellenállási térképére. Az állóvizeket, mint a bányatavakat stb. a kis területen való előfordulás miatt nem vettük fel. A *Duna* mellékfolyóit sem vettük fel a területi ellenállás elemzésébe, mivel a kisebb folyóvizek keresztezésétől megfelelő (környezet)technikai óvintézkedések esetén nem várható jelentős negatív hatás.

A felületi és lineáris vasúti infrastruktúrák lehetséges hatásai különböznek néhány tekintetben, emiatt a területi ellenállások besorolási rendszerében a következő **témakörökben** mutatkoznak eltérések:

- **Települési terület, és közlekedési és műszaki infrastruktúra**: A szélerőművek telepítésére alkalmas zónákat a felületi vasúti infrastruktúrák esetében a „nagyon érzékeny", a lineáris vasúti infrastruktúrák esetében csak a „közepesen érzékeny" osztályba soroltuk.
- **Ember és egészség**: A települési területeket a felületi vasúti infrastruktúrák esetében egy 300 m-es puffert beleszámítva a „kimagaslóan érzékeny" osztályba soroltuk. A felületi vasúti infrastruktúrák esetében egy 600 m-es puffert, míg a lineáris vasúti infrastruktúrák esetében egy 300 m-es puffert soroltunk a „nagyon érzékeny" osztályba.
- **Természet és táj**: Az európai védett területeket (madárvédelmi területeket), tájvédelmi területeket, az UNESCO természeti örökségeket, valamint a bioszféra-rezervátumokat a felületi vasúti infrastruktúra esetében a „kimagaslóan érzékeny", a lineáris vasúti infrastruktúra esetében a „nagyon érzékeny" osztályba soroltuk.
- **Víz, talaj és talajhasználat**: A borvidékeket a felületi vasúti infrastruktúrák esetében a „kimagaslóan érzékeny", a lineáris vasúti infrastruktúrák esetében a „nagyon érzékeny" osztályba soroltuk. A hasznos funkciójú erdőterületeket, a HQ100 területeket, a felszíni vizeket és a felszín alatti víz- és vízminőség-védelmi területeket a vasúti infrastruktúrák esetében a „nagyon érzékeny", a lineáris vasúti infrastruktúrák esetében a „közepesen érzékeny" osztályba soroltuk.
- **Topográfia**: A topográfiával szembeni követelmények jelentősen különböznek a felületi és a lineáris vasúti infrastruktúrák esetében. Felületi vasúti infrastruktúrák csak gyakorlatilag sík terepen valósíthatók meg, míg a változó topográfia lineáris vasúti infrastruktúrák esetén építészeti intézkedésekkel alapvetően – még ha esetenként tetemes műszaki és anyagi ráfordítással is – kiegyenlíthető. A felületi és lineáris vasúti infrastruktúrák esetében a területi ellenállás meghatározására ezenkívül **különböző módszertani megközelítések** alkalmazása vehető számításba. Mindkét esetben **raszteradatokkal** (100 x 100 m) dolgozunk, amelyek rasztercellánként az átlagos magasság értékét tartalmazzák. Míg a lineáris infrastruktúrák esetében a hosszanti lejtés változását a mindenkori szomszédos cellához viszonyítva számítjuk ki, a felületi infrastruktúráknál a mindenkori cella 200 m-es körzetén belüli átlagos magasságkülönbséget vesszük figyelembe.

Összességében, a terület **felületi vasúti infrastruktúrákkal** szembeni **érzékenységét** a lineáris vasúti infrastruktúrákkal szembeni érzékenységnél **magasabb osztályba soroljuk**. A felületi és lineáris infrastruktúrákkal szembeni érzékenységi besorolások közötti **eltérések** oka:

- A lineáris vasúti infrastruktúrákhoz kötődő beavatkozások **helyileg korlátozottabbak**, mint a felületi vasúti infrastruktúrákhoz kötődők, amelyek a térbeli kiterjedés miatt rendszerint nagyobb területet érintenek.
- Lineáris infrastruktúrák esetén a nyomvonal vezetésével a kiemelten érzékeny területeken lehetőség van **kis területű kitérésre**; a felületi vasúti infrastruktúrák elrendezésének és méretezésének kialakítása tekintetében kisebb a mozgástér a későbbi tervezési fázisban.

- Bizonyos területi ellenállások lineáris vasúti infrastruktúrák esetében **műtárgyakkal** (pl. folyóátkelőknél hidakkal) leküzdhetők; a felületi vasúti infrastruktúrák esetében ez csak korlátozottan lehetséges.

Minden olyan **terület**, amelynek **területi ellenállása nem kiemelten nagy, nagy vagy közepes**, közvetetten úgy tekinthető, hogy az **alacsonyabb vagy jelentősen alacsonyabb területi ellenállású osztályba** került besorolásra. Nincs olyan terület, amelyen egyáltalán nincs területi ellenállás.

7.3.2 TERÜLETI ELLENÁLLÁS A TELEPÜLÉSI TERÜLETEK TÉMAKÖRÉBEN

7.3.2.1 Felületi vasúti infrastruktúrákkal szembeni érzékenység

A teljes szűk vizsgálati területen elszórt, vidékies **településtestek** – ide értve az ipari, gazdasági és közlekedési területeket, valamint a bécsi repülőteret a kifutópályákkal együtt – nagyon nagy területi ellenállásúak. A területen meghatározó a nagyszámú **felsőbbrendű lineáris infrastruktúra** (autópályák és gyorsforgalmi utak, vasútvonalak és 380 kV-os vezetékhálózat), amelyek ritka szövésű hálóként fedik le vizsgálati területet, valamint a pontszerű infrastruktúrák (alállomások), amelyek szintén nagyon nagy ellenállást mutatnak a felületi vasúti infrastruktúrákkal szemben. A szűk vizsgálati terület nyugati részén Schwechattól Rannersdorfon és Zwölfaxingon keresztül tovább déli irányban egy településsáv húzódik. Az észak-déli irányban folyó Fischa mentén is több településtest található Fischamend, Klein-Neusiedl, Schwadorf, Ebergassing és Gramatneusiedl településekkel, **nagyon nagy területi ellenállással**.

A Fischától keletre, Alsó-Ausztria területén Burgenlandban és a Parndorfi-fennsík területén is számos **szélerőmű** található a **szélenergia használatára alkalmas zónákon belül** (és pontszerűen kívül), helyenként nagy területi kiterjedéssel és nagy területi ellenállással. A **lineáris infrastruktúrák**, mint az országúthálózat, amely sűrű szövésű hálóként fedik le a vizsgálati területet, a 220 kV-os vezetékhálózat, valamint a földgáz- és kőolajvezetékek is **nagy területi ellenállást** mutatnak.

A felületi és a lineáris vasúti infrastruktúrák területi ellenállása a 44 hozzávetőleges összehasonlítás céljából látható; nagyobb ábra a mellékelt tervmappában található.

7.3.2.2 Lineáris vasúti infrastruktúrákkal szembeni érzékenység

A teljes szűk vizsgálati területen elszórt, vidékies **településtestek** – ide értve az ipari, gazdasági és közlekedési területeket, valamint a bécsi repülőteret a kifutópályákkal együtt – nagyon nagy területi ellenállásúak. A szűk vizsgálati terület nyugati részén Schwechattól Rannersdorfon és Zwölfaxingon keresztül tovább déli irányban egy településsáv húzódik. Az észak-déli irányban folyó Fischa mentén is több településtest található Fischamend, Klein-Neusiedl, Schwadorf, Ebergassing és Gramatneusiedl településekkel, **nagyon nagy területi ellenállással**.

A Fischától keletre, Alsó-Ausztria területén Burgenlandban és a Parndorfi-fennsík területén is számos **szélerőmű** található helyenként nagy területi kiterjedéssel és nagy területi ellenállással. A **közepes területi ellenállású, szélerőművek számára alkalmas zónákat** a szűk vizsgálati területen többnyire már eleve meglévő szélerőművekhez használják.

A felületi és a lineáris vasúti infrastruktúrák területi ellenállása a 44 hozzávetőleges összehasonlítás céljából látható; nagyobb ábra a mellékelt tervmappában található.

44. ábra: Területi ellenállások a települési terület és a közlekedési és műszaki infrastruktúra témakörében; felületi vasúti infrastruktúrák (balra), lineáris vasúti infrastruktúrák (jobbra) (saját ábra)

7.3.3 TERÜLETI ELLENÁLLÁSOK AZ „EMBER ÉS EGÉSZSÉG" TÉMAKÖRBEN

7.3.3.1 Felületi vasúti infrastruktúrákkal szembeni érzékenység

Az ember és az emberi egészség – elsősorban zajterhelés elleni – védelme érdekében a **települések területén**, valamint a **települési területek közvetlen közelében** (a település területétől 300 m távolságban) **nagyon nagy a területi ellenállás.**

A **településekhez közeli területeken** (a település területétől 600 m távolságban), **zöld területeken** és a települési területeken lévő szabadidős területeken, natúrparkokban, valamint **pihenési funkciót betöltő erdőkben** (pl. Donau-Auen Nemzeti Park, Leithaauen, Arbesthali-dombság, valamint a Lajta-hegység erdői) **nagy a területi ellenállás.** Ez a magas besorolás a teljes szűk vizsgálati terület viszonylag csekély erdősültségére, valamint az erdők pihenési területként való használatának ebből adódóan korlátozott lehetőségére vezethető vissza.

Az emberi egészség tekintetében **közepes területi ellenállású** területek a **turisztikai célra alkalmas zónák** Burgenlandban a Fertő-tó körül, valamint Gattendorftól és Zurndorftól keletre, ahol a táj megőrzését az idegenforgalom szempontjából jelentős tényezőként határozták meg, valamint a Fertő-tavi **UNESCO világörökségi terület,** tekintettel az általa betöltött idegenforgalmi funkcióra.

A felületi és a lineáris vasúti infrastruktúrák területi ellenállása a 45 hozzávetőleges összehasonlítás céljából látható; nagyobb ábra a mellékelt tervmappában található.

7.3.3.2 Lineáris vasúti infrastruktúrákkal szembeni érzékenység

Az ember és az emberi egészség – elsősorban zajterhelés elleni – védelme érdekében a **települések területén a területi ellenállás nagyon nagy,** a **települési területek közvetlen közelében** (a település területétől 300 m távolságban) pedig **nagy.**

A **zöld területeken** és a települési területeken lévő szabadidős területeken, natúrparkokban, valamint **pihenési funkciót betöltő erdőkben** (pl. Donau-Auen Nemzeti Park, Leithaauen, Arbesthali-dombság, valamint a Lajta-hegység erdői) **nagy a területi ellenállás.** Ez a magas besorolás a teljes szűk vizsgálati terület viszonylag csekély erdősültségére, valamint az erdők pihenési területként való használatának ebből adódóan korlátozott lehetőségére vezethető vissza.

Közepes területi ellenállású területek a **turisztikai célra alkalmas zónák** Burgenlandban a Fertő-tó körül, valamint Gattendorftól és Zurndorftól keletre, ahol a táj megőrzését az idegenforgalom szempontjából jelentős tényezőként határozták meg, valamint a Fertő-tavi **UNESCO világörökségi terület,** tekintettel az általa betöltött idegenforgalmi funkcióra.

A felületi és a lineáris vasúti infrastruktúrák területi ellenállása a 45 hozzávetőleges összehasonlítás céljából látható; nagyobb ábra a mellékelt tervmappában található.

45. ábra: Területi ellenállások az ember és egészség témakörében; felületi vasúti infrastruktúrák (balra), lineáris vasúti infrastruktúrák (jobbra) (saját ábra)

7.3.4 TERÜLETI ELLENÁLLÁSOK A TERMÉSZET ÉS TÁJAK TÉMAKÖRBEN

7.3.4.1 Felületi vasúti infrastruktúrákkal szembeni érzékenység

A **Donau-Auen Nemzeti Park**, a **ramsari terület** a Fertő-tó területén, a **természet- és tájvédelmi területek**, az (élőhely- és madárvédelmi) **európai védett területek**, az **UNESCO világörökségi területek** és a **bioszféra-rezervátum területi ellenállása nagyon nagy**. A különböző **védett területek** elsősorban a Donau-Auen Nemzeti Parkra, a Fertő-tó területére, valamint a Schwechat, a Fischa és a Lajta menti partszakaszra összpontosulnak, és esetenként többszörösen átfedik egymást.

Nagy területi ellenállású terület a Mannersdorf **natúrpark** a Lajta-hegységben, valamint ezen túlmenően az Arbesthali-dombságon található **mezohemerób területek.**

Közepes területi ellenállásúak a regionális zöld területek és a **megőrzendő tájrészek** Bécs déli agglomerációjának regionális területrendezési programja szerint (LGBl. (8000/85-0 Tartományi Közlöny a 67/2015 sz.), valamint az **Alpok–Kárpátok folyosó**, amely észak-déli irányban húzódik a szűk vizsgálati területen. A regionális zöld zónákat és megtartandó tájrészeket már teljes egészében lefedik a nagyobb területi ellenállási osztályok.

A felületi és a lineáris vasúti infrastruktúrák területi ellenállása a 46 hozzávetőleges összehasonlítás céljából látható; nagyobb ábra a mellékelt tervmappában található.

7.3.4.2 Lineáris vasúti infrastruktúrákkal szembeni érzékenység

A **Donau-Auen Nemzeti Park**, a **ramsari terület** a Fertő-tó területén, a **Natura 2000 élőhelyvédelmi területek** és a **természetvédelmi területek területi ellenállása nagyon nagy.** A különböző **védett területek** elsősorban a Donau-Auen Nemzeti Parkra, valamint a Schwechat, a Fischa és a Lajta menti partszakaszra összpontosulnak, és esetenként többszörösen átfedik egymást.

Nagy területi ellenállású területek a **Natura 2000 madárvédelmi területek** a Fischa és a Lajta mentén, valamint a Parndorfi-fennsík keleti részén, a **tájvédelmi területek** a Donau-Auen Nemzeti Park, a Fertő-tó és a Lajta-hegység területén, valamint ezen túlmenően az Arbesthali-dombságon található **mezohemerób területek.**

Közepes területi ellenállásúak a regionális zöld területek és a **megőrzendő tájrészek** Bécs déli agglomerációjának regionális területrendezési programja szerint (LGBl. (8000/85-0 Tartományi Közlöny a 67/2015 sz.), valamint az **Alpok–Kárpátok folyosó**, amely észak-déli irányban húzódik a szűk vizsgálati területen. A regionális zöld zónákat és megtartandó tájrészeket már teljes egészében lefedik a nagyobb területi ellenállási osztályok.

A felületi és a lineáris vasúti infrastruktúrák területi ellenállása a 46 hozzávetőleges összehasonlítás céljából látható; nagyobb ábra a mellékelt tervmappában található.

46. ábra: Területi ellenállások a természet és táj témakörében; felületi vasúti infrastruktúrák (balra), lineáris vasúti infrastruktúrák (jobbra) (saját ábra)

7.3.5 TERÜLETI ELLENÁLLÁSOK A VÍZ ÉS TALAJ, VALAMINT HASZNOSÍTÁSUK TÉMAKÖRBEN

7.3.5.1 Felületi vasúti infrastruktúrákkal szembeni érzékenység

A **borvidékeket,** elsősorban a Fertő-tó környékén és az Arbesthali-dombság területén, a felületi vasúti infrastruktúrákkal szemben **nagyon nagy területi ellenállást** mutató területként sorolták be.

A Mitterndorfi-medence **talajvízminőség-védelmi területe**, minden folyó- és **állóvíz,** valamint a **hasznos funkciójú erdőterületek** és a **HQ100 lefolyási területek** nagy területi ellenállású területek.

Közöttük, különösen alsó-ausztriai területen, nagy kiterjedésű **magas és közepes minőségű termőterületek** találhatók, amelyek **területi ellenállása közepesnek** tekinthető.

A felületi és a lineáris vasúti infrastruktúrák területi ellenállása a 47 hozzávetőleges összehasonlítás céljából látható; nagyobb ábra a mellékelt tervmappában található.

7.3.5.2 Lineáris vasúti infrastruktúrákkal szembeni érzékenység

A lineáris vasúti infrastruktúrák esetében a **Víz, talaj és talajhasználat** témakörében a szűk vizsgálati területen **nincsenek nagyon nagy területi ellenállású területek.**

Nagy területi ellenállásúak a települési területek közelében kis területen található **bányászati és anyagkitermelő területek** és **borvidékek** – elsősorban a Fertő-tó körül és az Arbesthali-dombságon.

A többi terület nagy kiterjedésű, közepes területi ellenállású területnek tekinthető. Ide tartoznak például a **magas és közepes minőségű termőterületek, erdőterületek, HQ100 lefolyási területek,** a Mitterndorfi-medence **talajvízminőség-védelmi területe**, valamint a jelentősebb **álló- és folyóvizek.**

A felületi és a lineáris vasúti infrastruktúrák területi ellenállása a 47 hozzávetőleges összehasonlítás céljából látható; nagyobb ábra a mellékelt tervmappában található.

47. ábra: Területi ellenállások a víz, talaj és hasznosításuk témakörében; felületi vasúti infrastruktúrák (balra), lineáris vasúti infrastruktúrák (jobbra) (saját ábra)

7.3.6 TERÜLETI ELLENÁLLÁSOK A TOPOGRÁFIA TÉMAKÖRBEN

7.3.6.1 Felületi vasúti infrastruktúrákkal szembeni érzékenység

A **Duna** mint jelentős víziút, a **Fertő-tó**, beleértve a nádast, valamint a területen található **bányatavak**, a **Lajta-hegységhez** és az **Arbesthali-dombsághoz tartozó**, a **bécsi repülőtértől délre fekvő,** valamint a **Hundsheimi-hegyekhez tartozó területekkel** együtt, ahol az utóbbiak magasságukból adódóan abszolút topográfiai akadályt képeznek, **nagyon nagy területi ellenállásúak.** Ezenkívül pl. a Parndorfi-fennsík déli részének, valamint a Fischa-völgy területének lépcsős terepe egyértelműen megjelenik a topográfiában. A bécsi repülőtértől délre, Schwadorf területén szintén találhatók kisebb területek, amelyeken a terepkülönbség 6‰ feletti.

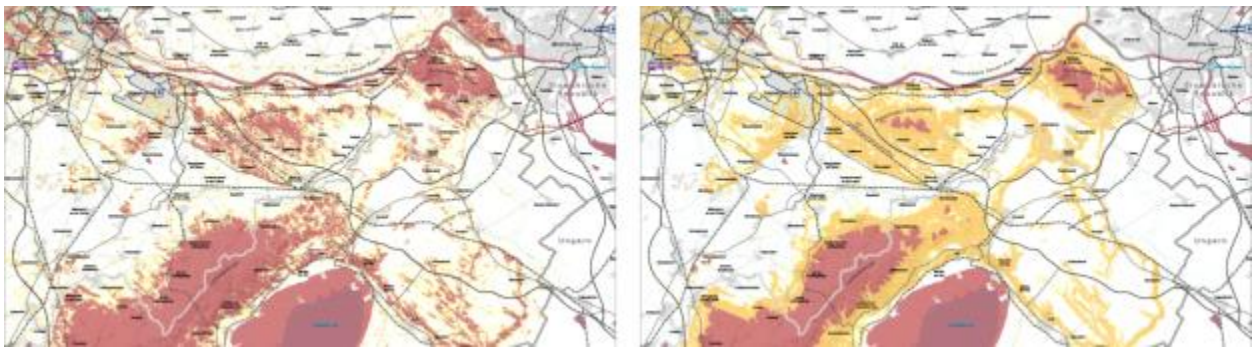
A felületi és a lineáris vasúti infrastruktúrák területi ellenállása a 48 hozzávetőleges összehasonlítás céljából látható; nagyobb ábra a mellékelt tervmappában található.

7.3.6.2 Lineáris vasúti infrastruktúrákkal szembeni érzékenység

A **Duna** mint jelentős víziút, a **Fertő-tó**, valamint a területen található **bányatavak**, a **Lajta-hegységhez** és az **Arbesthali-dombsághoz tartozó**, a **bécsi repülőtértől délre fekvő,** valamint a **Hundsheimi-hegyekhez tartozó területekkel** együtt, ahol az utóbbiak magasságukból adódóan abszolút topográfiai akadályt képeznek, **nagyon nagy területi ellenállásúak.**

A felsorolt területek körül a terep először jelentősen lejt (a hosszirányú lejtés 20 ‰ feletti), és emiatt **nagy területi ellenállású.** A külső nyúlványok, amelyeken a hosszanti lejtés 12,5‰ feletti, **közepes területi ellenállású** besorolást kapott.

A felületi és a lineáris vasúti infrastruktúrák területi ellenállása a 48 hozzávetőleges összehasonlítás céljából látható; nagyobb ábra a mellékelt tervmappában található.



48. ábra: Területi ellenállások a topográfia témakörében; felületi vasúti infrastruktúrák (balra), lineáris vasúti infrastruktúrák (jobbra) (saját ábra)

7.3.7 A SZŰK VIZSGÁLATI TERÜLET TERÜLETI ELLENÁLLÁSAINAK ÖSSZEFOGLALÁSA

Az egyes csoportosított témakörök **összes területi ellenállását egymásra helyezve,** a 49 ábrázolt, lineáris és felületi infrastruktúrák szerint megkülönböztetett **területi ellenállási övezetek** mutathatók ki a szűk vizsgálati területen.[34]

49. ábra: Összes területi ellenállás a szűk vizsgálati területen, felületi vasúti infrastruktúrák (balra), lineáris vasúti infrastruktúrák (jobbra) (saját ábra)

A **Duna** a természetvédelmi szakmai szempontból kiemelt jelentőségű **árterével együtt északon akadályt képez,** mindenütt nagyon nagy területi ellenállással. Ezen a területen mindjárt több, természetvédelmi szakmai szempontból nagy és nagyon nagy területi ellenállású védelmi kategória is átfedi egymást, amelyek úgy a felületi, mint a lineáris infrastruktúraprojektek tekintetében számottevő konfliktusveszélyt hordoznak magukban.

Délen a **Lajta-hegység** topográfiai szempontból, a **Fertő-tó** területe pedig természetvédelmi szakmai szempontból, különleges ökológiai és tájképi jellemzőire való tekintettel, nagy kiterjedésű, nagyon nagy területi ellenállású akadályt képez. A Fertő-tó körül több helység található, amelyek nagyon nagy területi ellenállásúak úgy a felületi, mint a lineáris infrastruktúrákkal szemben.

A területi akadályok között található egy további terület, amelyen az elszórtan fekvő települési területek mellett **három nagy kiterjedésű,** nagyon nagy területi ellenállású **akadály található északkelet-délnyugati irányban**:

- Bécs közigazgatási területéhez közvetlenül csatlakozva Schwechattól Zwölfaxingon keresztül Himbergig egy folyamatosan beépített, **sűrű településsáv halad észak-déli irányban**, ahol új, keresztező lineáris infrastruktúrák csak nagy konfliktusveszéllyel létesíthetők.

  A településsávtól nyugatra kisebb területek találhatók, amelyeken legalábbis nagy a területi ellenállás a felületi vasúti infrastruktúrákkal szemben.

- Kelet felé tovább haladva további **észak-déli irányú akadályt képez a bécsi repülőtér**, valamint az a **településsáv**, amely Fischamendtől Schwadorfon, Ebergassingon, Gramatneusiedl-en és

[34] A topográfiai viszonyok a területi ellenállások összesített bemutatásában nem szerepelnek, mert az infrastruktúraprojektekkel szemben nem önmagában a topográfia mutat érzékenységet, hanem a területi akadályok leküzdésének műszaki lehetősége bír jelentőséggel. Maga a topográfia későbbi, nyomvonal- és helyszínkiválasztási folyamatok tárgyát képezi.

Mitterndorf an der Fischán át halad tovább Ebreichsdorfig és Wampersdorfig déli, illetve délnyugati irányban. A települési területek valamivel kevésbé sűrűek, mint a Bécs közvetlen szomszédságában lévő településeken, és egyes helyeken lehetőség nyílik arra, hogy lineáris infrastruktúrákkal keresztezzék azokat. Elsősorban északon, Fischamend közelében, nem lehetséges településektől távoli nyomvonal kijelölése, és a helységek délen is egymás közelében találhatók. A délről érkező Fischa, Fischamend magasságában, természetvédelmi szakmai és tájképi szempontból is jelentős partvidéket képezve ömlik a Dunába.

Zwölfaxing, Himberg, a bécsi repülőtér és Ebergassing között egy sík vidék terül el, amely különösen a talaj mezőgazdasági célra való alkalmassága miatt közepes területi ellenállású. Ezenkívül ezen a területen nem rakódnak egymásra további területi ellenállások. Himbergtől délnyugatra csekély területi ellenállású területek találhatók.

- A Lajta és a védelemre érdemes **Leithaauen** ugyancsak **akadályt képez, amely keresztirányban halad át a szűk vizsgálati területen.** A Lajta mentén több településtest található, helyenként egymástól csekély távolságban. A településtestek több helyen azonban olyan távolságban vannak egymástól, hogy lehetségesnek tűnik a településektől viszonylag távoli keresztezés az új lineáris infrastruktúrával.

Az északon és szomszédon határos, kiterjedt akadályok közötti területen több **elszórtan fekvő,** nagyon nagy területi ellenállású, **kompakt települési terület** található. A Fischa és a Lajta között, az **Arbesthalidombság** területén található egy kiterjedt terület, amelynek nagy, illetve nagyon nagy területi ellenállása az alapvető topográfiai adottságra, valamint az ahhoz kapcsolódó hasznosításra (erdők, szőlőtermesztés) vezethető vissza. Nem utolsó sorban, a régió csekély erdősültségéből adódóan a védelmi, pihenési és jóléti funkciójú erdők nagy jelentőséggel bírnak. Ez a terület különösen a topográfiája miatt nagyon nagy területi ellenállást mutat a felületi infrastruktúrákkal szemben. Gallbrunn és Stixneusiedl helységektől délre a terep ismét síkabbá válik, a felületi infrastruktúrákkal szembeni területi ellenállások legalábbis a közepes osztályba sorolhatók.

A Fischától keletre Alsó-Ausztriában és a Lajtától keletre Burgenlandban a számos már meglévő **szélerőmű** területe **nagy területi ellenállást** mutat. Burgenlandban a kiterjedt **madárvédelmi területek** is **nagyon nagy érzékenységet** mutatnak a lineáris és felületi infrastruktúraprojektekkel szemben. Ezenkívül szinte a teljes szűk vizsgálati területen **közepes területi ellenállásúak** a **magas és közepes minőségű szántóföldek**, a **turisztikai célra alkalmas zónák** és a **hasznos funkciójú erdők.**

A Parndorfi-fennsíkon a települési területektől távol összefüggő területek találhatók, amelyek helyenként csak csekély területi ellenállásúak. Ilyen például a Prellenkirchentől északnyugatra Köpcsény (Kittsee) és Pama, valamint a Parndorftól északkeletre eső terület.

8

AZ ALTERNATÍVÁK KIDOLGOZÁSA

Az ÖBB-Infrastruktur AG tudatosan tartja meg a hálózatátalakítási javaslat általános jellegét. A környezeti jelentés a javasolt hálózatátalakítás megvalósulási területén a terminál különböző lehetséges helyszíneit vizsgálja. Ezek a terminál-elhelyezkedési alternatívák a felsőbbrendű közlekedési infrastruktúrákhoz viszonyított, funkcionális elhelyezkedésük tekintetében különböznek. A vizsgálat ezen felül kiterjed egy nulladik alternatívára is.

8 AZ ALTERNATÍVÁK KIDOLGOZÁSA

8.1.1 NULLADIK ALTERNATÍVA

A nulladik alternatíva a jelenlegi állapotot írja le, a javasolt hálózatátalakítás bevezetése nélkül; valamint leszögezi, hogy *„hálózati változtatások bevezetésére nem kerül sor, és belátható ideig csakis olyan intézkedéseket hozunk, illetve olyan fejlesztéseket hajtunk végre, amelyek a hálózati változtatásoktól függetlenek"* (BMVIT 2018, 86. oldal). Ez minden olyan, a térségben már meglévő és tervezett közlekedési infrastruktúrára vonatkozik, amelyek bevezetése 2040-ig, az előterjesztett környezeti jelentés elkészítésének időpontjáig végrehajtásra kerül. (6. fejezet)

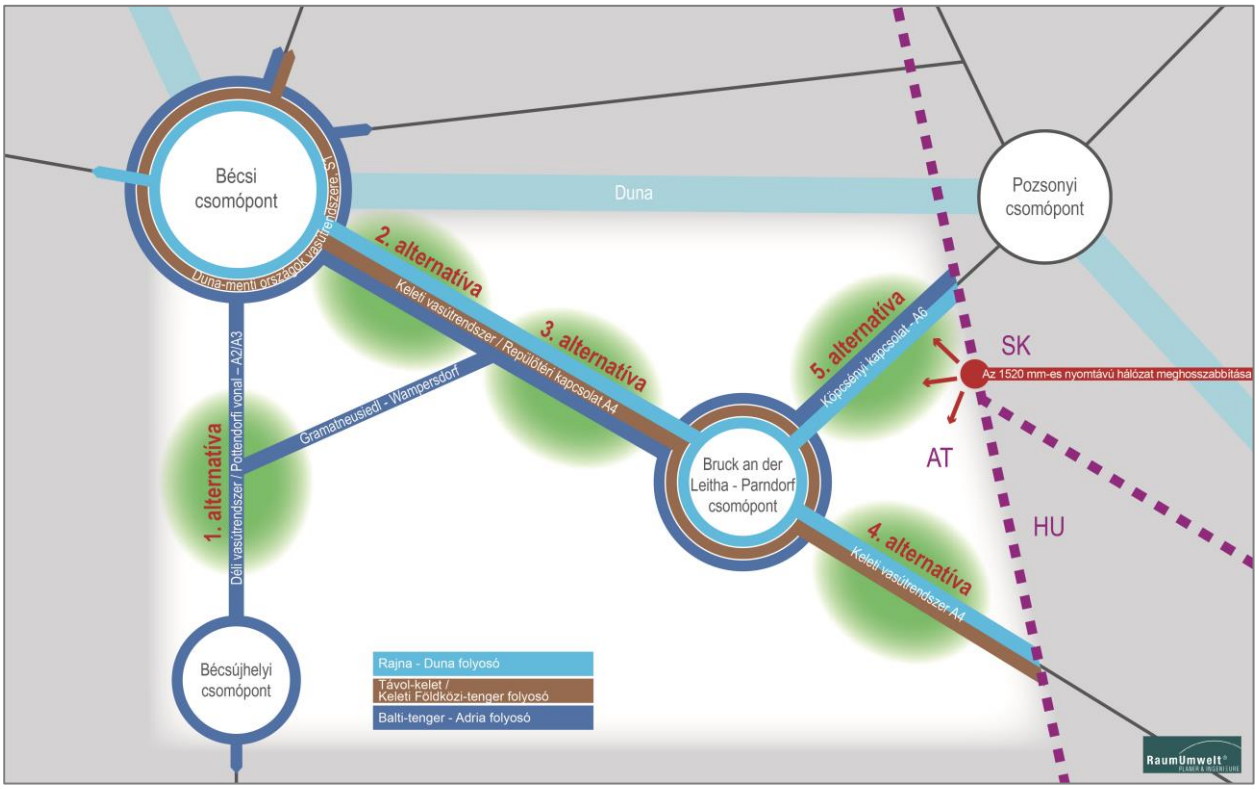
A nulladik alternatíva **referenciapontként** szolgál a vizsgált alternatívák összehasonlító kiértékeléséhez. A javasolt hálózatátalakítás környezetre gyakorolt hatásainak módszertanilag tiszta **összehasonlító értékelése** kizárólag egy ilyen nulladik alternatíva segítségével lehetséges.

A nulladik alternatíva magába foglalja a **terveknek Szlovákia területén történő megvalósítását**: az 1 520 mm-es nyomtávolságú útvonalak Kelet-Szlovákiától Pozsony tágabb területéig történő kibővítéséből indulunk ki. Ennek értelmében két terminált tervezünk: az Érsekújvár (Nové Zámky) pályaudvar változás nélkül szerepel a tervekben, amely az áruk regionális szintű elosztását szolgálja Szlovákián belül. Ezt egészíti ki **Pozsonytól délkeletre** egy **fiktív terminál**, az 1 502 mm-es nyomtávolságú és az 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózatokhoz, ill. a felsőbbrendű közúthálózathoz történő kapcsolódási pontként.

8.1.2 TERMINÁL-ELHELYEZKEDÉSI ALTERNATÍVÁK

A javasolt hálózatátalakítás terminál-elhelyezkedési alternatíváit a javasolt változtatások jellegének megfelelően, egyrészt a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat, másrészt a TEN-T felsőbbrendű infrastruktúra Bécstől keletre történő összekapcsolásának az alapvető helyi adottságok által meghatározott különböző lehetőségei alapján vizsgáljuk. Így a terv a terminál **kialakítási helye tekintetében** nagyvonalakban kidolgozott **alternatívákat** takar a szűkebb vizsgált területen. A terminál elhelyezkedési helyére vonatkozóan kidolgozott alternatívák a földrajzi elhelyezkedésen túl a felsőbbrendű vasút- és közúthálózathoz történő csatlakozás módjában is különböznek (vö. 50) Az alternatívák alapvető műszaki megvalósíthatóságát a BPG vizsgálja és igazolja.

Mivel az egyes terminál-elhelyezkedési alternatívákban a terminálok földrajzi elhelyezkedése különböző, különös tekintettel az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat Köpcsénynél lévő megadott határátlépő pontjától való távolságra, minden alternatíva **különböző terjedelmű útvonal-infrastruktúrát foglal magába a terminál helye és a határátlépő pont közötti szakaszon.** Ezen útvonal-infrastruktúrákra vonatkozóan feltételezéseket tehetünk nagy vonalakban a pályára, a hosszra, illetve az építés különös feltételeire.



50. ábra: A terminál helyének alternatívái a szűken vett vizsgált területen a TEN-T törzshálózat funkcionális fekvésének kontextusában (saját ábra)

51. ábra: A terminál helyének alternatívái a szűken vett vizsgált területen a felsőbbrendű közlekedési hálózat földrajzi fekvésének kontextusában (saját ábra)

A terminál helyére vonatkozó alternatívák nem veszik alapul és nem helyettesítik az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakítása utáni következő tervezési fázisként szereplő hely- és nyomvonalkiválasztási folyamatot. Csupán a felsőbbrendű közlekedési hálózat javasolt hálózatátalakításának rendszerbeli elhelyezkedését mutatják be.

8.1.2.1 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva (ST-1)

Az **1. terminál-elhelyezkedési alternatíva (ST-1)** a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat, az 1 435 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat, és a felsőbbrendű közúthálózat összekötésének terveit tartalmazza a **szűkebb vizsgált terület délnyugati részében**. A TEN-T törzshálózat (Balti-tenger - Adria folyosó) bekapcsolása ezen a területen a következő útvonalakon történik:

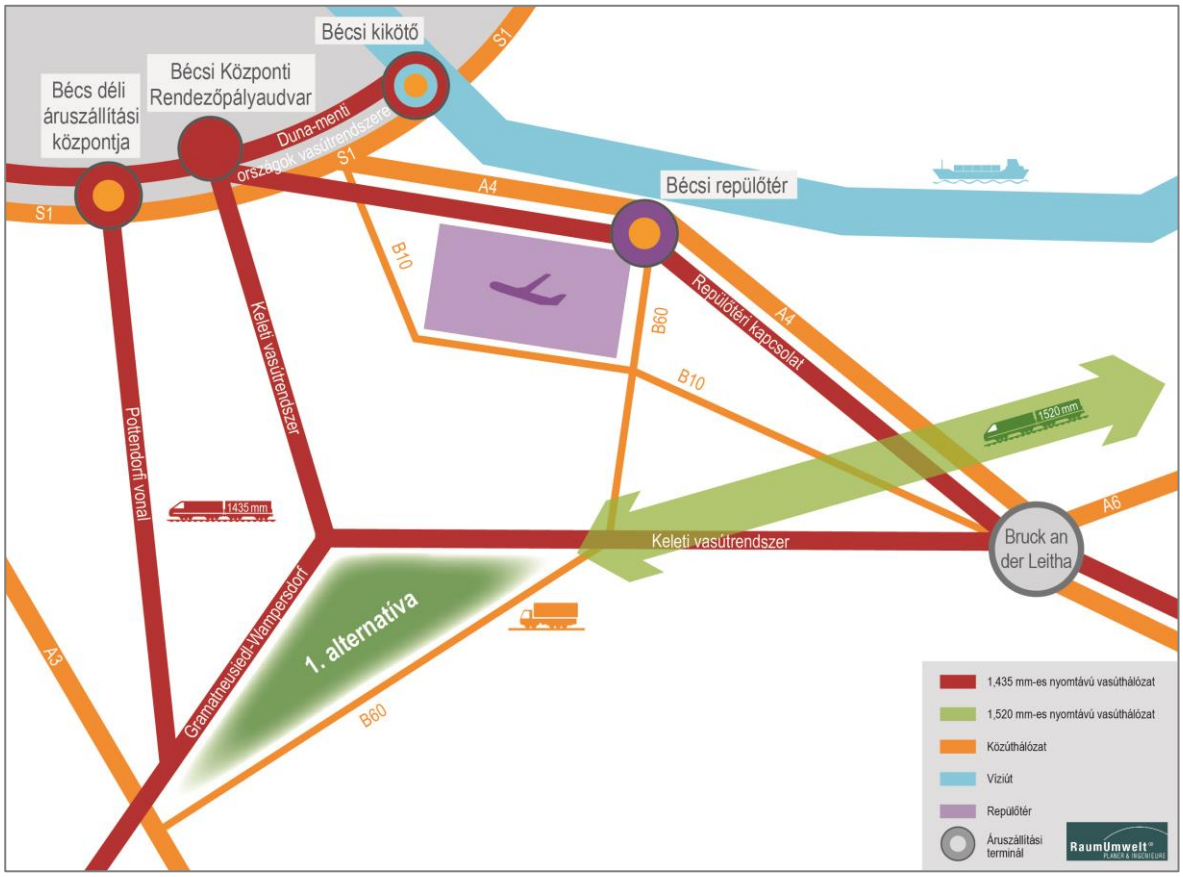
- Az Ostbahn (keleti vasúthálózat) Gramatneusiedl és Götzendorf közötti szakasza, illetőleg a B 60-as jelű Gramatneusiedl-Wampersdorf vonal Götzendorf és Unterwaltersdorf közötti szakasza
-

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatívában a terminált a forgalom áramlásának fő irányában lehet elhelyezni. Az adott feltételeknek megfelelő terminál műszaki megvalósíthatóságát alapvetően igazolták és végrehajthatónak találták.

Ahhoz, hogy az 1. terminál-elhelyezési alternatívát a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat Köpcsény térségében lévő határátkelő pontjával össze lehessen kapcsolni, egy **kb. 40-45 km hosszú szakasz** kiépítése szükséges. Ennek a pályának – a nyomvonal-fejlesztési és kiválasztási folyamat során megállapított útvonalától függetlenül - a következő tulajdonságokkal kell rendelkezni, ill. követelményeknek kell megfelelni:

- Egypályás, elektromos vasútvonal.
- Keresztülmegy Bruck an der Leitha vasúti csomópontján.
- A Bruck an der Leitha csomópont bekapcsolása a már meglévő felsőbbrendű közlekedési infrastruktúrába nyugati irányban (Ostbahn) és keleti irányban (A 6 észak-keleti autópálya, ill. a köpcsényi kapcsolódás) alapjában véve lehetséges.
- Az útvonal minden esetben keresztezi a Fischa folyót. A Lajta folyó keresztezése nem feltétlenül szükséges.

Az ST-1 funkcionális elhelyezkedése a felsőbbrendű közlekedési hálózathoz és logisztikai központhoz képest az 52. ábra látható.



52. ábra: Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját szerkesztés)

8.1.2.2 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva (ST-2)

A **2. terminál-elhelyezkedési alternatíva (ST-2)** a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat, az 1 435 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat, és a felsőbbrendű közúthálózat összekötésének terveit tartalmazza a **szűkebb vizsgált terület északnyugati részében**. A TEN-T törzshálózat (Rajna-Duna, Távol-Kelet / keleti Földközi-tenger és a Balti-tenger - Adria folyosó) **bekapcsolása** ezen a területen a következő útvonalakon történik:

- Az Ostbahn Bécs és Gramatneusiedl közötti szakasza, illetve a Duna-menti országokat összekötő vasútrendszer Bécs rendezőpályaudvari szakasza
- S 1 bécsi külső gyorsforgalmi út Schwechat Süd (déli csomópont) és Bécs déli áruszállítási központja (Güterzentrum Wien Süd) között

A 2-es alternatívát ezen felül további multimodális csomópontok, ill. logisztikai központok közelsége jellemzi:

- Bécs déli áruszállítási központja (Güterzentrum Wien Süd) (vasút/közút)
- Bécs Rendezőpályaudvar (Wien Zvbf) (vasút/közút)
- Bécsi kikötő (vasút/közút/hajózási útvonal)

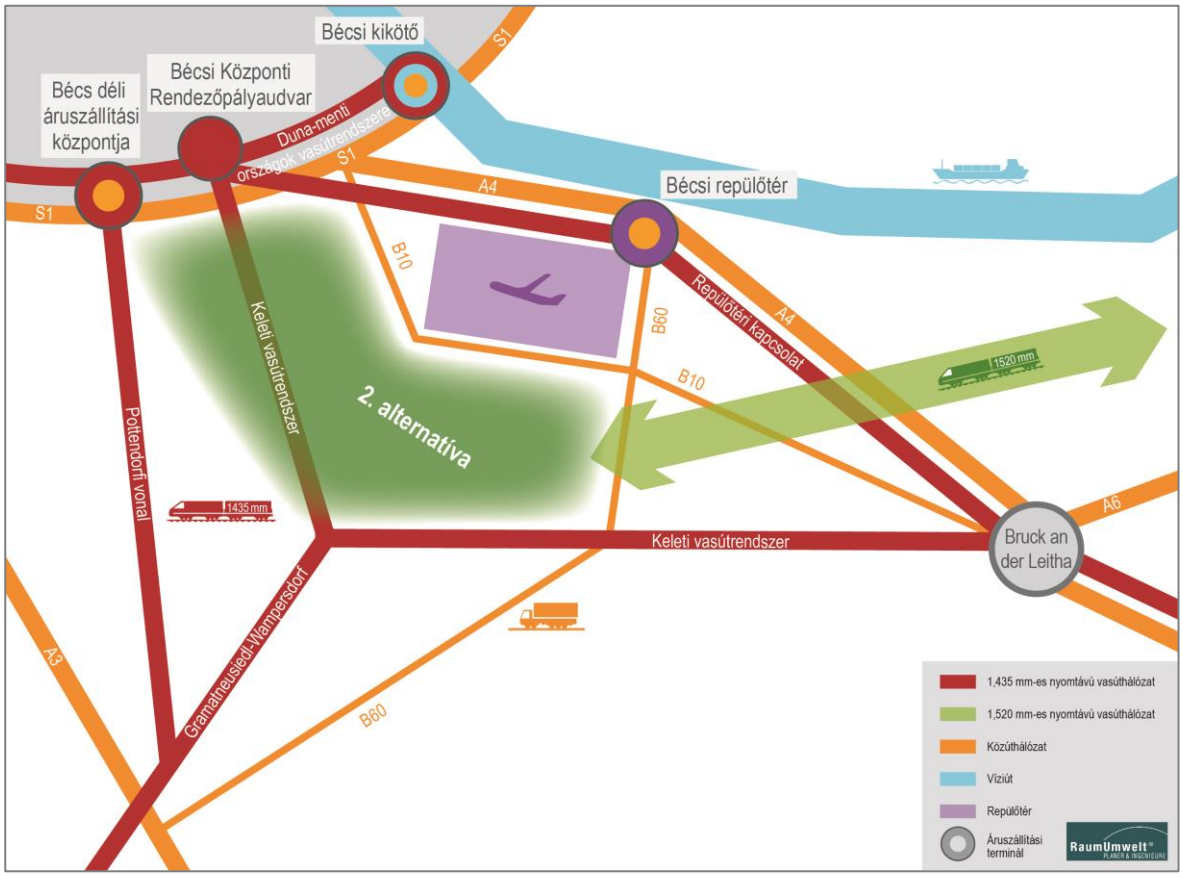
- Bécsi repülőtér (közút/légiforgalom)

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatívában a terminált a forgalom áramlásának fő irányában lehet elhelyezni. Az adott feltételeknek megfelelő terminál műszaki megvalósíthatóságát alapvetően igazolták és végrehajthatónak találták.

Ahhoz, hogy a 2. terminál-elhelyezkedési alternatívát a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat Köpcsény térségében lévő határátkelő pontjával össze lehessen kapcsolni, egy **kb. 45-50 km hosszú szakasz** kiépítése szükséges. Ennek a pályának – a nyomvonal-fejlesztési és kiválasztási folyamat során megállapított útvonalától függetlenül - a következő tulajdonságokkal kell rendelkezni, ill. követelményeknek kell megfelelni:

- Egypályás, elektromos vasútvonal.
- Keresztülmegy Bruck an der Leitha vasúti csomópontján.
- A Bruck an der Leitha csomópont bekapcsolása a már meglévő felsőbbrendű közlekedési infrastruktúrába nyugati irányban (Ostbahn) és keleti irányban (A 6 észak-keleti autópálya, ill. a köpcsényi kapcsolódás) alapjában véve lehetséges.
- Az útvonal minden esetben keresztezi a Fischa folyót. A Lajta folyó keresztezése nem feltétlenül szükséges.

Az ST-2 funkcionális elhelyezkedése a felsőbbrendű közlekedési hálózathoz és logisztikai központhoz képest az 53. ábra látható.



53. ábra: A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra)

8.1.2.3 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva (ST-3)

A **3. terminál-elhelyezkedési alternatíva (ST-3)** a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat, az 1 435 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat, és a felsőbbrendű közúthálózat összekötésének terveit tartalmazza a **szűkebb vizsgált terület középső részében**. A TEN-T törzshálózat (Rajna-Duna, Távol-Kelet / keleti Földközi-tenger és a Balti-tenger - Adria folyosó) **bekapcsolása** ezen a területen a következő útvonalakon történik:

- Az Ostbahn Bruck an der Leitha és Götzendorf közötti szakasza
- A B 10 Bruck an der Leitha és B 10/B 60 csomópont közötti, valamint a B 60 B 10/B 60 csomópont és Götzendorf közötti szakasza

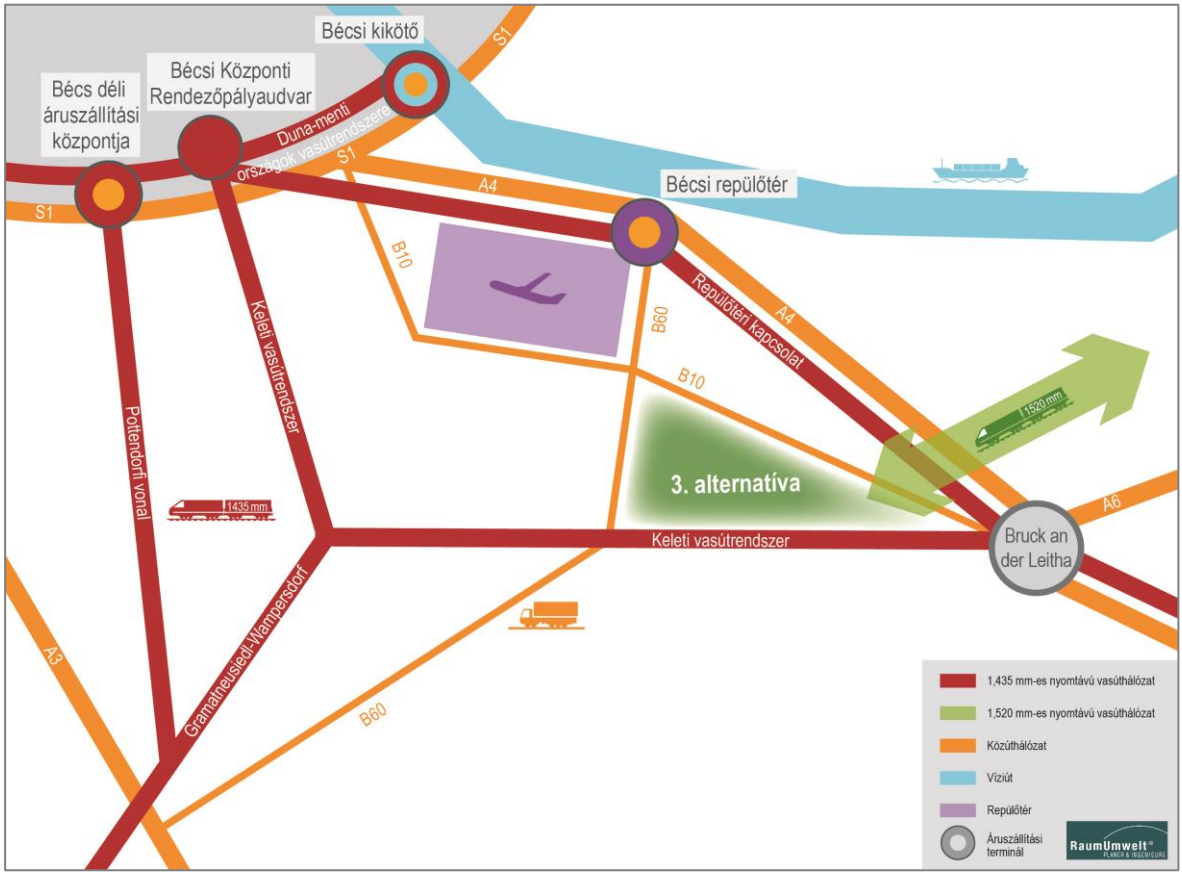
A 2-es terminál-elhelyezkedési alternatívát ezen felül a bécsi repülőtér, mint multimodális csomópont, ill. logisztikai központ közelsége is jellemzi.

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatívában a terminált a forgalom áramlásának fő irányában lehet elhelyezni. Az adott feltételeknek megfelelő terminál műszaki megvalósíthatóságát alapvetően igazolták és végrehajthatónak találták.

Ahhoz, hogy a 3. terminál-elhelyezkedési alternatívát a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat Köpcsény térségében lévő határátkelő pontjával össze lehessen kapcsolni, egy **kb. 30-35 km hosszú szakasz** kiépítése szükséges. Ennek a pályának – a nyomvonal-fejlesztési és kiválasztási folyamat során megállapított útvonalától függetlenül - a következő tulajdonságokkal kell rendelkezni, ill. követelményeknek kell megfelelni:

- Egypályás, elektromos vasútvonal.
- Keresztülmegy Bruck an der Leitha vasúti csomópontján.
- A Bruck an der Leitha csomópont bekapcsolása a már meglévő felsőbbrendű közlekedési infrastruktúrába nyugati irányban (Ostbahn, B 10) és keleti irányban (A 6 észak-keleti autópálya, ill. a köpcsényi kapcsolódás) alapjában véve lehetséges.
- Az útvonal minden esetben keresztezi a Fischa folyót. A Lajta folyó keresztezése nem feltétlenül szükséges.

Az ST-3 funkcionális elhelyezkedése a felsőbbrendű közlekedési hálózathoz és logisztikai központhoz képest az 54. ábra látható.



54. ábra: A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra)

8.1.2.4 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva (ST-4)

A **4. terminál-elhelyezkedési alternatíva (ST-4)** a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat, az 1 435 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat, és a felsőbbrendű közúthálózat összekötésének terveit tartalmazza a **szűkebb vizsgált terület délkeleti részében**. A TEN-T törzshálózatba (Rajna-Duna, Távol-Kelet / keleti Földközi-tenger) a **bekapcsolás** ezen a területen a következő útvonalakon történik:

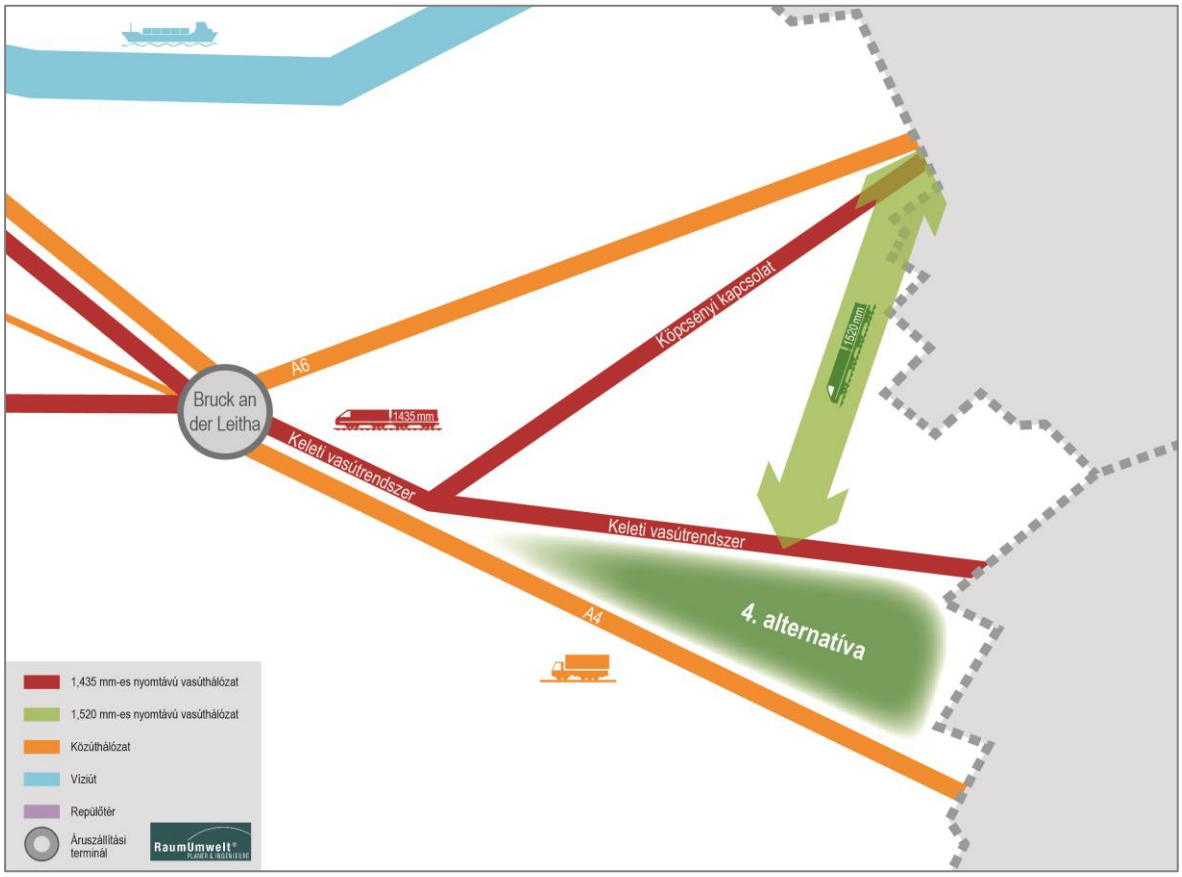
- Az Ostbahn Parndorf és a nickelsdorfi határátkelő közötti szakasza
- Az A 4-es autópálya Parndorf és a nickelsdorfi határátkelő közötti szakasza

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatívában a terminál a forgalom áramlásának fő irányában korlátozottan helyezhető el. Az adott feltételeknek megfelelő terminál műszaki megvalósíthatóságát alapvetően igazolták és végrehajthatónak találták.

Ahhoz, hogy a 4. terminál-elhelyezkedési alternatívát a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat Köpcsény térségében lévő határátkelő pontjával össze lehessen kapcsolni, egy **kb. 15-20 km hosszú szakasz** kiépítése szükséges. Ennek a pályának – a nyomvonal-fejlesztési és kiválasztási folyamat során megállapított útvonalától függetlenül - a következő tulajdonságokkal kell rendelkezni, ill. követelményeknek kell megfelelni:

- Egypályás, elektromos vasútvonal.
- A köpcsényi leágazással történő összekötés részben lehetséges.
- Az útvonal mindenképpen keresztezi a Lajtát.

Az ST-4 funkcionális elhelyezkedése a felsőbbrendű közlekedési hálózathoz és logisztikai központhoz képest az 55. ábra látható.



55. ábra: A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra)

8.1.2.5 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva (ST-5)

A **5. terminál-elhelyezkedési alternatíva (ST-5)** a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat, az 1 435 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat, és a felsőbbrendű közúthálózat összekötésének terveit tartalmazza a **szűkebb vizsgált terület északkeleti részében**. A TEN-T törzshálózat (Rajna-Duna, Távol-Kelet / keleti Földközi-tenger és a Balti-tenger - Adria folyosó) **bekapcsolása** ezen a területen a következő útvonalakon történik:

- Köpcsényi leágazás, illetőleg Ostbahn
- Az A 6 észak-keleti autópálya

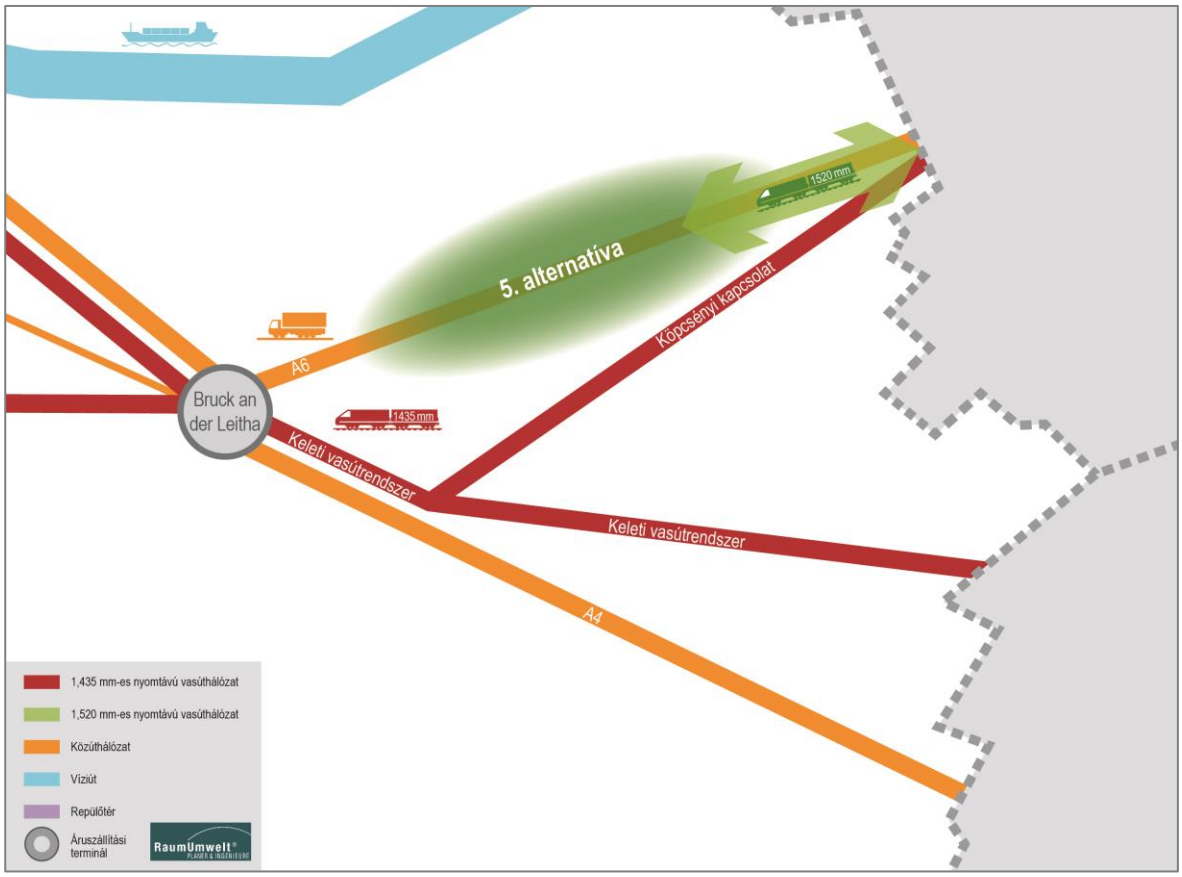
Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatívában a terminált a forgalom áramlásának fő irányában lehet elhelyezni. Az adott feltételeknek megfelelő terminál műszaki megvalósíthatóságát alapvetően igazolták és végrehajthatónak találták.

Ahhoz, hogy a 5. terminál-elhelyezkedési alternatívát a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat Köpcsény térségében lévő határátkelő pontjával össze lehessen kapcsolni, egy **kb. 1-15 km hosszú szakasz** kiépítése szükséges. Ennek a pályának – a nyomvonal-fejlesztési és kiválasztási folyamat során

megállapított útvonalától függetlenül - a következő tulajdonságokkal kell rendelkezni, ill. követelményeknek kell megfelelni:

- Egypályás, elektromos vasútvonal.
- A terminál bekapcsolása a már meglévő felsőbbrendű közlekedési infrastruktúrába alapjában véve lehetséges (A 6).
- A Lajta folyó keresztezése nem feltétlenül szükséges.

Az ST-5 funkcionális elhelyezkedése a felsőbbrendű közlekedési hálózathoz és logisztikai központhoz képest az 56. ábra látható.



56. ábra: Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra)

9

HATÁSVIZSGÁLAT

A terminál-elhelyezkedési alternatívák különböző területi hatásokat váltanak ki. A telephelyek ökológiai, gazdasági és társadalmi adottságai eltérőek. A terminálok elhelyezkedésétől és a szakaszhossztól függően különböző erősségű pozitív és negatív hatások határozhatók meg.

9 HATÁSVIZSGÁLAT

9.1 ÉRTÉKELÉSI KERET

A 22. táblázat: a kidolgozott, **fő- és részcélokat tartalmazó célrendszert** mutatja, az 5.3.1 fejezetben körvonalazott munkafolyamatok eredményeként. Az előreláthatólag jelentősebb hatásokat e célrendszer mentén értékeljük ki.

Fenntarthatósági dimenzió	Fő célkitűzés		Részcél	
Ökológia	Ö1	Az erőforrások megóvása és fenntartható használata	a	A levegő tisztaságának megőrzése és klímavédelem
			b	A vízi erőforrások védelme
			c	A talajban található erőforrások védelme
	Ö2	A biodiverzitás védelme	a	Élettér-hálózat
			b	Az állatok és élőhelyeik védelme
			c	A növények és élőhelyeik védelme
	Ö3	A természeti örökség megőrzése	a	A táj (mezőgazdasági területek) megőrzése
			b	A természetközeli vidékek és struktúrák megőrzése
Gazdaság	W1	Ausztria vonzóbbá tétele a vállalatok számára	a	A versenyképesség növelése
			b	A jólét növekedésének fenntartása
			c	A munkaerőpiac erősítése
	W2	A regionális gazdaság védelme és támogatása	a	A már meglévő területi gazdasági formák megőrzése és támogatása
			b	Lehetőségek teremtése a régió számára
			c	A régióban rejlő potenciál kihasználása és támogatása
	W3	A szabadon használható eszközök hatékony bevetése	a	Jól működő és a szükségleteknek megfelelő közlekedési rendszer kiépítése
			b	A közlekedési rendszer fejlesztése a fölérendelt közlekedéspolitikai célkitűzéseknek megfelelően
			c	Az összes pénzügyi ráfordítás optimalizálása
Társadalom	G1	Az emberi jólét védelme	a	Zajterhelés elleni védelem
			b	Légszennyezés elleni védelem
			c	A biztonság növelése
	G2	A kulturális identitás megőrzése	a	A kulturális örökség védelme
			b	A régió jellegének megőrzése
	G3	A már meglévő terület-hasznosítások további biztosítása	a	A terület üdülőterületként történő megőrzése
			b	Értéktárgyak védelme

22. táblázat: Célrendszer a fő- és részcélokkal (saját szerkesztés)

Az integrált célrendszer figyelembe veszi és integrálja az SP-V-törvény 5. § 4. pontjában meghatározott minden olyan célt is, amelyeket az **országos felsőbbrendű közlekedési hálózattal kapcsolatban** tűztek ki, és amelyeket a javasolt hálózatátalakítás során figyelembe kell venni. A23. táblázat e célok, valamint az integrált célrendszerben szereplő főcélok összehasonlításával mutatja be ezeket a megfontolásokat, illetve azok integrációját. A fő- és részcélok szöveges leírása a mellékletben olvasható.

			A célrendszerben szereplő fő célkitűzések								
			Ö1	Ö2	Ö3	W1	W2	W3	G1	G2	G3
Az SP-V-törvény 5. § 4. pontja szerinti célok a következők:	a.)	Fenntartható személy- és áruszállítás biztosítása a lehető legkedvezőbb szociális és biztonsági feltételekkel	x						x		
	b.)	Ez Európai Közösség céljainak megvalósítása, különösen az európai közös forgalmi hálózat és verseny megvalósítása terén				x		x			
	c.)	Magas környezetvédelmi színvonal biztosítása a környezetvédelmi tényezők figyelembe vételével	x	x	x				x	x	x
	d.)	A gazdasági és társadalmi összetartás erősítése Ausztriában és az Európai Közösségben				x	x			x	
	e.)	Kvalitatív szempontból értékes közlekedési infrastruktúra kialakítása a lehető legindokoltabb gazdasági feltételek mellett						x			
	f.)	A közlekedési módok relatív előnyeinek megtartása				x		x			
	g.)	A meglévő kapacitás optimális kihasználásának biztosítása						x			
	h.)	Az interoperabilitás és az intermodalitás kialakítása a különböző közlekedési módok között és azokon belül						x			
	i.)	a lehető legmagasabb összesített költséghaszon-arány						x			
	j.)	A szomszédos országok közlekedési útvonalhálózatához történő csatlakozás kiépítése, és az ezen hálózatokba történő becsatlakozás, valamint az interoperabilitás elősegítése.				x		x			

23. táblázat: Az SP-V-törvény 5. § 4. pontja szerinti célkitűzések figyelembe vétele a célrendszerben (saját szerkesztés)

Az értékelést egy hétfokozatú értékelési skála alapján végezzük (vö. 24. táblázat).

„túlnyomórészt célirányos”	„részben célirányos”	„tendenciáját tekintve célirányos”	„célsemleges”	„tendenciáját tekintve a céllal ellentétes”	„részben a céllal ellentétes”	„túlnyomórészt a céllal ellentétes”
++	+	(+)	0	(-)	-	--

24. táblázat: A célteljesülési fok ábrázolása (saját szerkesztés)

Az értékelési skála pontos bemutatása, valamint további módszertani információk az 5.3 olvashatók.

Az ökológiai dimenzió[35]

Ö1 – Az erőforrások védelme és fenntartható használata

A fő célkitűzés a levegő, az éghajlat, valamint a víz- és talajerőforrások megóvására irányul.

A közlekedési rendszer fenntartható kialakítása és a modern infrastruktúra megteremtése során központi szerepet kap a **mobilitással kapcsolatos emisszió és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése.** A klímavédelem fő célját a stratégiákban és a céldokumentumokban minden közigazgatási területi szinten rögzítették. A célkitűzések eléréséhez a fosszilis energiahordozók használatának csökkentésére van szükség, azonban ezt csak közép-és hosszútávon érhetjük el. A közlekedési rendszerrel kapcsolatban ezért különösen fontos azokat a változtatásokat végrehajtani, amelyek lényegében globális szinten hatnak az üvegházhatású gázok kibocsátásának mennyiségére. Ez maga után vonja a **levegő tisztaságának és minőségének javulását** is.

A vízi erőforrások védelme és fenntartható felhasználása a talajvízre és a felszíni vizekre egyaránt vonatkozik. Az infrastruktúra tervezése negatívan hathat a vízi erőforrásokra, pl. a talajfedés, szennyeződések, valamint egyéb káros anyagok bekerülése során. A víz természetes körforgásának megőrzése érdekében is el kell kerülni a védett és kímélendő területek megzavarását.

A **jó minőségű talaj** és annak fenntartható használata többek között az élelmiszer-gyártásra, a klíma stabilizációjára, és a ökoszisztéma-szolgáltatásokra is jelentősen kihat. A közlekedési infrastruktúra, pl. a talajfedés, negatívan hathat a talaj minőségére és funkcióira. A talaj takarékos használata, valamint a talajfedés elkerülése központi jelentőségű a talaj védelme szempontjából.

Ö2 – A biodiverzitás védelme

A fő célkitűzés az élőhelyek összekapcsolására, az állatok és élőhelyeik védelmére, valamint a növények és élőhelyeik védelmére irányul.

A fajták sokszínűségének eléréséhez feltétlenül szükséges az élőhelyek összekapcsolása. Az **élőhelyek összekapcsolása** szempontjából nagy jelentősége van a **természetvédelmi területeknek, az erdők és**

[35] Az ökológiai dimenzió az SP-V-törvény 6. § 2. bekezdés 8. pontja szerint a következő szempontokat foglalja magába: biodiverzitás, növény- és állatvilág, talaj, víz, levegő, éghajlati tényezők, táj

az állatok vonulási útvonalainak. Ezeket a természetközeli élőhelyeket a közlekedési infrastruktúra feldarabolhatja, esetleg tönkre is teheti, ami pedig fajok eltűnéséhez, illetve a biodiverzitás elvesztéséhez vezethet.

Az **állatok és élőhelyeik** tekintetében a fajgazdagság és a honos fajok képviselete jelzésértékű lehet. Az élőhelyek ökológiai funkcionalitása szintén információval szolgálnak az állatvilág állapotát illetően. A közlekedési infrastruktúra az állatvilágot negatívan befolyásolhatja, mivel az élőhelyeket tönkreteheti, szétszabdalhatja, vagy megzavarhatja.

A **növényvilág** állapotát többek között a fajgazdagság, az ökológiai funkcionalitás, vagy az őshonos fajok jelenlétének mértéke jelzi. A közlekedési infrastruktúra megzavarhatja az élőhelyeket és a fajokat, pl. azzal, hogy szétszabdalja az élőhelyeket.

Ö3 – A természeti örökség megőrzése

A fő célkitűzés a táj, a természetközeli vidékek és struktúrák megőrzése.

A **hagyományos tájképek** a természeti örökség kulcselemei, amelyeket védeni kell, és meg kell őrizni a maguk sokszínűségében, egyediségében és szépségében. E kulturális és tájjellegű örökségeket a közlekedési infrastruktúra fejlesztése – azok szétszabdalása és megzavarása által – veszélyeztetheti.

A **természetközeli vidékek és struktúrák,** illetőleg az ártéri erdők megőrzése nagy jelentőséggel bír a természeti örökség megőrzésében. Ezek fontos ökológiai funkciókat töltenek be. A közlekedési infrastruktúra ezeket a vidékeket tönkreteheti vagy felszabdalhatja.

A társadalmi dimenzió[36]

G1 – Az emberi jólét védelme

A fő célkitűzés a zajterhelés elleni védelmet, a légszennyezés elleni védelmet és a biztonság növelését foglalja magába.

A közlekedési infrastruktúra elkerülhetetlenül **zajjal** jár, ami negatív hatással lehet az **emberi egészségre**. Ezen oknál fogva az infrastruktúra tervezésénél fokozottan ügyelni kell e negatív hatások kiküszöbölésére, csökkentésére, vagy kevésbé érzékeny területekre történő áthelyezésére, amennyiben lehetséges. Potenciális konfliktusforrások lehetnek a lakott területek, valamint a szabadidős és rekreációs területek.

A közlekedési infrastruktúra elkerülhetetlenül **légszennyezéssel** jár, ami negatív hatással lehet az **emberi egészségre**. Ezen oknál fogva az infrastruktúra tervezésénél fokozottan ügyelni kell e negatív hatások kiküszöbölésére, csökkentésére, vagy kevésbé érzékeny területekre történő áthelyezésére. Potenciális

[36] A társadalmi dimenzió az SP-V-törvény 6. § 2. bekezdés 8. pontja alapján a következő aspektusokat foglalja magába: lakosság, az emberek egészsége, értéktárgyak, valamint az építészeti és régészeti kincseket is magába foglaló kulturális örökség

konfliktusforrások lehetnek a lakott területek, valamint a szabadidős és rekreációs területek. A jelenleg tervezett hálózatátalakítás közvetlen légszennyezést a tervekben szereplő vasútvonal villamosítása miatt előre láthatólag nem fog okozni. Ugyanakkor légszennyezést okoz a közútról érkező tehergépjárművek aránya a terminál körül, valamint a logisztikai központ forgalma.

A közlekedési rendszer befolyásolhatja a **közlekedésbiztonságot**, valamint a **természeti katasztrófák** hatásait is. A tervezett vasútvonal célja az áruszállítás kiszolgálása, és nem bír közvetlen jelentőséggel a személyi közlekedésbiztonságára. Ugyanakkor, pl. a közlekedési infrastruktúra tervezése és végrehajtásának módja megváltoztathatja egy-egy vidék árvíz-veszélyeztetettségét.

G2 – A kulturális identitás megőrzése

A fő célkitűzés a kulturális örökség védelme és a régió jellegének megőrzése.

A szűkebb vizsgálati területen **régészeti kincsek és ásatási helyek** is találhatók. Ezek kultúrtörténeti értékük mellett a térség regionális identitása szempontjából is fontosak. A tervezett infrastruktúra kiépítése ezeket a kincseket veszélyeztetheti vagy tönkreteheti.

A térséget a kultúrtörténeti kincsek mellett a **régióra jellemző hasznosítási módok** és települési struktúrák határozzák meg. A meglévő, kistelkes településtípusok méretarányait az infrastruktúra megvalósítása megzavarhatja.

G3 – A meglévő területhasznosítás további biztosítása

A fő célkitűzés a térség rekreációs területként történő megőrzése, valamint az értéktárgyak megóvása.

Az érintett területet rekreációs területként sokoldalúan használják: az összefüggő szabad tereket pl. szabadban történő testedzésre használják, és azok a helyi lakosság számára szabadidős programokat kínálnak. A közlekedési infrastruktúra a meglévő területeket felszabdalhatja vagy tönkreteheti, ami pedig a hasznosítást illető konfliktusokat eredményezhet.

A szűkebb vizsgált területen számos **felsőbbrendű infrastruktúra** található, mint pl. közlekedési útvonalak, villamos vezetékek, és egyéb föld alatti vezetékek, pl. földgázvezetékek. Ezen infrastruktúrákat a további infrastruktúrák tönkretehetik, vagy azok áthelyezését tehetik szükségessé. Egyes esetekben működésük megzavarása következhet be.

A gazdasági dimenzió

W1 – Ausztria vonzóbbá tétele a vállalatok számára

A fő célkitűzés a versenyképesség növelése, a jólét növekedésének fenntartása, valamint az osztrák munkaerőpiac erősítése.

A közlekedési infrastruktúrák nagyban hozzájárulnak az erős **gazdasági helyzet** kialakulásához, valamint a **nemzetközi versenyképességhez**. Ebből azok az üzemek és vállaltok profitálnak, amelyeknek a székhelye a közlekedési csomópontokban, vagy egy általánosan jól megközelíthető helyen található. Az infrastruktúrák összekapcsolása és kapacitásuk növelése pozitívan befolyásolhatja a versenyképességet és a helyszín minőségét.

Egy társadalom jólétének szempontjából többek között a **gazdasági teljesítmény** is döntő szerepet játszik. A GDP növekedése, valamint az értékteremtés növekedése ennek központi indikátora. A közlekedési infrastruktúrák fontos közvetlen és közvetett gazdasági impulzusokat jelenthetnek a gazdasági helyzet számára.

A **munkaerőpiac** jelentős szerepet játszik abban, hogy Ausztria mekkora vonzerőt képvisel a vállalatok számára. Itt fontos tényező egyrészt a kínálat és a munkahelyek megközelíthetősége, másrészt a foglalkoztatási ráta is. A közlekedési infrastruktúrák gazdasági impulzusokat jelenthetnek a gazdasági helyzet számára.

W2 – A regionális gazdaság védelme és támogatása

A fő célkitűzés a már meglévő területi gazdasági formák megőrzése és támogatása, a régióban rejlő potenciál kiépítése, valamint a régióban már meglévő potenciál kihasználása.

A **regionális gazdaság**, illetve a területi gazdasági formák, a mindenkori terület specifikus adottságaitól függenek. A szűk vizsgálati területen különösen markánsak a mezőgazdasági művelési formák, valamint a szélerőműveken és a nyersanyagkitermelésen alapuló energiagazdaság. A már meglévő fejlesztési formákat továbbra is támogatni és növelni kell. Az új infrastruktúrák tönkretehetik a már meglévő gazdasági formákat, vagy megzavarhatják azok működését, illetőleg a hasznosítással kapcsolatban is konfliktusok merülhetnek fel.

A regionális gazdaság – az aktuális állapotától függetlenül – **növekedési potenciált** hordoz magában. Célunk, hogy új potenciálokat teremtsünk a regionális gazdaság még erősebbé tétele érdekében. A közlekedési infrastruktúrák új gazdasági impulzusokat adhatnak az innováció serkentésére.

Ugyanakkor a már meglévő regionális potenciált az infrastruktúra bővítése korlátozhatja is. A kis- és középvállalkozásokat, illetve a turizmust a nagyvolumenű infrastruktúra zavarhatja, így az a meglévő potenciál elégtelen kihasználásához vezet.

W3 – A szabadon használható eszközök hatékony bevetése

A fő célkitűzés egy jól működő és az igényeknek megfelelő közlekedési rendszer kiépítése, a közlekedési rendszer a fölérendelt közlekedéspolitikai célkitűzéseknek megfelelő fejlesztése, valamint az összes pénzügyi bekerülés optimalizálása.

A közlekedési rendszer akkor **felel meg az igényeknek**, ha kimutathatóan a legjobban teljesíti a mobilitási igényeket. Ennek bizonyítását mind az összes közlekedési módra, mind pedig az egyes közlekedési módokon belül el kell végezni. Az igények kielégítése egyrészt a modern infrastruktúra kiépítésére, másrészt az interoperábilis és multimodális közlekedésszervezés lehetővé tételére is vonatkozik.

A közlekedési rendszer hatékonysága a közlekedési rendszerek **fenntartható tervezésére** is vonatkozik, ezzel elősegíti az áruszállítás közútról vasútra történő átirányítását. Ugyanígy vonatkozik azonban egy hatékony, interoperábilis és összekapcsolt európai forgalmi rendszer kiépítésére is.

A hatékony közlekedési rendszer szempontjából ügyelni kell a **pénzügyi eszközök megfelelő felhasználására** is. Ez mindenekelőtt a bekerülési költségekre irányadó, azonban a kapcsolódó intézkedések költségeire és a működési költségekre is vonatkozik. A pénzügyi eszközöket hatékonyan kell felhasználni úgy a megépítés, mint a telek megváltása vagy az üzemelés költségeinek tekintetében is.

9.2 AZ ELŐRELÁTHATÓLAG JELENTŐS HATÁSOK LEÍRÁSA

A várhatóan jelentős hatások **meghatározása, leírása és értékelése** egy meghatározott célrendszer szempontjai alapján történik. (vö. 5.3.1). Az integrált célrendszer szerint a hatásokat a fenntarthatóság három dimenzióján keresztül írjuk le:

- Ökológia
- Társadalom
- Gazdaság

A hatások meghatározását, leírását és értékelését az egyes differenciált térségekben **külön-külön végezzük el a funkcionális és szűk vizsgálati területekre,** mivel az előre láthatóan jelentős hatások ezen két térség-típusban, azok természeténél fogva, markánsan elkülönülnek.

A funkcionális vizsgálati területen elsősorban azokra a **közvetett hatásokra** fordítunk figyelmet, amelyek a közlekedési hálózat egészének megváltozásából adódnak pl. a teherforgalmi utak megváltozása, az áruszállítás áthelyeződése közútról vasútra, gazdasági impulzusok stb.).

A szűkebb vizsgálati területen az elemzés olyan **közvetlen hatásokra** összpontosít, amelyekkel **mindenképpen számolni kell**, amennyiben a javasolt hálózatátalakítás keretében a vasúti tervek megvalósításra kerülnek. Mivel a szűkebb vizsgálati területen a vasúti terv többféle módon is megvalósulhat, a **hatások pontos és konkrét leírása nem** lehetséges. Ezért elsősorban azokat a hatásokat írjuk le, amelyekkel mindenképpen számolni kell pl. területfelhasználás, a táj felszabdalása a lineáris infrastruktúrákkal, az áruterminál zajkibocsátása stb.).

9.2.1 NULLADIK ALTERNATÍVA

Az alternatívák leírását és kiértékelését elősegítendő, meghatároztunk egy **nulladik alternatívát**, amely a vasúti közlekedési hálózat javasolt hálózatátalakítások nélküli állapotát írja le. A **fejlesztések tervezésénél a már meglévő vasúti infrastruktúrából** indulunk ki (vö. 6.2). A szükséges befektetésektől és üzemben tartási intézkedésektől eltekintve, Bécstől keletre nem tervezzük további vasúti forgalmi hálózat kiépítését.

Szlovákiában a Kassai központú 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat **Pozsonytól keletre** kibővítésre kerül, és itt építik meg a tervezett végállomást. Szlovákia és Ausztria különböző infrastrukturális adottságai miatt a modális megoszlás eltér attól, ami a javasolt hálózatátalakítás bevezetése után alakulna ki: a nulladik alternatíva esetén a teherforgalom **29%-a kerül át vasútra,** míg **71%-ot közúton** bonyolítanak (a BPG saját számításai). Ez a posztulált modális megoszlás a következő feltételezéseken alapul:

Csatlakozás az európai vasúthálózathoz

Mind Bécs, mind Pozsony alapvetően megfelelően integrált a TEN-T hálózatba. Mindenesetre, a Pozsonyi csomópont elsősorban az **észak-déli irányra** összpontosít, és többek között jó összeköttetéssel rendelkezik Csehország és Magyarország felé, amelyek az 1 435 mm-es és 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózatokat összekapcsoló terminál forgalma szempontjából csak alárendelt szerepet játszanak. Ezen felül, a **Lengyelország irányába kiépített infrastruktúra** jelenleg fejlesztés alatt áll, mivel Szlovákia fontos összekötő kapocs a lengyel Északi-tengeri kikötő és a Balkán adriai kikötője között (vö. pl. az AMBER elnevezésű nemzetközi vasúti teherforgalmi folyosó).

Bécs ezzel szemben már jelenleg is jól kiépített csatlakozással rendelkezik **nyugati és délnyugati irányban**, amelyet ráadásul a következő évtizedben, különösen a vasúti forgalom tekintetében még tovább **fejlesztenek** (vö. 6.2.2). Ezen felül, Pozsonyhoz hasonlóan, közvetlen összeköttetéssel rendelkezik Csehország és Magyarország felé.

Mivel a Pozsony térségéből nyugatra és délnyugatra történő közlekedés a bécsi csomópont érintésével a legrövidebb, azonban ehhez a Bécstől keletre kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat **által jelentett kapacitás nem** áll rendelkezésre, egy Pozsonytól délkeletre felépített terminál a Pozsony és Bécs közötti forgalom tekintetében **logisztikai kihívást** jelent.

A javasolt hálózatátalakításoktól független infrastruktúra tervezett kiépítése

Az osztrák vasúti infrastruktúra bővítése a javasolt hálózatátalakításoktól függetlenül a következő évtizedben működőképes módon megvalósul (vö. 6.2.2). Ezzel még az 1 435 és 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózatok közötti átrakodó terminál megnyitása előtt **további kapacitások** nyílnak meg a déli és nyugati tengelyen, amelyek az előre látható háttérforgalmat a vasúton ki tudják szolgálni.

Szlovákiában viszont különösen a Pozsony-Zsolna-Kassa tengely mentén kiépülő, valamint egyéb projektek élveznek elsőbbséget, amelyek a közép- és kelet-szlovákiai vidékeket teszik megközelíthetővé (Közlekedési Minisztérium, a Szlovák Köztársaság Építési és Regionális Fejlesztése 2016).

A **pozsonyi csomópontot**, amely a várostól délkeletre fekvő terminál esetében útba esne, előre látható-an a városi személyforgalom számára bővítenék. Ezáltal azzal is kell számolni, hogy a pozsonyi csomópont a jövőben is **relatív alacsony nyugat-keleti áteresztőképességgel** fog rendelkezni a vasúti áruszállítás vonatkozásában.

Villamos felsővezetékek

Az osztrák vasúti hálózat 15 kV, illetve 16,7 Hz feszültségű váltóárammal működik. A Pozsony körüli vasúti hálózat ezzel ellentétben 25 kV, illetve 50 Hz feszültségű váltóáramot használ. Az **osztrák elektromos vasúti hálózatot Svájcban és Németországban** is használják, míg a szlovák rendszer Délkelet-Európában és Nyugat-Európában is működik.

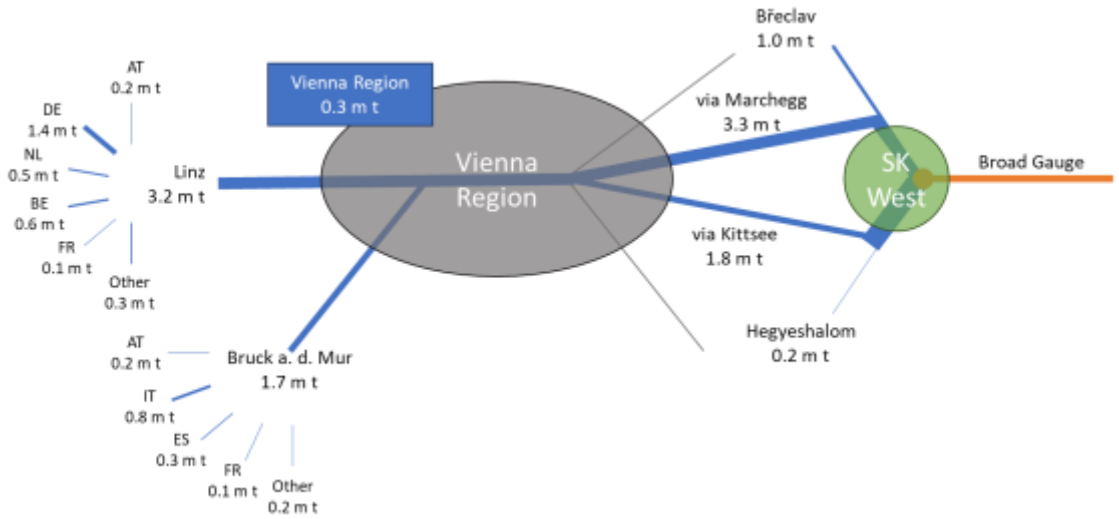
Ezzel egy tehervonat egy 1 435- és 1 520 mm-es kettős nyomtávolságú, Bécstől keletre fekvő termináltól **megszakítás nélkül, egy mozdonnyal** eljuthat a releváns célállomásokra, pl. Duisburgba. Ellenben, egy Pozsonytól délkeletre fekvő terminál esetében ugyanezt az összeköttetést a rövid szakasz miatt az osztrák határig vagy **mindkét váltóáram-feszültség felvételére alkalmas mozdonnyal** kell megoldani, **vagy** a határon **mozdonyt kell cserélni**. Ez a terminál gyűjtőterületén jelentősen megdrágítja a vasúti közlekedést, annak ellenére, hogy csak a Pozsony és Bécs közötti, csekély távolságot kellene áthidalni.

Vasútpolitika

Az osztrák és szlovák vasúti politika hosszú távon más-más problémákra fókuszál, ami a vasúti áruszállítás versenyképességére is hatással van. Míg Ausztriában ambiciózus és számszerűsíthető **célkitűzések** léteznek a vasúti áruszállítás **kiépítésére** és támogatására vonatkozólag (BMVIT 2012: 66. o.), a vasúti hálózattal kapcsolatos szlovák célkitűzések kevésbé differenciálódnak a személy- és áruszállítás között. Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic 2016: 54. o.) A Pozsonytól délkeletre kiépített terminál esetében így aránytalanul kisebb mértékű politikai erőfeszítéseket várhatunk azzal kapcsolatban, hogy az érintett forgalmat áttereljék a vasúti közlekedési mód felé.

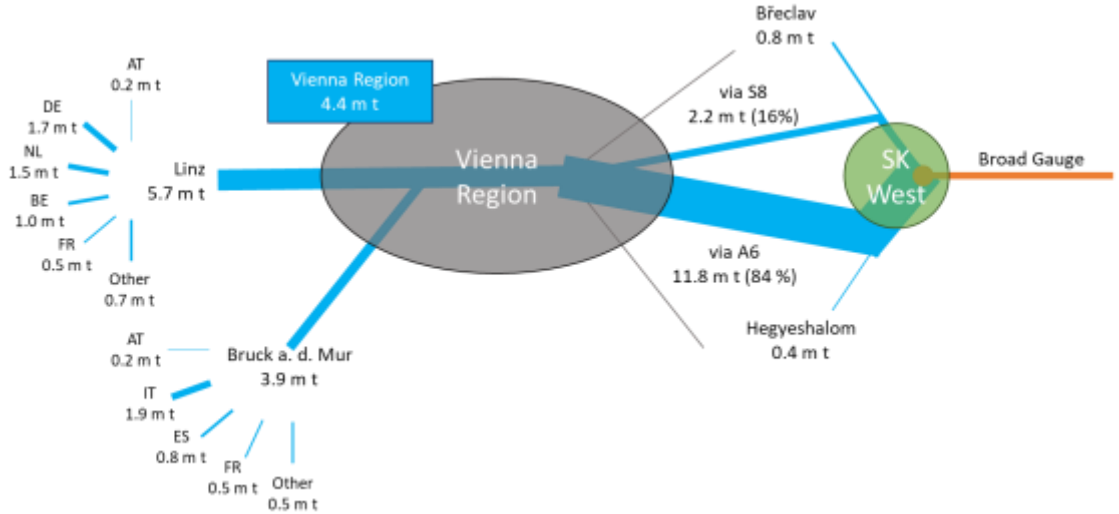
Származtatott áruszállítás a hátországi közlekedésben

Abból indulunk ki, hogy évente kb. 3,3 millió tonna árut szállítanak Marchegg-en keresztül a Marchegg-i keleti vasúton, illetőleg az Ast Gänserndorf-Marchegg vonalon. Mintegy 1,8 millió tonna árut szállítanak Köpcsény felé a keleti vasútrendszeren (vö. 57. ábra).



57. ábra: Az áruszállítás mennyisége 2050-ben, a nulladik alternatíva esetén, vasúton (a BPG saját számításai)

A közúti forgalomban a javasolt hálózatátalakítások megvalósításával összehasonlítva lényegesen **több teherautó** terheli a szlovák, de az osztrák úthálózatot is: kereken 12 millió tonna árut szállítanak az A 6-os autópályán, és több mint 2 millió tonna árut az S 8-as úton. (vö. 58. ábra).



58. ábra: Az áruszállítás mennyisége 2050-ben, a nulladik alternatíva esetén, közúton (a BPG saját számításai)

Ugyanakkor, amennyiben a terminált Szlovákiában építik meg, akkor – szemben az ausztriai megépítéssel – nem jelentkeznek a terminálban és a tervezett logisztikai központban dolgozók utazásai sem. A közúthálózatot így kereken **5 000-el több áruszállítás** terheli meg (vö. 25. táblázat:). Összehasonlításképpen: 2019 májusában több mint 100 000 jármű haladt át naponta az A 4 kelet autópályán a Schwechat-i csomóponton, ebből kb. 12 000 jármű volt 3,5 t feletti[37]. A terminál ezen felüli célforgalma több vi-

[37] Jármű/24 h hétfőtől péntekig, Mannswörth célállomás (ASFINAG 2019b)

szonylaton oszlik meg; sőt, a jelenlegi, emelkedőnek látszó terheléssel összehasonlításban a plusz terhelés nem aránytalanul nagy.

	Dolgozók által generált forgalom (Személyautó/24 h)	Áruszállítás (Kisteherautó, teherautó, nyergesvontató /24 h)[38]	Összesen (Jármű /24 h)
Terminál	-	-	-
Logisztikai központ	-	5.030	5.030
Összesen	**-**	**5 030**	**5 303**

25. táblázat: Napi forgalom 2040-ben az osztrák hálózat nulladik alternatíva szerinti működése esetén (a BPG saját számításai, saját szerkesztés)

Az alábbiakban a nulladik alternatíva esetén jelentkező hatásokat ismertetjük.

Ö1: Az erőforrások védelme és fenntartható használata

A tervezet hozzájárul ahhoz, hogy az áruszállítást globális szinten átirányítsuk az éghajlatot kímélő vasúti közlekedési mód felé. A nulladik alternatíva nem jár ilyen hatással, ami pedig **negatív tendenciákat eredményezne az éghajlatváltozás és a légszennyezés tekintetében**.

A változtatások elvetése ahhoz vezet, hogy a víz-erőforrást **nem érik járulékos hatások**, valamint a talaj járulékos fedése vagy hasznosítása sem történik meg. Ezzel párhuzamosan semmilyen hatással nincs ezeknek az erőforrásoknak a védelmére vagy javítására sem.

Ez azt jelenti, hogy az erőforrások védelmére és fenntartható használatára irányuló célkitűzések szempontjából a nulladik alternatíva **enyhén negatívan** értékelendő.

Ö2: A biodiverzitás védelme

A nulladik alternatíva megvalósulása sem pozitív, sem negatív hatást nem gyakorol a biológiai sokszínűség védelmére. Ezen oknál fogva a nulladik alternatíva az Ö2-es jelölésű részcél szempontjából **célsemlegesként** értékelendő.

Ö3: A természeti örökség megőrzése

A nulladik alternatíva megvalósulása sem pozitív, sem negatív hatást nem gyakorol a természeti örökség megőrzésére. Ezen oknál fogva a nulladik alternatíva az Ö3-as jelölésű részcél szempontjából **célsemlegesként** értékelendő.

[38] Kisteherautó, teherautó, nyergesvontató

W1: Ausztria vonzóbbá tétele a vállalatok számára

A nulladik alternatíva Ausztria gazdasági helyzetének szempontjából **relatív visszaesést** jelentene a projekt megvalósításával összehasonlítva. A **versenyképesség nem erősödne**, mivel a konkurens európai logisztikai csomópontokkal szemben Ausztria hátrányt szenvedne. A logisztikai ágazat – többek között a gyarapodó internetes kereskedelemnek és a növekvő globális, regionális és helyi szintű áruszállítási keresletnek köszönhetően – egyre intenzívebben nyer teret. Még a logisztika terén jelentős ismeretekkel rendelkező cégek, azaz a logisztikai részlegekkel rendelkező cégek esetében is fennáll a **külföldre költözés** veszélye, amennyiben Ausztria vonzereje – mint üzleti helyszín – más logisztikai központokhoz képest csökken.

Ezáltal annak veszélye is növekszik, hogy az **értékteremtés kiáramlik** Ausztriából, és ennek negatív hatásait a GDP alakulásában is érezni lehet. Emiatt a nulladik alternatíva megvalósulása relatív visszaesést okozna. A javasolt hálózatátalakítások elvetése ennek megfelelően ahhoz vezet, hogy bizonyos ágazatokban a munkahelyek áthelyezésének kockázata is megnövekszik.

W2: A regionális gazdaság védelme és támogatása

A nulladik alternatíva ebből a szempontból **sem pozitív, sem negatív hatásokkal nem rendelkezik**: a már meglévő, helyhez kötött gazdasági formákat, pl. a mezőgazdaságot vagy az energiagazdaságot nem zavarja meg, de azokat nem is segíti elő. Ugyanezen oknál fogva, a régiónak nem nyerünk új potenciált sem, így adott esetben veszélyeztetjük a már meglévő regionális potenciálokat.

W3: A szabadon használható eszközök hatékony bevetése

A nulladik alternatíva **tendenciálisan negatív** hatást gyakorol a szabadon használható eszközök hatékony bevetésére irányuló cél megvalósítására. A javasolt hálózatátalakítások hozzájárulnak egy jól működő és az igényeket kielégítő közlekedési rendszer kiépítéséhez: a korszerű infrastruktúra megteremtése elősegíti a már meglévő kapacitás multimodális kihasználását. A nulladik alternatíva nem járul hozzá egy jól működő közlekedési rendszer létrehozásához; éppen ellenkezőleg, sokkal inkább a **közúthálózat további terhelését** eredményezi.

Ezen felül, Ausztria a **vasúti infrastruktúra** jó kiépítettségének köszönhetően **magas potenciállal rendelkezik az áruszállítás vasútra történő áthelyezése** szempontjából. A javasolt hálózatátalakítások hozzájárulnak ezen potenciál kihasználásához; amennyiben azokat nem valósítjuk meg, ez a potenciál kiaknázatlan marad.

A nulladik alternatíva a vasúti forgalomhálózat tekintetében különböző intézkedéseket kell hozni. Ezek nem a kapacitásbeli szűk keresztmetszetek kiküszöbölésére vonatkoznának, hanem egy **új, a keleti vasútrendszer mentén létrehozandó kistérségi összeköttetés létesítése** miatt válnának szükségessé

a teherforgalom áramlási szegmenseinek hatékonyabb összekötése érdekében. Az intézkedéseket az osztrák vasúti hálózat következő területein kell végrehajtani:

- Ostbahn (Keleti vasútrendszer)
  - Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): a déli kanyar megépítése (szintbeli)
  - Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): felüljáró megépítése
  - Parndorf-i pályaudvar: új vágányok építése, áthelyezése, szigetperon
  - Gattendorf-i pályaudvar: vágányok hosszabbítása

Egy első hozzávetőleges költségbecslés alapján a vasúti hálózat fejlesztésének többletköltségei **kb. 158 millió eurót** tesznek ki (2019-es árakon).

Ezen felül, a nulladik alternatíva megvalósítása közúti építkezési intézkedéseket is maga után von a terminál forgalma által okozott többletterhelés[39] eloszlatására. Ez a már meglévő közlekedési csomópontok **kapacitásának bővítéseit** foglalja magába az osztrák közúthálózat következő területein:

- S 1 Schwechat-i csomópont
  - Forgalmi sávok építése
  - 2-sávos felvezető rámpa
  - A völgyhíd- és hídszerkezetek kiszélesítése
- A 4: Bruckneudorf-i csomópont
  - 2-sávos felvezető rámpa
  - A völgyhíd kiszélesítése
- A 1: St. Pölten-i csomópont
  - 2-sávos felvezető rámpa az S 33-ra
  - Az S33 hídszerkezetének kiszélesítése

Másrészt, az ASFINAG-hálózatban közlekedő további teherautó-forgalom **parkolási szükségletei** szintén megnövekednek. Egy első hozzávetőleges költségbecslés alapján a felsőbbrendű közúthálózat járulékos intézkedéseinek várt többletköltsége legalább **durván 39 millió euró** (2019-es árakon).

A vasúti-és közúthálózatot érintő járulékos intézkedések költségei, és ezzel a nulladik alternatíva összköltsége kb. **197 millió eurót** tesz ki (2019-es árakon) (vö. 26. táblázat).

[39] Abból kiindulva, hogy további intézkedések válnak szükségessé, amikor is a szolgáltatás E-ről F minőségűre romlik.

A nulladik alternatíva költségei [millió EUR], 2019-es árakon	
Közvetlenül a hálózatátalakításból eredő projektköltségek (Az államhatártól a terminálig terjedő szakasz, a terminál, valamint a terminál és a már meglévő hálózat közötti szakasz)	-
Járulékos intézkedések összesen, vasút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	158 millió euró
Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): a déli kanyar megépítése (szintbeli)	
Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): A felüljáró megépítése	
Parndorf-i pályaudvar: új vágányok építése, áthelyezése, szigetperon	
Gattendorf-i pályaudvar: vágányok hosszabbítása	
Járulékos intézkedések összesen, közút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	39 millió euró
S 1 Schwechat-i csomópont: Forgalmi sávok építése	
S 1 Schwechat-i csomópont: 2-sávos felvezető rámpa	
S 1 Schwechat-i csomópont: A völgyhíd- és hídszerkezetek kiszélesítése	
A 4: Bruckneudorf-i csomópont: 2-sávos felvezető rámpa	
A 4: Bruckneudorf-i csomópont: A völgyhíd kiszélesítése	
A 1: St. Pölten-i csomópont: 2-sávos felvezető rámpa az S 33-ra	
A 1: St. Pölten-i csomópont: Az S33 hídszerkezetének kiszélesítése	
Kamionpihenők	
Összköltség	**197 millió euró**

26. táblázat: A nulladik alternatíva költségeinek összetétele millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés)

A felsorolt, az osztrák vasút- és közúthálózatot érintő járulékos intézkedések **a már meglévő hálózat kapacitásbővítéseit** tartalmazzák. Ezzel a tervezés és megvalósítás alapvetően az országos felsőbbrendű közlekedési hálózatot érintő sürgető előzetes változtatások nélkül lehetséges. A környezeti hatásvizsgálat esetleges szükségességére az egyes járulékos intézkedések tekintetében a **következő tervezési fázisok** térnek majd ki.

G1: Az emberi jólét védelme

Az emberi jólétre a nulladik alternatíva erős **többletterhelést** jelent. A javasolt hálózatátalakítás elvetése esetében a szűkebb vizsgálati területen a közúti forgalom jelentős növekedésével kell számolni. Ezzel együtt megnövekszik a **zajterhelés és a légszennyezettség.** A javasolt hálózatátalakításhoz képest a **balesetek kockázata** szintén megnövekszik.

G2: A kulturális identitás megőrzése

A nulladik alternatíva a kulturális javakra a szűkebb vizsgálati területen **sem negatív, sem pozitív hatást** nem gyakorol. Regionális szinten, a jelenlegi település-struktúra, illetve a régióra jellemző egyéb hasznosítások tekintetében a nulladik alternatíva sem bír semmiféle hatással, mivel új infrastrukturális elemeket nem hoznak létre, és így a hasznosítással kapcsolatos konfliktusok sem keletkezhetnek.

G3: Meglévő területi hasznosítások további biztosítása

A rekreációs területeket, valamint a jelenlegi anyagi javakat a nulladik alternatíva **sem pozitívan, sem negatívan** nem befolyásolja.

A nulladik alternatíva hatásvizsgálatának összefoglalása

A nulladik alternatíva egyik részcél tekintetében sem értékelhető pozitívan (vö. 27. táblázat). Ez mindenekelőtt annak a ténynek tudható be, hogy amennyiben a javasolt hálózatátalakítás mégsem valósul meg, úgy nem keletkeznek új hálózati elemek, és így **pozitív impulzusokkal sem szolgálhatunk** pl. a nemzetgazdaság vagy a vizsgálati területen működő regionális gazdaságok számára. Ennek megfelelően, a már meglévő erőforrásokra, a biodiverzitásra vagy a természeti örökségre gyakorolt hatásokkal nem számolhatunk. Ugyanakkor, a **már meglévő potenciálok**, pl. a vasúti áruszállítás potenciáljait **sem aknázzuk ki.** Továbbá, Ausztria relatíve veszíteni fog gazdasági vonzerejéből. A várt járulékos közúti áruszállítás negatív hatásokat fog eredményezni, pl. megnövekszik a zajterhelés és a légszennyezettség, valamint a balesetveszély.

Ugyanakkor, a nulladik alternatíva megvalósulása esetén a **hálózatátalakítás céljait nem érjük el.** Nem teremtjük meg egy nagy kapacitású, globális jelentőségű áruszállítási összeköttetés infrastrukturális előfeltételeit, illetve nem válik lehetővé ennek a kötöttpályás áruforgalomnak a lebonyolítására Bécsen, mint a TEN-T törzshálózat legjelentősebb csomópontján keresztül.

Ökológia								Gazdaság									Társadalom						
Ö1			Ö2			Ö3		W1			W2			W3			G1			G2		G3	
a	b	c	a	b	c	a	b	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	a	b
-	**o**	**o**	**o**	**o**	**o**	**o**	**o**	**-**	**-**	**(-)**	**o**	**o**	**o**	**(-)**	**(-)**	**(-)**	**-**	**-**	**-**	**o**	**o**	**o**	**o**

27. táblázat: A nulladik alternatíva célkitűzéseinek megvalósulási foka (saját szerkesztés)

9.2.2 A HÁLÓZATÁTALAKÍTÁS ELŐRELÁTHATÓLAG JELENTŐS HATÁSAINAK LEÍRÁSA

9.2.2.1 Az előreláthatólag jelentős, a funkcionális vizsgálati területre gyakorolt hatások leírása

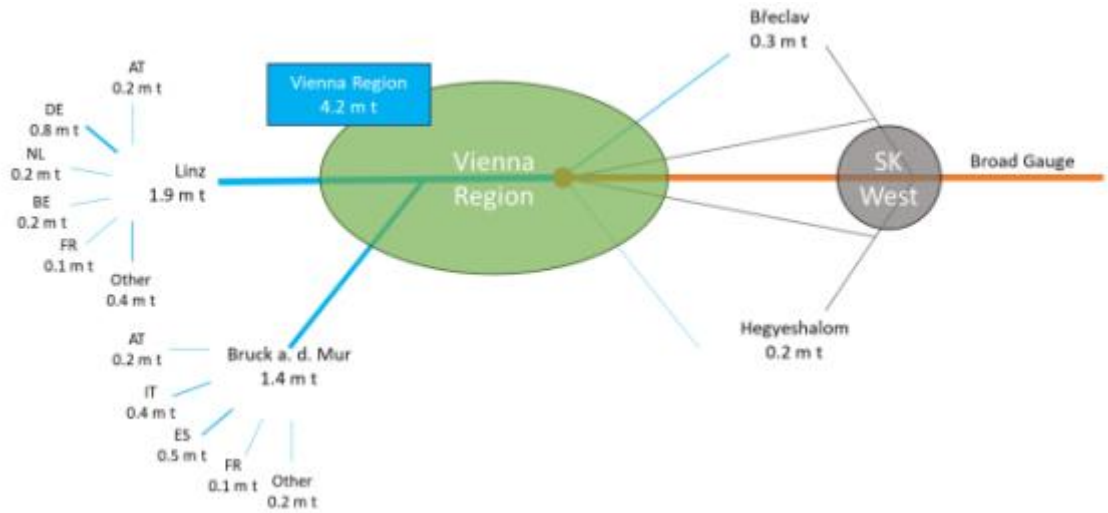
A javasolt hálózatátalakítás egy **konkrét terven** alapul: az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat kibővítése Kassától Szlovákia keleti részén keresztül, a Bécstől keletre eső területig. Az **útvonalvezetést szlo-**

vák oldalról már pontosították; erre vonatkozólag egy **környezeti hatásvizsgálatot** hajtottunk végre (vö. 1). A javasolt hálózatátalakítás így azon az előzményen alapul, hogy a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú szakasz szlovák oldalon Köpcsény osztrák-szlovák államhatárnál ér véget. Amennyiben a javasolt hálózatátalakítás nem kerül megvalósításra, abból indulunk ki, hogy az 1 520 mm-es nyomtávolságú szakasz a Pozsonytól keletre fekvő területen ér véget (nulladik alternatíva, vö. 8.1.1). Ezen oknál fogva a funkcionális vizsgálati terület szempontjából a nulladik alternatívával összehasonlítva kevesebb megkülönböztető hatással kell számolni.

Gazdasági hatások másodlagos mértékben az érsekújvári (Nové Zámky) termináltól, ám mindenekelőtt a Bécstől keletre létesítendő termináltól várhatók: a projekt megvalósítása nyomán **Ausztria gazdasági helyszínként betöltött pozíciója** összességében várhatóan erősödni fog. Ez a maga nemében egyedülálló, globális jelentőségű projekt jelentősen hozzájárul **Ausztria világgazdaságban betöltött helyének javításához**. A **versenyképesség** javulni fog, és az akár Ázsia bekapcsolását is jelentő összeköttetésből Európa többi része is profitál. A **helyszín általános minősége** javulni fog. Ez a **munkaerőpiacra** szintén pozitív kihatásokat fog gyakorolni: a **munkahelyek megközelíthetősége és a munkahelykínálat** – mindenekelőtt a projekt közvetett hatásai és, ezzel összefüggésben, a nemzetgazdaságra gyakorolt hatásai által is – javulni fog. Ez pozitívan hat Ausztria **jóléti szintjének** megőrzésére, illetve emelkedésére. A terv ebből következően a **gazdaság növekedését** és Ausztria **jólétének** növekedését is maga után vonja.

Az **európai és globális összforgalmi rendszerrel** kapcsolatban is pozitív hatásokkal számolhatunk. A projekt hozzájárul egy működő, hatékony és környezetbarát közlekedési rendszer kialakításához: megfelel a **kor szabványainak**, és támogatja az áruszállítás **multimodális lebonyolítását**. A már meglévő kapacitások az **igényeket kielégítő, új alternatíva** kialakításával optimális módon kihasználhatók. A **TEN-T törzshálózat** szintén erősödik, mivel jelentősen javul a kapcsolat az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózathoz, a vasúti áruszállítás összességében vonzóbb lesz, valamint a vasúti áruszállítás igénybe vétele is növekszik. E hatások megfelelnek az **európai közlekedéspolitika célkitűzéseinek.**

Függetlenül a terminál elhelyezkedésétől, az összprojekt megvalósítása jelentős mértékben hozzájárul a **globális áruszállítási rendszer környezetbarátabbá tételéhez**. A vasúti forgalom, minden egyéb közlekedési móddal összehasonlítva (kamion, óceánjárók, légiközlekedés) kevesebb üvegházhatásúgáz-kibocsátásért felelős, és ez a specifikus, teljesítményre vonatkozó összértékelés esetében is igaz. A teherforgalom vasúton történő bonyolítása ezért hozzájárul a **klímavédelemhez** is. Az áruk vasúton különösen **hatékonyan** eloszthatók egy olyan csomóponton, mint amilyen Bécs is. Ezen felül a vasúti szállítás érezhetően biztonságosabb, mint a közúti szállítás, miközben a károsanyag-kibocsátása relatíve alacsony.



59. ábra: Az áruszállítás mennyisége 2050-ben, közúton (a BPG saját számításai)

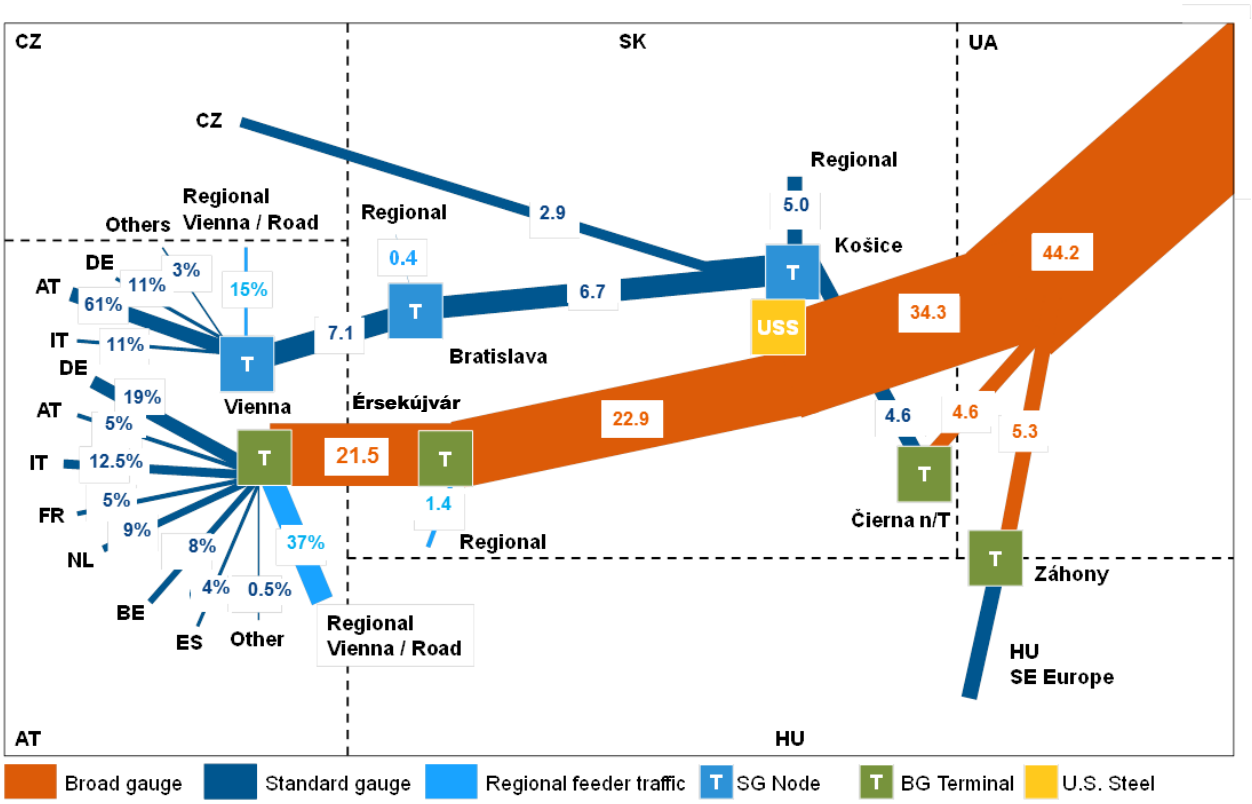
A szlovák közlekedési rendszerrel kapcsolatban várt hatások csak csekély mértékűek: Érsekújvár (Nové Zámky) pályaudvarán évente kb. 1,4 millió tonna árut **rakodnak át teherautókra, helyi elosztásra**. Az osztrák terminálokról az áruk kb. 37%-át, vagyis durván 8 millió tonna árut szállítanak tovább teherautón. Ezek durván fele Bécs nagytérségében kerül további elosztásra; kb. 1,9 millió tonna nyugati irányba, míg kb. 1,4 millió tonna áru déli irányban folytatja útját. A maradék durván 0,5 millió tonnát északon és keleten osztják tovább. (vö. 59. ábra) Ez azt jelenti, hogy a regionális közúthálózat terhelése markánsan növekszik. Ehhez még hozzájön az a kb. 5 900 további jármű, amennyivel az áru- és személyszállítás lebonyolítására használt járművek száma 2050-re megnövekszik (vö. 28. táblázat:)[40]. Összehasonlításképpen: 2019 májusában több mint 100 000 jármű haladt át naponta az A4 kelet autópályán a Schwechat-i csomóponton, ebből kb. 12 000 jármű volt 3,5 t feletti[41]. A terminál ezen felüli célforgalma több viszonylaton oszlik meg; sőt, a jelenlegi, emelkedőnek látszó terheléssel összehasonlításban a plusz terhelés nem aránytalanul nagy. Az **alsóbbrendű közúthálózatra, vagyis a további elosztási útvonalakra gyakorolt hatásokat** a terminál konkrét helyétől függően a 9.2.3 részletezzük.

	Dolgozók által generált forgalom (Személyautó/24 h)	Áruszállítás (Kisteherautó, teherautó, nyergesvontató / 24 h)[42]	Összesen (Jármű /24 h)
Terminál	260	1.930	2.190
Logisztikai központ	1.710	2.000	3.710
Összesen	**1 970**	**3 930**	**5 900**

28. táblázat: Napi forgalom 2040-ben az osztrák hálózaton, az 1-5. terminál-elhelyezkedési alternatívák esetén (a BPG saját számításai, saját szerkesztés)

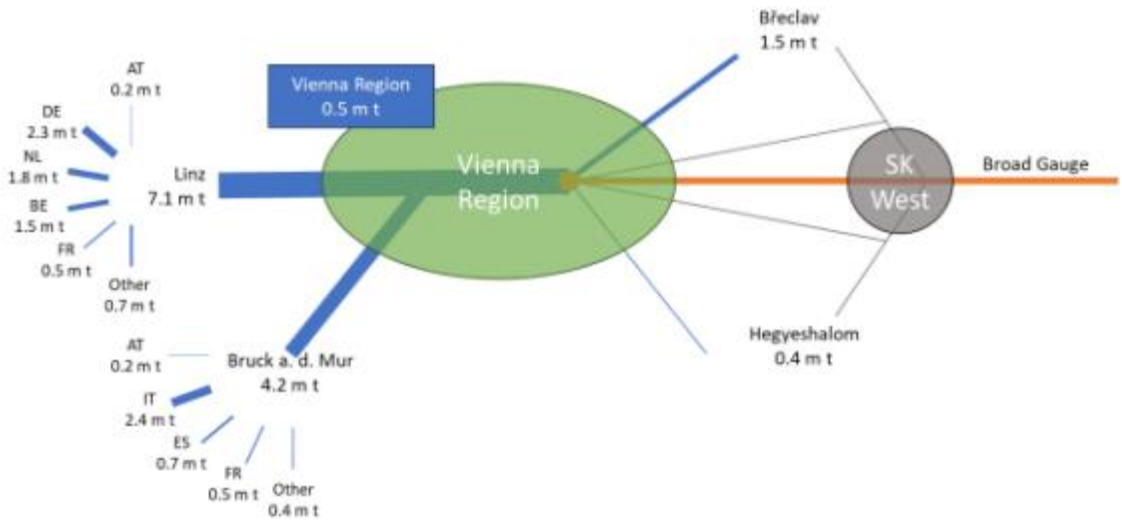
[40] A közúti forgalom vizsgálatának keretében abból indultunk ki, hogy a 2050-re prognosztizált forgalmi értékek már 2040-ben megvalósulnak.
[41] Jármű/24 h hétfőtől péntekig, Mannswörth célállomás (ASFINAG 2019b)
[42] Kisteherautó, teherautó, nyergesvontató

A maradék 63% árut **vasúton szállítják tovább**. Ezeket legnagyobb részben a terminál és Németország (19%), valamint Olaszország (12,5%) között szállítják. Az áruszállítás ezen felül a terminált Hollandiával, Belgiummal, Franciaországgal és Spanyolországgal összekötő szakaszokon történik. Az áruk 5%-át Ausztrián belül szállítják el vasúton. Azokat az árukat, amelyeket Kelet-Szlovákiában rakodnak át, illetve onnan származnak, és az **1 435 mm-es nyomtávolságú hálózaton** keresztül Bécsbe vagy Bécsből szállítják, nagyrészt Ausztria más részeibe (61%), illetve Németországba és Olaszországba (mindkét esetben 11%) fuvarozzák tovább (vö. 60. ábra).



60. ábra: Az áruszállítás mennyisége 2050-ben millió t-ban a Kassa–Bécs szakaszon a célkitűzés megvalósítása esetén (a BPG saját számításai)

Ez azt jelenti, hogy durván 7 millió tonnát nyugati irányban, durván 4 millió tonnát déli irányban, és durván 0,5 millió tonna árut pedig Bécs nagytérségében osztanak el. A fennmaradó durván 2 millió tonnát északra és keletre fuvarozzák tovább. (vö. 61. ábra).



61. ábra: Az áruszállítás mennyisége 2050-ben, vasúton (a BPG saját számításai)

Azzal lehet számolni, hogy a célkitűzés megvalósítása után naponta további **56 vonat** közlekedik majd az 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózaton a terminálon át. Ennek következtében a déli tengelyen tíz vonat (hat Villach-on, négy Spielfelden keresztül), a nyugati szakaszon 42 vonat (32 Passaun, tíz Salzburgon keresztül) fog közlekedni. Összehasonlításképpen: A 2018-as évben átlagosan napi 219 vonat közlekedett a déli tengelyen, ebből 100 volt tehervonat[43]. A nyugati tengelyen ez az érték 359 vonatot jelentett, amelyből 147 volt tehervonat[44]. Ez azt jelenti, hogy még a jelenlegi, emelkedőnek látszó terheléssel összehasonlításban sem aránytalanul nagy a plusz terhelés. Az új forgalom a 2016-os évhez képest 17%-kal növeli a vonatok által megtett kilométerek számát, a bruttó tonnakilométerek száma pedig 19%-kal nő az ÖBB-Infrastruktur AG hálózatán bonyolított áruszállításban (az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai). A vonalak kapacitását ezáltal csak mérsékelten használjuk ki: délkeleti irányban a vasúti áruszállításhoz szükséges kapacitás 21%-át használjuk, nyugati irányban pedig ez az érték megáll 14%-nál. Egyéb szakaszokon pedig 10% alatt marad (a BPG saját számításai).

9.2.2.2 Az előreláthatólag jelentős, a szűk vizsgálati területre gyakorolt hatások leírása

A javasolt hálózatátalakítások megteremtik egy új áruszállítási útvonalszakasz keretfeltételeit, amelynek végpontja a Bécstől keletre fekvő térségben lesz. Ennek kapcsán egy elektromos, egypályás, új építésű vonalról van szó. Kiindulópontja a köpcsényi államhatár; végpontja pedig a terminál lesz.

A szűk vizsgálati területen tapasztalható **területi hatásokat** ebben a tervezési fázisban **nem lehet helyspecifikusan** meghatározni. A terminál helyét még nem jelölték ki, ezért a nyomvonal és annak hossza is egyelőre ismeretlen. A szűk vizsgálati területre gyakorolt hatások **természetükben és intenzitásukban** különösen függenek a **terminál felépítési helyétől**. Ezért bizonyos területi hatásokkal **mindenesetre számolni kell:**

[43] A Bécsújhely (Wiener Neustadt) - Ternitz keresztmetszet
[44] Az Ybbs a.d. Donau - Amstetten keresztmetszet (a régi és új építésű vonalak egyaránt szerepelnek az ábrában)

- Az új vonal, valamint a terminál kiépítése **területfoglalással** jár.
- A vonal kiépítése **tájképi** beavatkozást is jelent. Az, hogy ez a táj további felszabdalásának formájában, vagy a már meglévő lineáris infrastruktúra barrier hatását erősítve fog-e jelentkezni, a nyomvonal tényleges helyzetétől függ. A terminál tájképre gyakorolt hatásai szintén függenek annak pontos helyétől, illetve az ottani sajátosságoktól, pl. a tájba történő beágyazásától a tervezés során.
- A nyomvonal mentén és a terminál közelében megnövekszik a **zajkibocsátás, illetve a zajimisszió.**
- Az árukat a tervezett terminálban részben át kell rakodni teherautókra. Ez a teherautó-fogalom miatt a **légszennyezőanyag-kibocsátást helyileg megnöveli**. Ugyanez érvényes az ott dolgozók által generált célforgalomra is, az újonnan teremtett munkahelyek vonatkozásában.
- A terminál helyétől függően elképzelhető, hogy a **Lajtát**, vagy a **Lajtát és a Fischa folyót** is keresztezni kell. Ennek megfelelően, az érintett folyómedrek mentén a Natura 2000 jelű vidékek keresztezése is szóba jöhet.
- A terminál helyétől függően elképzelhető, hogy az **Alpok-Kárpátok folyosót is keresztezni, vagy érinteni kell**.

A területi kihatások természete és intenzitása ezért nagymértékben függ a terminál helyétől, valamint a nyomvonal hosszától és területi elhelyezkedésétől.

A szűk vizsgálati területre többek között jellemző a kompakt, falu jellegű településtörzsek sokasága. A terület mezőgazdasági hasznosításán túl, a szélenergia kiaknázása, illetve a turisztikai igénybevétel is jelentős (vö. 7.2.1). A tervekben szereplő terminál kb. 150 hektáron terül el, ezzel pedig területileg nagymértékben túlszárnyalja a már meglévő rendszereket. Ez azt jelenti, hogy a terminál helyétől függően a **régióra jellemző hasznosítások megszokott arányait** megzavarhatja. Ez pedig veszélyezteti a regionális jellemzőket.

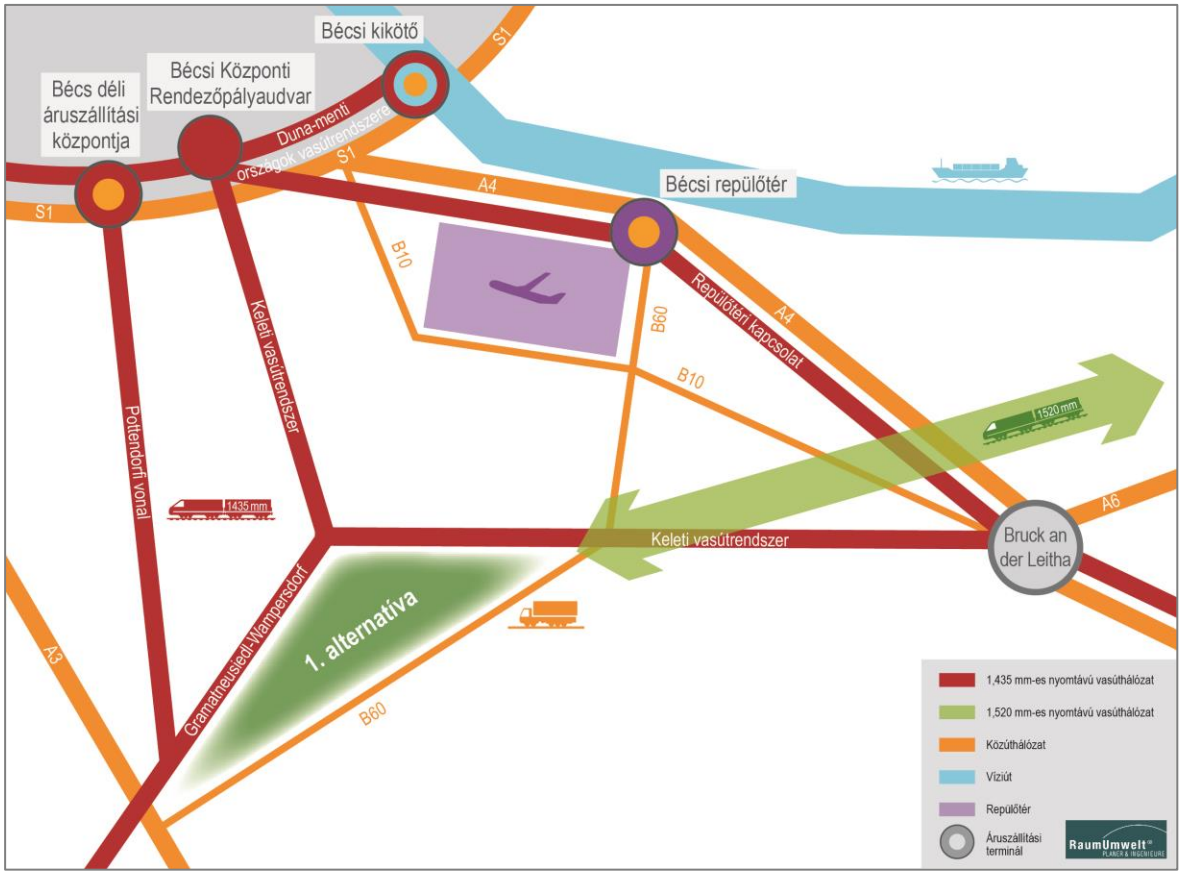
A terminál elhelyezkedésétől függetlenül, a terminálban egyedül **mintegy 130 munkahely** keletkezik. Magához a terminálhoz képest még magasabb **foglalkoztatottság**i arány érhető el a szomszédos logisztikai központokkal összefüggésben. Ezen helyeken, a terminálban átrakodott áruk tekintetében, az **intenzívebb foglalkoztatással összefüggő értéknövekedés** lesz tapasztalható. Összehasonlításképpen: a Container Terminal Enns Ennshafen-ben durván 2100 ember dolgozik (BMVIT 2019a). Ezen felül, pozitív **közvetett foglalkoztatási hatások** is megjelennek a szükséges átrakodási- és egyéb kezelési technológia beszállítóipara tekintetében is.

Azzal szintén számolni kell, hogy a vasútvonal és a terminál megépítésével az utóbbi közvetlen környezetben további logisztikai üzemek telepednek meg. (vö. 3.3.3). A terminál és az üzemek **regionális gazdasági impulzusokat** biztosítanak, pl. a telekadóból és a munkahelyekből származó magasabb adóbevétel miatt; mindezt egy olyan régióban, amely túlnyomórészt ingázó településekből áll (vö. 7.2.1).

9.2.3 A TERMINÁL-ELHELYEZKEDÉSI ALTERNATÍVÁK ELŐRELÁTHATÓLAG JELENTŐS HATÁSAI

9.2.3.1 ST-1. alternatíva

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva a terminál helyét a vizsgált terület délnyugat részére helyezi (vö. 8.1.2.162. ábra). Az ennek következményeképpen fellépő, előre láthatóan jelentős hatásokat a következőkben a célrendszerrel összefüggésben írjuk le (vö. 5.3.1).



62. ábra: Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját szerkesztés)

ST-1 - Ö1: Az erőforrások védelme és fenntartható használata

A vasúti áruszállítás a levegő tisztántartása és a **klímavédelem** szempontjából az egyéb közlekedési módokkal történő összehasonlításban környezetbarát szállítási alternatívának tekinthető; ebben a vonatkozásban a különböző terminál-elhelyezkedési alternatívák között nincs különbség. Csakúgy, mint a többi terminál-elhelyezkedési alternatíva, az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva is a Bécs-környéki **újrafejlesztési vidéken** belül helyezkedik el, ahol jelenleg behajtási tilalom van érvényben minden tömegosztályú, EURO 2-es vagy rosszabb károsanyag-kibocsátású teherautó tekintetében.

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva környékén található a Mittendorfi medence **vízvédelmi területe,** valamint egy kiemelt vízgazdálkodási terület. Reisenbergtől nyugatra található ezen felül egy nagykiterjedésű kútvédelmi terület is. Az útvonal minden esetben keresztezi a Fischa folyót. A Lajta folyó keresztezése – a nyomvonaltól függően – nem feltétlenül szükséges.

Ugyanakkor Reisenbergtől délre és északra **nagy értékű**, termékeny fekete földekből álló **mezőgazdasági területek** fekszenek, amelyeket a terminál-elhelyezkedési alternatíva potenciálisan érinthet. Reisenbergtől keletre találhatók olyan nedvestől vizesig terjedő talajviszonyokkal rendelkező, mocsaras területek is, amelyek mezőgazdaság szempontjából nem képviselnek nagy értéket. Az egypályás vasútvonal, amely a jelen terminál-elhelyezkedési alternatíva esetében viszonylag hosszú, mindenképpen a **talaj igénybe vételével és annak fedésével** jár, aminek minőségi kihatásai a mindenkori nyomvonaltól függenek. A vizsgált terület nagy részében összefüggő, nagy értékű mezőgazdasági területek fekszenek, az útvonal ezeket mindenképpen jelentősen igénybe veszi.

ST-1 - Ö2: A biodiverzitás védelme

A terminál helye éppen kívül marad a Feuchte Ebene – Leithaauen európai védett területen, amely egy fokozottan védett területekből álló európai ökológiai hálózat része. A vasútvonal a nyomvonaltól függetlenül keresztezi az **Alpok-Kárpátok folyosót**, amely a természetben élő állatok tradicionális vonulási útvonala. A Lajta folyó, és ezzel a Feuchte Ebene – Leithaauen európai természetvédelmi terület keresztezése – a nyomvonaltól függően – nem feltétlenül szükséges.

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva környékén helyezkedik el a Feuchte Ebene – Leithaauen madárvédelmi körzet is, valamint az ugyanerre a névre hallgató élőhely. Az érintett környezetvédelmi- és fenntartási célok akadályozását nem zárhatjuk ki. A terminál miatt – annak pontos helyétől függően – a mezőgazdasági területek, valamint a mezővédő erdősávok igénybe vételével is számolni kell, amely bizonyos **állat- és növényfajok** élőhelyéül szolgáló part menti fákat is érinthet. Emiatt az érintett élőhelyek elvesztésével kell számolnunk. Egy 40-45 km hosszú egyvágányos vasútvonal kiépítése esetén az állat- és növényvilág, valamint élőhelyeik viszonylag erőteljesebb megzavarásával kell számolni, mivel élőhelyeiket az szétszabdalja és területüket elveszi. A pontos nyomvonalvezetésre azonban az SP-V nem tér ki, annak kijelölése csak későbbi tervezési fázisok során történik meg.

ST-1 - Ö3: A természeti örökség megőrzése

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva egy nyílt, mező és gabonaültetvény jellegű **mezőgazdasági területen** található, amelyet részben szétaprózott hasznosítási struktúrák jellemeznek. A mezőgazdaság által használt területeket mezővédő erdősáv választja el egymástól. Reisenbergben, valamint a környező vízfolyások mentén megtartandó tájrészek találhatók. Amennyiben a terminált ezen a környéken építenénk meg, az aránytalan objektumot eredményezne, és a Reisenberg környéki jellegzetes nyílt terület megzavarásához és annak túlzott beépítéséhez vezetne. A vasútvonal a Bruck an der Leitha településtől

keletre fekvő tájat mindenesetre **újból szétszabdalná**. Bruck an der Leitha-tól nyugatra, a már meglévő felsőbbrendű infrastruktúrával történő **tömbösítéssel** megoldható az optikai zavaró hatások korlátok közé szorítása. A Fischa folyó, és ezzel a megtartandó tájrészek keresztezése, a nyomvonal-vezetéstől függően, nem szükséges. A **megtartandó tájrészek** keresztezése a Lajta vízgyűjtő területén folyó alsóbbrendű folyóvizek mentén jöhet szóba.

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva környékén kevés **természetközeli elem** található, ez egy nyílt, mezőkkel és gabonatáblákkal tarkított mezőgazdasági terület. Legalább 40 km hosszú pályaszakasz megépítése szükséges ahhoz, hogy a terminált az 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózatba bekapcsoljuk, ennek során több-kevesebb természetközeli struktúra-elem igénybe vétele is szóba jöhet, azonban a Fischa folyó keresztezése, a nyomvonaltól függően, nem feltétlenül szükséges.

ST-1 - W1: Ausztria vonzóbbá tétele a vállalatok számára

A terminál pontos elhelyezkedésétől függetlenül, a javasolt hálózatátalakítás Ausztria **versenyképességének növekedésével** jár (vö. 9.2.2.1). Bár az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva esetében nem egy már jól bejáratott logisztikai bázisról van szó, aminek következtében a már meglévő ágazati üzemekkel még nem alakult ki semmiféle szinergiahatás. A terület földrajzilag a keleti vasútrendszer és a Gramatneusiedl-Wampersdorf vasútvonal, illetve a B 60-as út között terül el. Ezáltal a felsőbbrendű forgalmi hálózatokhoz csak **korlátozott közvetlen hozzáférés** biztosított. A bécsi csomópont környékén működő jelenlegi logisztikai szolgáltatók közvetlenül szintén nem érhetők el. Továbbá, ez a **terület viszonylagosan kicsi**, ami miatt bizonyos iparágak csak korlátozottan telepedhetnek meg.

A javasolt hálózatátalakítás az osztrák **GDP növekedéséhez** is hozzájárul; többek között regionális gazdasági impulzusokkal, valamint az értékteremtés növelésével. A **földrajzi hely által okozott** relatív **hátrányok** miatt azonban azzal kell számolni, hogy ez a hozzájárulás a többi terminál-elhelyezkedési alternatívához képest kevesebb lenne. **Bécs közelsége** és az azzal kapcsolatban rendelkezésre álló szakképzett munkaerő potenciált jelent az értékteremtésben intenzív részt vállaló iparágak megtelepedésében.

A javasolt hálózatátalakítás mindenféleképpen **új munkahelyek teremtését** vonja maga után. Bécs közelsége és a relatív jó megközelíthetőség az újonnan létesülő munkaerőpiaci központok jó megközelíthetőségét is biztosítja.

ST-1 - W2: A regionális gazdaság támogatása

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva **szétaprózott mezőgazdasági gazdasági formákkal** jellemezhető területen helyezkedik el; egy itt kialakított terminál ennek megfelelően sok, különböző tulajdonban lévő terület kisajátítását vonná maga után. Ezen felül, a terminál semmiféleképpen **nem kapcsolható össze a már meglévő gazdasági formákkal.** Az államhatártól az 1. terminál-elhelyezkedési alternatívá-

ig kiépítendő vonal más terminál-elhelyezkedési alternatívákhoz képest hosszú (40-45 km), ami azzal a kockázattal jár, hogy a jelenlegi területhasználati jogok, pl. a mezőgazdasági területek, a szélerőművek, valamint a szélerőművek kiépítésére alkalmas területek hasznosítása ellehetetlenedik. Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatívától délre található egy szélerőművek építésére alkalmas terület, amely – a pontos helytől függően – a terminálnak a meglévő közlekedési úthálózathoz történő csatlakoztatásával további mezőgazdasági területeket venne igénybe és szabdalna szét.

A terminál-elhelyezkedési alternatíva pontos fekvésétől függetlenül, a javasolt hálózatátalakítás megvalósítása **munkahelyeket** teremt és **további üzemek megtelepedését** segíti elő, ezáltal új regionális gazdasági potenciált hoz létre. A területi behatároltság, valamint a már meglévő gazdasági struktúrák miatt e potenciálok azonban a többi terminál-elhelyezkedési alternatívával összehasonlításban korlátozottak.

A már meglévő potenciálok kihasználása és támogatása tekintetében a terminál-elhelyezkedési alternatíva szemben áll a jelenlegi regionális gazdasági struktúrákkal: különösen az **idegenforgalmi hasznosításokkal és a tájhoz köthető rekreációval**, mivel a táj szépsége miatt ezek a lehetőségek további potenciálokat hordoznak magukban. A kiépítendő vasútvonal önmagában is relatíve hosszú (40-45 km) – különösen Bruck an der Leithától keletre –, így az potenciálisan több **konfliktust** okoz a jelenlegi turisztikai és kistelkes mezőgazdasági formák tekintetében (a 4. és 5. terminál-elhelyezkedési alternatívához képest).

ST-1 - W3: A szabadon használható eszközök hatékony bevetése

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva közvetlenül a **TEN-T Balti-tenger-Adria folyosó** mellett, illetve **Bécs, a TEN-T hálózat fő csomópontja** közelségében helyezkedik el. A forgalom vasútra terelésével, valamint a TEN-T törzshálózatban történő további áruelosztással Ausztria nyugat-dél tengelye mentén fekvő, jelenlegi kapacitásokat jobban ki lehet használni.

A javasolt hálózatátalakítás hozzájárul az **áruszállítás** vasútra történő **átirányításához**, és ezzel a nemzeti és nemzetközi szintű közlekedéspolitikai célkitűzések eléréséhez. Annak ellenére, hogy a javasolt hálózatátalakítás nem képezi a TEN-T törzshálózat részét, az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózathoz történő csatlakoztatásra a bécsi csomópontnál kerül sor. Összességében, ezáltal mégis **modern és működőképes csatlakozást** lehetne kialakítani ezzel a hálózattal.

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva Bécs városi területének közelségében helyezkedik el. A **telekárak** a keleti irányban fekvő terminál-elhelyezkedési alternatívákkal összehasonlításban magasabbak; ennek megfelelően a **terminál helyének megváltási költsége** is magasabb. Az útvonal 40-45 km-rel relatíve hosszú, ami miatt magasabb tervezési- és telekmegváltási költségek keletkeznek; ezen felül, további **műtárgyakat** (elkerülő, hidak) kell építeni. Egy hozzávetőleges költségbecslés alapján **a projekt költségei (1 520 mm-es nyomtávolságú vonal, terminál, illetve a jelenlegi hálózatba történő bekapcsolás) kb. 1 314 millió euróra** rúgnak (2019-es árakon).

A 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva esetén intézkedéseket kell tenni a vasúti forgalomhálózat tekintetében is. Ez **kapacitásbővítést** és **minőségbiztosítási intézkedéseket** jelent az osztrák vasúti hálózat következő területein:

- Ostbahn (Keleti vasútrendszer)
  - Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasz: négypályás vonal kiépítése a nyugati részen (Gramatneusiedl – Kledering)
  - Gramatneusiedl nyugat: a nyugati felüljáró kiépítése
  - Gramatneusiedl-Wampersdorf szakasz: kétpályás szakasz kiépítése Gramatneusiedl-tól a terminál kijáratáig.
- Bécs térségében
  - Kledering csomópont: 2-pályás nyugati kanyar kiépítése, 2-pályás híd kiépítése a Donaulände szakaszon, illetve Lanzendorf átépítése
  - Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): a megközelítési és bejárati területek fejlesztése
  - Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): minőségbiztosítási intézkedések
- Nyugati tengely
  - 2-pályás vonal kiépítése a Tullnerfeld-Herzogenburg szakaszon

A nyugati tengely mentén a jelen projekt további intézkedéseket okozatilag nem indukál, azonban pl. korábban vagy más mértékben mégis meg kell hozni bizonyos intézkedéseket, ám ezek, költségeiket tekintve, nem rendelhetők hozzá teljes mértékben a jelen projekthez. Egy első hozzávetőleges költségbecslés alapján a vasúti hálózattal kapcsolatos többletköltségek kb. **786 millió eurót** tesznek ki (2019-es árakon).

Ezen felül, a terminál forgalma által okozott többletterhelés[45] eloszlatása érdekében közúti építkezési intézkedések is szükségesek lesznek. Ez a már meglévő közlekedési csomópontok kapacitásának bővítéseit foglalja magába. Másrészt, az ASFINAG-hálózatban közlekedő további teherautó-forgalom **parkolási szükségletei** szintén megnövekednek. Egy első hozzávetőleges költségbecslés alapján a felsőbbrendű közúthálózatban végrehajtandó járulékos intézkedések várt többletköltsége legalább **mintegy 3 millió euró** (2019-es árakon).

A vasúti-és közúthálózatot érintő járulékos intézkedések költségei **kb. 789 millió eurót** tesznek ki (2019-es árakon). Az összvolumen (a projekt költségei, ide értve a járulékos intézkedéseket is) **durván 2 103 millió euróban** állapítható meg (2019-es árakon) (vö. 29. táblázat).

[45] Abból kiindulva, hogy további intézkedések válnak szükségessé, amikor a szolgáltatás E-ről F minőségűre romlik.

A felsorolt, az osztrák vasút- és közúthálózatot érintő járulékos intézkedések **a már meglévő hálózat kapacitásbővítéseit** tartalmazzák. Ezzel a tervezés és megvalósítás alapvetően az országos felsőbbrendű közlekedési hálózatot érintő sürgető előzetes változtatások nélkül lehetséges. A környezeti hatásvizsgálat esetleges szükségességére az egyes járulékos intézkedések tekintetében a **következő tervezési fázisok** térnek majd ki.

A ST-1 költségei [millió EUR], 2019-es árakon	
Közvetlenül a hálózatátalakításból eredő projektköltségek (Az államhatártól a terminálig terjedő szakasz, a terminál, valamint a terminál és a már meglévő hálózat közötti szakasz)	1 314 millió euró
Járulékos intézkedések összesen, vasút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	786 millió euró
A keleti vasútrendszer Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasza: Négypályás vonal kiépítése a nyugati részen (Gramatneusiedl – Kledering)	
Gramatneusiedl nyugat: A nyugati felüljáró megépítése	
Gramatneusiedl-Wampersdorf szakasz: kétpályás szakasz kiépítése Gramatneusiedl-tól a terminál kijáratáig	
Kledering csomópont: 2-pályás nyugati kanyar kiépítése, 2-pályás híd kiépítése a Donaulände szakaszon, illetve Lanzendorf átépítése	
Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): a megközelítési és bejárati területek fejlesztése	
Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): minőségbiztosítási intézkedések	
Nyugati tengely: 2-pályás vonal kiépítése a Tullnerfeld-Herzogenburg szakaszon	
Járulékos intézkedések összesen, közút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	3 millió euró
Kamionpihenők	
Összköltség	**2 103 millió euró**

29. táblázat: A 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva költségeinek megoszlása millió euróban, 2019-es árakon(a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés)

ST-1 - G1: Az emberi jólét védelme

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva a bécsi repülőtér zajterhelési zónáján kívül esik, és messze található a légiközlekedés által okozott zajterhelésnek már jelenleg is kitett területektől. A terminál pontos helyétől függően **lakott területek** (Reisenberg, Mitterndorf a.d. Fischa, Gramatneusiedl, Götzendorf), valamint rekreációs területek (Fischa, Reisenberg) **közelségével** is számolni kell. A terminál elhelyezkedésétől és kialakításától függően a legközelebbi lakott településtől való **távolság** legalább 600 m, de legtöbb esetben jóval több, mint egy kilométer.

Az áruk nagy része az 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózatról kerül átrakodásra, és a keleti vasútrendszeren, illetve a Gramatneusiedl-Wampersdorf vonalon keresztül kerül további elosztásra. Az áruk elosztása közúton történik, a B 60-as úton, valamint az A3 délkeleti autópályán nyugat felé, valamint az A4 keleti autópályán észak felé. A B 60-as, illetve a pl. Ebreichsdorf, Unterwaltersdorf, Reisenberg, Götzendorf, Margarethen am Moos és Enzersdorf tengely mentén fekvő helységek helyileg további terhe-

léseknek lehetnek kitéve, a teherautóforgalom által generált **közlekedési zajimisszió** miatt. Egy logisztikai központ a terminál közelében történő, várható megtelepedése miatt a **munkahelyre ingázók** személygépkocsikkal lebonyolított helyi **forgalma** is megnövekedik az alsóbbrendű úthálózatokon.

A terminál 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózatba történő bekötéséhez szükséges legalább 40 km hosszú szakasz több településen is keresztülvezet, és ezzel potenciálisan **zajterhelést** okoz ezen településeken, valamint a környező szabadidős- és rekreációs területeken. Amennyiben a szakaszt a már meglévő, Bruck an der Leitha községtől nyugatra futó infrastruktúrákkal tömbösítjük (keleti vasútrendszer, Gramatneusiedl-Wampersdorf szakasz), ezen a területen a helyi lakosság szempontjából megnövekedett terhelésekkel kell számolni. A nyomvonalat elviekben Bruck an der Leitha községtől északra vagy délre lehet elvezetni. Ezt a területet a települések dinamikus fejlődése jellemzi, ezért a zajterhelések tekintetében konfliktusok lehetségesek. A települések megzavarásának lehetősége ezen a területen, a nyomvonaltól függően, kiemelkedően magas. Bruck an der Leitha településtől keletre előfordulhat, hogy a vonal egyes helységek közelségében halad.

A közlekedés által generált **légszennyezéssel** összefüggésben – mivel a terminál az autópályától távol fekszik –, különösen az alsóbbrendű utakon, pl. a részben a településeken átvezető országutakon bonyolított teher- és személyautóforgalom képviseli a legnagyobb zavaró hatást. A vasútvonal tekintetében jelentős negatív légszennyezési hatások nem várhatók.

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva a HQ100 árterületen kívül fekszik, és, mivel a terminál elhelyezkedésének követelménye az egyenletes domborzatú terület, egyébként sem állnak fenn olyan **természeti veszélyek**, mint pl. kőomlás, csúszás, árvíz miatti károsodások. A terület java része a VII-es földrengésveszélyességi osztályba tartozik, ahol földrengés esetén épületkárok lehetségesek.

Mivel a terminál az autópályától távol fekszik, annak teher- és személyautó-forgalmát különösen az alsóbbrendű utakon, pl. a részben a településeken átvezető országutakon kell bonyolítani, ez statisztikailag magasabb **baleseti kockázatot** hordoz magában. A vasúti pályaszakasz nem növeli a közlekedésbiztonsági kockázatot.

ST-1 - G2: A kulturális identitás megőrzése

A terminál-elhelyezkedési alternatíva regionális vagy régiókat átfogó közelségében nem találhatók kulturális javak. A kulturális javakra gyakorolt lehetséges kihatások a pálya mentén a mindenkori nyomvonaltól függenek. A kis emlékművekre gyakorolt lehetséges hatás nem képezi az SP-V-törvény tárgyát, és a későbbi tervezési fázisokban térünk ki rájuk.

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva közvetlen közelében elhelyezkedő települések (Reisendorf, Mitterndorf a. d. Fischa, Schranawand, Gramatneusiedl és Götzendorf) **vidéki jellegűek**, családi házakkal és nagyobb üzemi területek nélkül. A Seibersdorfi Kutatóközpont az 1. terminál-elhelyezkedési alter-

natívától délre található. Túlnyomórészt lakó- és mezőgazdasági területek (helyenként szőlőültetvények), valamint rekreációs területek jellemzik (lovardák, túraútvonalak, stb.). Ezen a területen egy terminál megépítése a **helybe nem illeszthető és aránytalan infrastruktúrát** jelentene, ami a részben szétszabdalt, individuális területhasználati formák, meglévő felsőbbrendű infrastruktúra nélküli regionális karaktert erősen felülírná. A terminál bekötéséhez szükséges vasútvonal jelentősen nem befolyásolja a vizsgált terület kulturális identitását, mivel az érintett terület már rendelkezik lineáris és pontszerű infrastruktúrákkal.

ST-1 - G3: A már meglévő területi hasznosítások további biztosítása

A karakterisztikus Reisenberg az északi lejtőin fellelhető szőlőültetvényeivel, valamint a határos nyílt mezős tájjal Reisenbergtől északra és délre a helyi lakosság részére **rekreációs területeket** jelentenek. A terminál lehetséges közelsége a lakott területekhez és rekreációs területekhez (Fischa folyó, Reisenberg), potenciális kihatásokat vonhat maga után. Amennyiben a vasútvonal Bruck an der Leitha településtől keletre húzódna, az elválaszthatja a településeket a lakosság által használt rekreációs területektől.

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva közelében nincs olyan **felsőbbrendű infrastruktúra,** vagy egyéb tárgyi érték, amelyet a terminál megépítése tönkretenne, vagy amelyet át kellene helyezni, vagy funkciója megváltozna. A vasútvonal potenciálisan érintheti a szélerőműveket.

A 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva hatásainak összefoglalása

A 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva területét mezőgazdasági területek és rekreációs területek jellemzik. Ez az alternatíva a klímavédelem és a levegő minőségének megőrzése szempontjait kivéve, az **ökológiai adottságokra tendenciálisan negatív hatást** gyakorol. Mivel a Mitterndorfi-medence vízvédelmi területe e terminál-elhelyezkedési alternatíva területén található, a terminál negatív hatásai a **víz, mint erőforrás** tekintetében különösen erősen érvényesülnek. A pályaszakasz a többi alternatívával összehasonlításban hosszú, ami tendenciálisan az **élőhelyekre és a tájra irányuló hatások magas kockázatával** jár.

A javasolt hálózatátalakítás a terminál pontos helyétől függetlenül hozzájárul **Ausztria, mint gazdasági helyszín** vonzóbbá tételéhez. A projekt elősegíti az áruszállítás vasútra történő **átirányítását**, és korszerű, működőképes közlekedési alternatívát kínál. A már meglévő regionális lehetőségekkel az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva esetében szinergia nem alakulhat ki, mivel ezen területen a **rekreációs célú használat** szempontjából a terminál hátrányt jelent. A jelenlegi **mezőgazdasági területhasználat**ot a terminál megzavarja, ill. tönkreteszi.

Az emberi jólét védelmére irányuló cél szempontjából az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva hátrányos. A terminál miatt a helyi teherautó-forgalom, valamint az ingázók által generált forgalom növekedni fog, ami magasabb **zajterheléshez és légszennyezettséghez** vezet. Ezen felül, a **baleseti kockázat** is

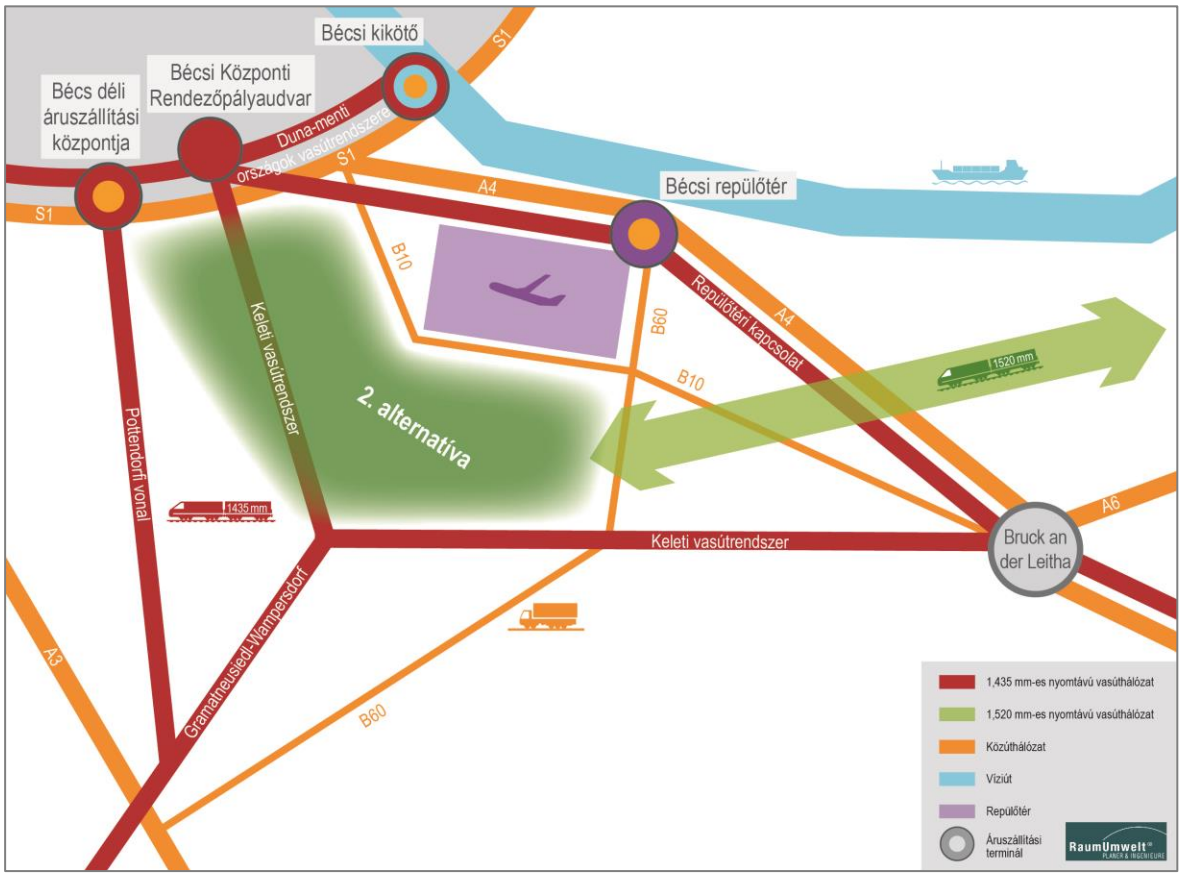
megnő. Egy terminál a terület jelenlegi hasznosításából, valamint területi és gazdasági adottságaiból kifolyólag markáns beavatkozást jelentene.

Ökológia								Gazdaság									Társadalom						
Ö1			Ö2			Ö3		W1			W2			W3			G1			G2		G3	
a	b	c	a	b	c	a	b	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	a	b
+	--	-	-	-	(-)	-	o	+	+	+	-	+	-	(+)	+	(-)	-	-	-	o	--	-	(-)

30. táblázat: A 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva célkitűzéseinek megvalósulási foka (saját szerkesztés)

9.2.3.2 ST-2. alternatíva

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva a terminál helyét a vizsgált terület délnyugati részére helyezi (vö. 8.1.2.263. ábra). Az ennek következményeképpen fellépő, előre láthatóan jelentős hatásokat a következőkben a célrendszerrel összefüggésben írjuk le (vö. 5.3.1).



63. ábra: A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra)

ST-2 - Ö1: Az erőforrások védelme és fenntartható használata

A vasúti áruszállítás a levegő tisztántartása és a **klímavédelem** szempontjából az egyéb közlekedési módokkal történő összehasonlításban környezetbarát szállítási alternatívának tekinthető; ebben a vonat-

kozásban a különböző terminál-elhelyezkedési alternatívák között nincs különbség. Csakúgy, mint a többi terminál-elhelyezkedési alternatíva, a 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva is a Bécs-környéki **újrafejlesztési vidéken** belül helyezkedik el, ahol jelenleg behajtási tilalom van érvényben minden tömegosztályú, EURO 2-es vagy rosszabb károsanyag-kibocsátású teherautó tekintetében.

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva a vízvédelmi területeken kívül, azonban potenciálisan a **vízgazdálkodás**, ezen belül a Zwölfaxing és Schwechat térségének ivóvízellátása szempontjából **elsőbbséget élvező területeken** belül helyezkedik el. Ezen a területen nincsenek nagykiterjedésű vízvédelmi területek. A vasútvonal minden esetben keresztezi a Fischa folyót, ahogyan a **Mittendorfi** medence **vízvédelmi területét és** egy kiemelt vízgazdálkodási területet is. Ezen felül a vasútvonal mindenképpen érinti a Fischa folyó HQ100-as jelű torkolatának vidékét is. A Lajta folyó keresztezése nem feltétlenül szükséges.

A Rauchenwarth-i fennsík teljes területén **nagy értékű mezőgazdasági területek** találhatók mélyen gyökerező, többnyire termékeny fekete földekkel, és ezeket a területeket egy terminál megépítéséhez igénybe kellene venni. Az egypályás vasútvonal, amely a jelen terminál-elhelyezkedési alternatíva esetében viszonylag hosszú, mindenképpen a talaj igénybe vételével és annak fedésével jár, aminek minőségi kihatásai a mindenkori nyomvonaltól függenek. A vizsgált terület nagy részében folyamatos, nagy értékű, fekete talajú mezőgazdasági területek fekszenek, az útvonal ezeket mindenképpen jelentősen igénybe veszi.

ST-2 - Ö2: A biodiverzitás védelme

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva környékén nem található európai-, vagy egyéb természetvédelmi terület. A vasútvonal a nyomvonaltól függetlenül keresztezi az **Alpok-Kárpátok folyosót**, amely a természetben élő állatok tradicionális vonulási útvonala. A vasútvonal minden esetben keresztezi a Feuchte Ebene – Leithaauen európai természetvédelmi területet a Fischa folyó körzetében. Az európai természetvédelmi terület a Lajta folyó mentén történő keresztezése – a nyomvonaltól függően – nem feltétlenül szükséges.

A terminál miatt a mezőgazdasági területek, valamint a bizonyos **állat- és növényfajok** élőhelyéül szolgáló mezővédő erdősávok igénybe vételével is számolni kell. Emiatt az érintett élőhelyek elvesztésével kell számolnunk. Egy kb. 40-45 km hosszú egypályás vasútvonal kiépítése esetén az állat-és növényvilág, valamint élőhelyeik viszonylag erőteljesebb megzavarásával kell számolni, mivel élőhelyeiket az szétszabdalja és területüket elveszi. A pontos nyomvonalvezetésre azonban az SP-V nem tér ki, annak kijelölése csak későbbi tervezési fázisok során történik meg.

ST-2 - Ö3: A természeti örökség megőrzése

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva egy nyílt, beépítetlen területen helyezkedik el, amelyet túlnyomórészt mezőgazdaság, valamint nagyléptékű hasznosítási struktúrák céljaira használnak. A strukturális

elemeket, mint pl. a **jellegzetes mezővédő erdősávot** a terminál átvágja. Különösen a 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva északi területei, a nagyléptékű és a tájszerkezeten uralkodó infrastruktúra miatt (pl. a bécsi repülőtér vagy a Mannswörth-i OMV), már jelenleg is erős terhelésnek vannak kitéve. A térséget lineáris infrastruktúrák (S 1 bécsi külső gyorsforgalmi út, B 10 Budapesti út, B 9 Pressburgi út, B 15 Mannersdorfi út, keleti vasútrendszer) szelik keresztül. A térség jelenlegi, **nagyléptékű infrastruktúrák** által dominált jellege miatt a terminálnak a tájra gyakorolt negatív hatása csekélyebb lesz.

A vasútvonal a Bruck an der Leitha településtől keletre fekvő tájat mindenesetre **újból szétszabdalná**. Bruck an der Leitha-tól nyugatra, a már meglévő felsőbbrendű infrastruktúrával történő tömbösítéssel megoldható az optikai zavaró hatások korlátok közé szorítása. A Fischa folyót keresztezni kell; ez a nyomvonaltól függően potenciálisan érintheti a megtartandó tájrészeket. A megtartandó tájrészek keresztezése a Lajta vízgyűjtő területén folyó alsóbbrendű folyóvizek mentén jöhet szóba.

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva környékén kevés **természetközeli elem** található, ez egy nyílt, mezőkkel és gabonatáblákkal tarkított mezőgazdasági terület. Legalább 40 km hosszú pályaszakasz megépítése szükséges ahhoz, hogy a terminált az 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózatba bekapcsoljuk, ennek során több-kevesebb természetközeli struktúra-elem igénybe vétele is szóba jöhet, azonban a Fischa folyó keresztezése, a nyomvonaltól függően, nem feltétlenül szükséges.

ST-2 - W1: Ausztria vonzóbbá tétele a vállalatok számára

A terminál pontos elhelyezkedésétől függetlenül, a javasolt hálózatátalakítás Ausztria **versenyképességének növekedésével** jár (vö. 9.2.2.1). A terminál-elhelyezkedési alternatíva környezetében **több nagymúltú logisztikai pont** található: Bécs déli áruszállítási központja, a bécsi központi rendezőpályaudvar, a bécsi kikötő, valamint a bécsi repülőtér **multimodális terminál-együttest** alkot egy viszonylag kis területen. Ezen közelségből adódóan a már meglévő logisztikai üzemekkel és ipari telephelyekkel **magas szinergiapotenciál** alakul ki; a Himbergben található telephelyekkel szintén kialakulhatnak szinergiahatások. A klederingi központi rendezőpályaudvarral szintén lehetségesek szinergiák, amelyeket viszont a terminál pontos helyének meghatározása nélkül nem tudunk ide sorolni. A **bécsi repülőtér környéke**, amelyet a repülőtér maga és annak környezetében fekvő települések alkotnak, a gazdaság és a lakóövezetek holisztikus fejlesztését célozza meg (vö. 4.2.4). Egy ezen a területen felépített terminál, és az azzal összefüggésben várhatóan megtelepedő további logisztikai üzemek e cél megvalósításához hozzájárulhatnak, és szinergiahatások jöhetnek létre. A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva helye az S 1, illetve a B 10 utak, valamint a keleti vasútrendszer (ill. a pottendorfi vonal) között terül el. Ezen felül, a Duna hajózási útvonala, a **bécsi kikötővel** és a **bécsi repülőtérrel** együtt, a helyszín közvetlen közelségében található. Emiatt a felsőbbrendű forgalmi hálózattal **közvetlen összeköttetés** áll fenn – egyéb terminál-elhelyezkedési alternatívákkal ellentétben – **mind a négy szállítási móddal**. Az áruk Bécs jelentős felvevőpiacaira történő továbbfuvarozása szempontjából minden más terminál-elhelyezkedési alternatívával összehasonlításban a legjobb adottságokkal rendelkezik; az áruk egyéb

felvevőpiacokra is jól továbbfuvarozhatók. Ez a hely a többi terminál-elhelyezkedési alternatívával összehasonlításban **különösen nagy mértékben járul hozzá a versenyképesség növeléséhez**. Az alternatíva viszonylag nagy kiterjedése, illetve ezzel kapcsolatban a további **jelentős üzemek megtelepedésének** lehetősége, a helyszín már most is kedvező jellemzői mellett, hozzájárulnak ahhoz, hogy Ausztria gazdasági helyszínként vonzóbbá váljon.

A javasolt hálózatátalakítás a **GDP** és az **értékteremtés növekedéséhez** vezet. A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva egy már **bejáratott logisztikai klaszteren** belül helyezkedik el. Egy ezen a helyen megépített terminál, annak konkrét elhelyezkedésétől függetlenül, a fentiek továbbfejlesztésének **katalizátoraként** hat. Bécs vonzáskörzetének közelsége és az azzal kapcsolatban **rendelkezésre álló szakképzett munkaerő** jelenti a legnagyobb potenciált az értékteremtésben intenzív részt vállaló iparágak megtelepedésében.

A javasolt hálózatátalakítás mindenféleképpen **új munkahelyek teremtését** vonja maga után. A vonzáskörzet közelsége és a relatív **jó megközelíthetőség** az újonnan létesülő munkaerőpiaci központok jó elérhetőségét is biztosítja. A több, illetve szakképzettséget igénylő munkahely megteremtésének potenciálja a 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva helyi és strukturális adottságainak köszönhetően összehasonlításban a legmagasabb.

ST-2 - W2: A regionális gazdaság védelme és támogatása

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva területét, főként a nyugati részen, nagy kiterjedésű **mezőgazdasági struktúrák** jellemzik. A terminál ezen a helyen történő megépítése ennek megfelelően külön tulajdonban lévő területek csekély számát venné igénybe. Ezen felül, a terminál **semmiféleképpen** nem kapcsolható össze a már meglévő gazdasági formákkal. Az államhatártól az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíváig kiépítendő vonal más terminál-elhelyezkedési alternatívákhoz képest hosszú (40-45 km), ami azzal a kockázattal jár, hogy a mezőgazdasági területek, a szélerőművek, valamint a szélerőművek kiépítésére alkalmas területek hasznosítását **megzavarja, ill. ellehetetleníti**.

A terminál-elhelyezkedési alternatíva pontos fekvésétől függetlenül, a javasolt hálózatátalakítás megvalósítása **munkahelyeket** teremt és **további üzemek megtelepedését** segíti elő, ezáltal új regionális gazdasági potenciált hoz létre. A már meglévő, nagy területet elfoglaló gyár- és iparvidékeknek gazdasági impulzussal szolgál; elérhetőségük és megközelíthetőségük javul, és ezzel a **versenyképesség** szintén nő. A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva területét **logisztikai üzemek jellemzik**, amelyek az innováció és a növekedés magas potenciálját hordozzák magukban. Ezen üzemek, valamint a bécsi repülőtér körzete számára a javasolt hálózatátalakítás, a terminál és az azzal összefüggésben megtelepedő további üzemek **katalizátorként** hatnak.

A javasolt hálózatátalakítás mindenképpen hozzájárul a régióban rejlő potenciál kihasználásához és támogatásához: a 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva területe már ma is **logisztikai gazdasági hely-**

szín. A már meglévő közepes- és nagyüzemek mindenképpen profitálni tudnak a javasolt hálózatátalakításból, illetve a terminálból. A kiépítendő vasútvonal önmagában is relatíve hosszú (40-45 km) – különösen Bruck an der Leithától keletre –, így az potenciálisan több **konfliktust** okoz **a jelenlegi turisztikai és kistelkes mezőgazdasági formák** tekintetében (a 4. és 5. terminál-elhelyezkedési alternatívához képest).

ST-2 - W3: A szabadon használható eszközök hatékony bevetése

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva közvetlenül a **TEN-T Balti-tenger-Adria, távol-kelet/keleti Földközi-tenger folyosó** mellett, illetve Bécs, a TEN-T hálózat fő csomópontja közelségében helyezkedik el. A forgalom vasútra terelésével, valamint a TEN-T törzshálózatban történő további áruelosztással Ausztria nyugat-dél tengelye mentén fekvő, jelenlegi kapacitásokat jobban ki lehet használni.

A javasolt hálózatátalakítás hozzájárul az **áruszállítás** vasútra történő **átirányításához**, és ezzel a nemzeti és nemzetközi szintű közlekedéspolitikai célkitűzések eléréséhez. Annak ellenére, hogy a javasolt hálózatátalakítás nem képezi a TEN-T törzshálózat részét, az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózathoz történő csatlakoztatásra a bécsi csomópontnál kerül sor. Összességében, ezáltal mégis **modern és működőképes csatlakozást** lehetne kialakítani ezzel a hálózattal.

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva Bécs városi területének közelségében helyezkedik el. A **telekárak** a keleti irányban fekvő terminál-elhelyezkedési alternatívákkal összehasonlításban magasabbak; ennek megfelelően a terminál helyének megváltási költsége is magasabb. A 45-50 km-es útvonal relatíve hosszú, ami miatt magasabb tervezési- és telekmegváltási költségek keletkeznek; ezen felül, további **műtárgyakat** (elkerülő, hidak) kell építeni. Egy hozzávetőleges költségbecslés alapján **a projekt költségei (1 520 mm-es nyomtávolságú vonal, terminál, illetve a jelenlegi hálózatba történő bekapcsolás) kb. 1 560 millió euróra** rúgnak (2019-es árakon).

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva esetén intézkedéseket kell tenni a vasúti forgalomhálózat tekintetében is. Ez **kapacitásbővítést** és **minőségbiztosítási intézkedéseket** jelent az osztrák vasúti hálózat következő területein:

- Ostbahn (Keleti vasútrendszer)
  - Gramatneusiedl nyugat: a nyugati felüljáró kiépítése
- Bécs térségében
  - Kledering csomópont: 2-pályás nyugati kanyar kiépítése, 2-pályás híd kiépítése a Donaulände szakaszon, illetve Lanzendorf átépítése
- Bécsújhely (Wr. Neustadt) térsége
  - Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): a megközelítési és bejárati területek fejlesztése

- Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): minőségbiztosítási intézkedések

- Nyugati tengely
  - 2 pályás vonal kiépítése a Tullnerfeld-Herzogenburg szakaszon

A nyugati tengely mentén a jelen projekt további intézkedéseket okozatilag nem indukál, azonban pl. korábban vagy más mértékben mégis meg kell hozni bizonyos intézkedéseket, ám ezek, költségeiket tekintve, nem rendelhetők hozzá teljes mértékben a jelen projekthez. Egy első hozzávetőleges költségbecslés alapján a vasúti hálózattal kapcsolatos többletköltségek **kb. 448 millió eurót** tesznek ki (2019-es árakon).

Ezen felül, a 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva megvalósítása közúti építkezési intézkedéseket is maga után von a terminál forgalma által okozott többletterhelés[46] eloszlatására. Ez a már meglévő közlekedési csomópontok **kapacitásának bővítéseit** foglalja magába az osztrák közúthálózat következő területein:

- S 1 Schwechat-i csomópont
  - Forgalmi sávok építése Ast Schwechat dél és Ast Schwechat kelet között
  - 2-sávos felvezető rámpa Schwechat irányába
  - A felvezető rámpa kiszélesítése
  - Zöldhidak építése

Másrészt, az ASFINAG-hálózatban közlekedő további teherautó-forgalom **parkolási szükségletei** szintén megnövekednek. Egy első hozzávetőleges költségbecslés alapján a felsőbbrendű közúthálózatban végrehajtandó járulékos intézkedések várt többletköltsége legalább **mintegy 9 millió euró** (2019-es árakon). A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva megvalósulása esetén szükségessé váló járulékos intézkedések a már meglévő terhelés miatt nehezen számszerűsíthetők, illetve nehezen állapítható meg a jelen projektnek tulajdonító hányaduk. Ezen felül, azokat a Bécstől délre futó közúthálózat kontextusában kell vizsgálni. Ezek a lehetséges intézkedések a járulékos intézkedések összköltségét közelebbről nem meghatározható mértékben növelik.

A vasúti-és közúthálózatot érintő járulékos intézkedések költségei kb. **457 millió eurót** tesznek ki (2019-es árakon). Az összvolumen (a projekt költségei, ide értve a járulékos intézkedéseket is) **mintegy 2 017 millió euróban** állapítható meg (2019-es árakon) (vö. 31. táblázat).

A felsorolt, az osztrák vasút- és közúthálózatot érintő járulékos intézkedések **a már meglévő hálózat kapacitásbővítéseit** tartalmazzák. Ezzel a tervezés és megvalósítás alapvetően az országos felsőbbrendű közlekedési hálózatot érintő sürgető előzetes változtatások nélkül lehetséges. A környezeti hatás-

[46] Abból kiindulva, hogy további intézkedések válnak szükségessé, amikor is a szolgáltatás E-ről F minőségűre romlik.

vizsgálat esetleges szükségességére az egyes járulékos intézkedések tekintetében a **következő tervezési fázisok** térnek majd ki.

A ST-2 költségei [millió EUR], 2019-es árakon	
Közvetlenül a hálózatátalakításból eredő projektköltségek (Az államhatártól a terminálig terjedő szakasz, a terminál, valamint a terminál és a már meglévő hálózat közötti szakasz)	1 560 millió euró
Járulékos intézkedések összesen, vasút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	448 millió euró
Gramatneusiedl nyugat: A nyugati felüljáró megépítése	
Kledering csomópont: 2-pályás nyugati kanyar kiépítése, 2-pályás híd kiépítése a Donaulände szakaszon, illetve Lanzendorf átépítése	
Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): a megközelítési és bejárati területek fejlesztése	
Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): minőségbiztosítási intézkedések	
Nyugati tengely: 2-pályás vonal kiépítése a Tullnerfeld-Herzogenburg szakaszon	
Járulékos intézkedések összesen, közút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	9 millió euró
Ast S 1 Schwechat dél: Forgalmi sávok építése Ast Schwechat dél és Ast Schwechat kelet között	
Ast S 1 Schwechat dél: 2-sávos felvezető rámpa Schwechat irányába	
Ast S 1 Schwechat dél: A felvezető rámpa kiszélesítése	
Ast S 1 Schwechat dél: Zöldhidak építése	
Kamionpihenők	
Összköltség	**2 017 millió euró**

31. táblázat: A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva költségeinek megoszlása millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés)

ST-2 - G1: Az emberi jólét védelme

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva Bécs repülőtér zajterhelési zónáján belül esik, és a lineáris közlekedési infrastruktúrákat határoló környező területeken egybeesik a már jelenleg is kitett területekkel. A terminál pontos helyétől függően **lakott területek** (Zwölfaxing, Ebergassing, Wienerherberg, Rauchenwarth) **közelségével** is számolni kell. Schwechat és Himberg lakott területein a már meglévő lineáris infrastruktúra (S 1 bécsi külső gyorsforgalmi út, illetve a B 15 Mannersdorfi út) behatárolja a terminál potenciális helyét. A terminál elhelyezkedésétől és kialakításától függően a legközelebbi lakott településtől való távolság legalább 600 m, de a legtöbb esetben jóval több, mint egy kilométer lehet.

Az áruk nagy részét az 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózatról rakodják át, és a keleti vasútrendszeren keresztül történik meg a további elosztásuk. Az áruk közúton történő továbbfuvarozása a terminál helyétől függ; az S 1 a legközelebbi felsőbbrendű közúthálózati elem. A terminállal és a további logisztikai telephelyek előre látható megtelepedésével a teherautó-forgalom helyi forgalma, valamint az ingázók által generált személyforgalom is megnő. Ezáltal a **közlekedés által generált zajterhelés és légszennye-**

zettség helyi növekedésével kell számolni. Előfordulhat átfedés a már meglévő hajtóműzaj-terhelési övezettel, ebből adódóan a pályaszakasz és a terminál által okozott többlet-zajterhelés viszonylag csekély.

A terminál 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózatba történő bekötéséhez szükséges legalább 40 km hosszú szakasz több településen is keresztülvezet, és ezzel potenciálisan **zajterhelést** okoz ezeken a településeken, valamint a környező szabadidős- és rekreációs területeken. Amennyiben a szakaszt a már meglévő, Bruck an der Leitha községtől nyugatra futó infrastruktúrákkal tömbösítjük (keleti vasútrendszer, Gramatneusiedl-Wampersdorf szakasz), ezen a területen a helyi lakosság szempontjából megnövekedett terhelésekkel kell számolni. A nyomvonalat elviekben Bruck an der Leitha községtől északra vagy délre lehet elvezetni. Ezt a területet a települések dinamikus fejlődése jellemzi, ezért a zajterhelések tekintetében konfliktusok lehetségesek. A települések megzavarásának lehetősége ezen a területen, a nyomvonaltól függően, kiemelkedően magas. Bruck an der Leitha településtől keletre előfordulhat, hogy a vonal egyes helységek közelségében halad.

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva a HQ100 árterületen kívül fekszik, és, mivel a terminál elhelyezkedésének követelménye az egyenletes domborzatú terület, egyébként sem állnak fenn olyan **természeti veszélyek**, mint pl. kőomlás, csúszás, árvíz miatti károsodások. A terület java része a VII-es földrengésveszélyességi osztályba tartozik, ahol földrengés esetén épületkárok lehetségesek. A vasútvonal keresztezi a Fischa folyót, és ezzel elkerülhetetlenül a HQ100 természetvédelmi területet is. A Lajta folyó keresztezése, a nyomvonaltól függően, nem feltétlenül szükséges.

Mivel a terminál az autópályától távol fekszik, annak teher- és személyautó-forgalmát különösen az alsóbbrendű utakon, pl. a részben a településeken átvezető országutakon kell bonyolítani, ez statisztikailag magasabb **baleseti kockázatot** hordoz magában. A vasúti pályaszakasz nem növeli a közlekedésbiztonsági kockázatot.

ST-2 - G2: A kulturális identitás megőrzése

A terminál-elhelyezkedési alternatíva regionális vagy régiókat átfogó közelségében nem találhatók kulturális javak. A kulturális javakra gyakorolt lehetséges kihatások a pálya mentén a mindenkori nyomvonaltól függenek. A kis emlékművekre gyakorolt lehetséges hatás nem képezi az SP-V-törvény tárgyát, és a későbbi tervezési fázisokban térünk ki rájuk.

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva Bécs agglomerációjában található, egy olyan területen, amely jelenleg is sokféle üzemnek, az OMV finomítónak, valamint a repülőtérnek ad otthont, így erős műszaki jellemzőkkel rendelkezik. Ezen oknál fogva a terminál jól beilleszkedik a környék regionális karakterébe, és a többi terminál-elhelyezkedési alternatívával összehasonlításban nem jelent a kulturális identitásra jelentősen zavaró tényezőt. A terminál bekötéséhez szükséges vasútvonal jelentősen nem befolyásolja a vizsgálati terület kulturális identitását, mivel az érintett terület már számos lineáris és pontszerű infrastruktúrával rendelkezik.

ST-2 - G3: A már meglévő területi hasznosítások további biztosítása

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva egy nyílt területen helyezkedik el, amelyet a helyiek többek között rekreáció céljaira használnak. A terminál ezeket a helyi rekreációs helyszíneket korlátozná le. Amennyiben a vasútvonal Bruck an der Leitha településtől keletre húzódna, az elválaszthatja a településeket a lakosság által használt rekreációs területektől. A Fischa folyó keresztezése szintén negatívan hat erre a rekreációs funkcióra.

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva területén villamosvezetékek találhatók, amelyeket a terminál, annak pontos elhelyezkedésétől függően, befolyásolhat. A vasútvonal, a pontos nyomvonal függvényében, a szélerőműveket befolyásolhatja, vagy azokat tönkreteheti.

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva hatásainak összefoglalása

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva területét nagy kiterjedésű mezőgazdasági területek és műszaki infrastruktúrák jellemzik. Ez az alternatíva a klímavédelem és a levegő minőségének megőrzése szempontjait kivéve, az **ökológiai adottságokra tendenciálisan negatív hatást** gyakorol. A pályaszakasz a többi alternatívával összehasonlításban hosszú, ami tendenciálisan az **élőhelyekre és a tájra irányuló hatások magas kockázatával** jár.

A javasolt hálózatátalakítás a terminál pontos helyétől függetlenül hozzájárul **Ausztria, mint gazdasági helyszín** vonzóbbá tételéhez. A projekt elősegíti az áruszállítás vasútra történő **átirányítását**, és korszerű, működőképes közlekedési alternatívát kínál. A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva a többi alternatívával összehasonlításban a legközelebb fekszik Bécshez, és ezzel a közvetlen közelségében található logisztikai telephelyekhez is. Így ez az alternatíva több multimodális terminál közelsége, valamint a mind a négy közlekedési móddal történő viszonylagosan jó összeköttetés miatt tűnik ki a többi közül. A fentiek miatt a gazdasági szinergiapotenciál különösen magas.

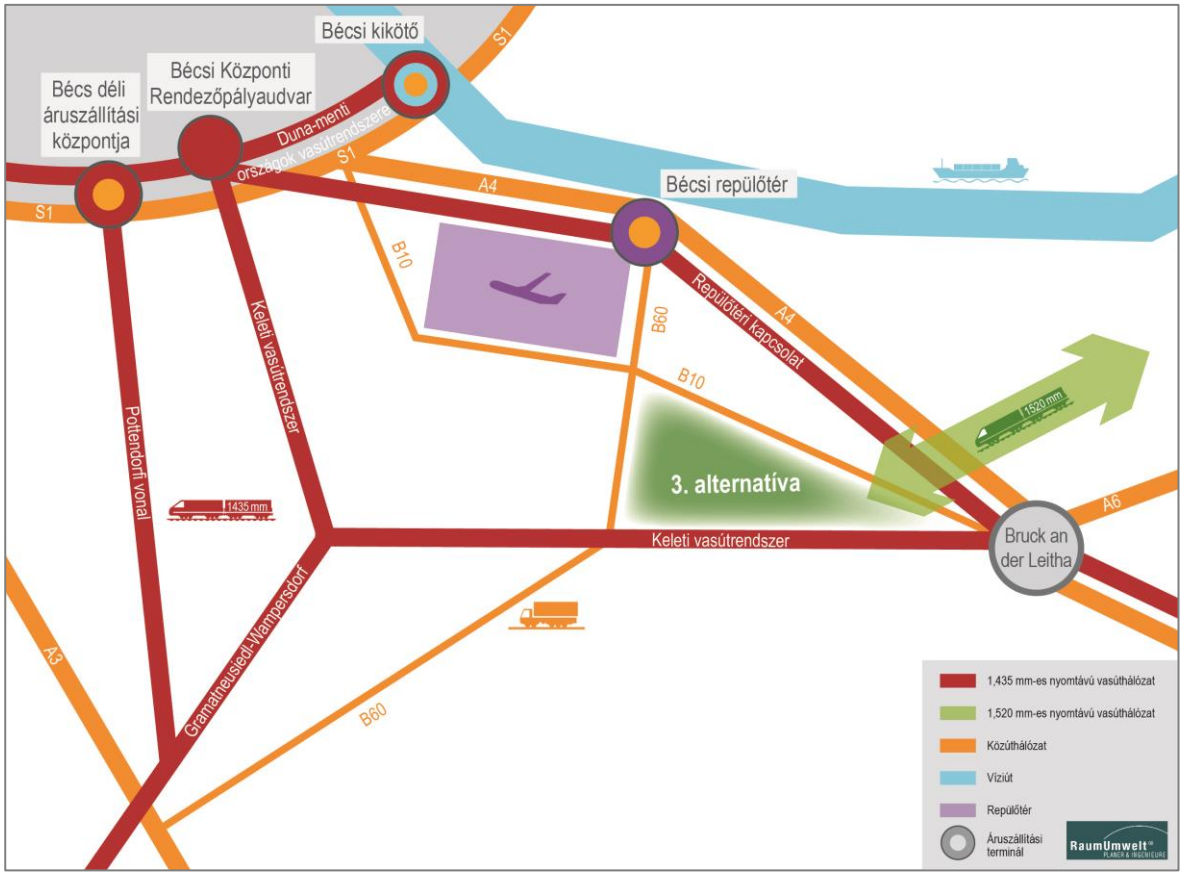
Az emberi jólét védelmére irányuló cél szempontjából a 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva mérsékelten hátrányos. A terminál miatt a helyi teherautó-forgalom, valamint az ingázók által generált forgalom növekedni fog, ami magasabb **zajterheléshez és légszennyezettséghez** vezet. Ezen felül, a **baleseti kockázat** is megnő. A jelenlegi hasznosításokból adódóan, illetve Bécs nagytérségének közelsége miatt a terület regionális jellegét csekély mértékben befolyásolja.

Ökológia								Gazdaság									Társadalom						
Ö1			Ö2			Ö3		W1			W2			W3			G1			G2		G3	
a	b	c	a	b	c	a	b	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	a	b
+	-	-	-	-	-	-	o	++	++	++	-	++	+	+	+	(-)	-	(-)	-	o	o	-	(-)

32. táblázat: A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva célkitűzéseinek megvalósulási foka (saját szerkesztés)

9.2.3.3 Az ST-3. alternatíva

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva a terminál helyét a vizsgált terület délnyugat részére helyezi (vö. 8.1.2.364. ábra). Az ennek következményeképpen fellépő, előre láthatóan jelentős hatásokat a következőkben a célrendszerrel összefüggésben írjuk le (vö. 5.3.1).



64. ábra: A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra)

ST-3 - Ö1: Az erőforrások védelme és fenntartható használata

A vasúti áruszállítás a levegő tisztántartása és a **klímavédelem** szempontjából az egyéb közlekedési módokkal történő összehasonlításban környezetbarát szállítási alternatívának tekinthető; ebben a vonatkozásban a különböző terminál-elhelyezkedési alternatívák között nincs különbség. Csakúgy, mint a többi terminál-elhelyezkedési alternatíva, a 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva is a Bécs-környéki **újrafejlesztési vidéken** belül helyezkedik el, ahol jelenleg behajtási tilalom van érvényben minden tömegosztályú, EURO 2-es vagy rosszabb károsanyag-kibocsátású teherautó tekintetében.

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva környékén nem találhatóak folyók vagy tavak, vízvédelmi- vagy vízkímélő területek, sem a vízgazdálkodás szempontjából jelentős területek. A Lajta folyó keresztezése nem feltétlenül szükséges. A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva **a vízi erőforrások védelmére irányuló cél szempontjából célsemleges**.

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva összterületén nagy értékű mezőgazdasági területek találhatók mélyre nyúló fekete talajjal, és ezeket a terminál megépítésére minden esetben fel kellene használni. Már önmagában a vasútvonal megépítése is a talaj igénybe vételét és annak fedését vonná maga után. A Bruck an der Leitha településtől keletre fekvő részen nagy értékű megművelt terület fekszik, amelyre, a nyomvonaltól függően, a projekthez szükség lehet.

ST-3 - Ö2: A biodiverzitás védelme

Az **Alpok-Kárpátok folyosó** észak-déli irányban fut végig a 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva területén. Ennek megfelelően, a terminál nagy valószínűséggel legalább részben az Alpok-Kárpátok folyosón belül helyezkedik el, méghozzá keresztirányban. Ebből következően a 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva szemben áll az élőhelyek összekötésére irányuló céllal. A Lajta, mint jelentős élőhely, keresztezése a pontos nyomvonaltól függően nem feltétlenül szükséges.

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva területén, Margarethen am Moos településtől északra helyezkedik el a Feuchte Ebene – Leithaauen elnevezésű **Natura 2000 élőhely**. Az érintett környezetvédelmi- és fenntartási célok akadályozását nem zárhatjuk ki. A terminál miatt a mezőgazdasági területek, valamint a bizonyos **állat- és növényfajok** élőhelyéül szolgáló mezővédő erdősávok igénybe vételével is számolni kell. Emiatt az érintett élőhelyek elvesztésével, illetve megzavarásával kell számolnunk. A 30-35 km hosszú vasútvonal viszonylagosan hosszú; a 4. és 5. terminál-elhelyezkedési alternatívával összehasonlításban az állat-és növényvilág, valamint élőhelyeik viszonylagosan erőteljesebb megzavarásával kell számolni, mivel élőhelyeiket a vonal szétszabdalja és területüket elveszi. A Lajta, mint jelentős élőhely, keresztezése a pontos nyomvonaltól függően nem feltétlenül szükséges.

ST-3 - Ö3 A természeti örökség megőrzése

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva területén jelenleg is erősen **dominál** a műszaki infrastruktúra (magas feszültségű vezetékek, transzformátor-állomások és szélturbinák). A terminál ezen a helyen történő megépítése ennek megfelelően csak másodlagos mértékben zavarná meg a táj jellegét. Keleten, a Lajta vízgyűjtő területén lévő alsóbbrendű vizek mentén kistelkes, megtartandó tájrészletek találhatók, amelyeket (a vizekkel együtt) a vasútvonal potenciálisan keresztezhet. Bruck an der Leitha településtől keletre a tájat újonnan szét kell szabdalni; ennek mértéke a pontos nyomvonaltól, illetve attól függ, hogy a már meglévő lineáris infrastruktúrákkal mennyire lehet tömbösíteni. A Fischa folyó, és ezzel a megtartandó tájrészek keresztezése, a nyomvonal-vezetéstől függően, nem szükséges.

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva környékén kevés **természetközeli elem** található, ebből adódóan a terminál maga a természetközeli tájak és struktúrák megőrzésének alcélja szempontjából célsemleges. A durván 30-35 km hosszú vasútvonal érintheti a Bruck an der Leitha településtől keletre fekvő természetközeli strukturális elemeket; a Fischa folyó keresztezése, a nyomvonal-vezetéstől függően, nem szükséges.

ST-3 - W1: Ausztria vonzóbbá tétele a vállalatok számára

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva a terminál pontos helyétől függetlenül hozzájárul **Ausztria versenyképességének növeléséhez** (vö. 9.2.2.1fejezet). Ez a hatás azonban potenciálisan kevesebb, mint a többi terminál-elhelyezkedési alternatíva esetében, mivel itt nem beszélhetünk régóta létező és jól működő logisztikai területről. Az egyes iparági üzemek megtelepedése Bruck an der Leitha településen azonban nincs kizárva. A terminál-elhelyezkedési alternatíva helyét délről a keleti vasútrendszer, valamint a B 10 és B 60-as utak határolják. Ez viszont nem jelent közvetlen összeköttetést a felsőbbrendű közúthálózattal (autópályákkal, illetve gyorsforgalmi utakkal), viszont közvetlen kapcsolatot jelent **a felsőbbrendű vasúti forgalmi rendszerhez**. A jelenleg Bécs csomópontban található logisztikai szolgáltatók ebben az összehasonlításban közepes távolságban vannak, ám a keleti vasútrendszeren keresztül a szomszédos országok iparági üzemei jól megközelíthetők. A terminál-elhelyezkedési alternatíva helyét kis kiterjedése, illetve a jelenlegi műszaki infrastruktúra jelentősen behatárolja; a további logisztikai telephelyek megtelepedésének szempontjából ezáltal kis mértékű **növekedési potenciált** rejt.

A javasolt hálózatátalakítás az osztrák **GDP növekedéséhez** is hozzájárul; többek között regionális gazdasági impulzusokkal, valamint az értékteremtés növelésével. A **földrajzi hely által okozott** relatív **hátrányok** miatt azonban azzal kell számolni, hogy ez a hozzájárulás a többi terminál-elhelyezkedési alternatívához képest kevesebb lenne. **Bécs közelsége** és az azzal kapcsolatban rendelkezésre álló **szakképzett munkaerő** potenciált jelent az értékteremtésben intenzív részt vállaló iparágak megtelepedésében, bár a helyi adottságok miatt csak visszafogott mértékben.

A javasolt hálózatátalakítás mindenféleképpen **új munkahelyek teremtését** vonja maga után. Bécs közelsége és a relatív jó megközelíthetőség az újonnan létesülő munkaerőpiaci központok jó elérhetőségét is biztosítja.

ST-3 - W2: A regionális gazdaság védelme és támogatása

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva területét nagy kiterjedésű **mezőgazdasági területek** és **műszaki infrastruktúrák** jellemzik. Amennyiben a terminált ezen a helyen építenék meg, azzal igénybe kellene venni ezeket a mezőgazdasági területeket, azonban annak struktúrájából adódóan az érintett telkek száma a többi alternatívával történő összehasonlításban csekélyebb. A már meglévő **szélerőművekre** hátrányosan hathat ez az alternatíva, akár a felszámolásukhoz is vezethet. Ezért a terminál nem kapcsolható a jelenlegi helyi gazdasági formákhoz. A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíváig kiépítendő vonal a 4. és 5. terminál-elhelyezkedési alternatívákhoz képest hosszú (30-35 km), ami azzal a kockázattal jár, hogy a Bruck an der Leitha községtől keletre lévő mezőgazdasági területek, a szélerőművek, valamint a szélerőművek kiépítésére alkalmas területek hasznosítását megzavarja, ill. ellehetetleníti.

A terminál-elhelyezkedési alternatíva pontos fekvésétől függetlenül, a javasolt hálózatátalakítás megvalósítása **munkahelyeket** teremt és **további üzemek megtelepedését** segíti elő, ezáltal új regionális gaz-

dasági potenciált hoz létre. A területi behatároltság, valamint a már meglévő gazdasági struktúrák miatt ezek a potenciálok azonban a többi terminál-elhelyezkedési alternatívával összehasonlításban erősen korlátozottak.

A terminál esetében a **régióban rejlő potenciállal** nem állnak fenn kölcsönhatások. A 4. és 5. terminál-elhelyezkedési alternatívával összehasonlításban a kiépítendő vasútvonal önmagában is hosszú (30-35 km) – különösen Bruck an der Leithától keletre –, így az potenciálisan több konfliktust okoz a jelenlegi turisztikai terület-felhasználás és a szétszabdalt mezőgazdasági formák tekintetében (a 4. és 5. terminál-elhelyezkedési alternatívához képest).

ST-3 - W3: A szabadon használható eszközök hatékony bevetése

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva közvetlenül a **TEN-T Balti-tenger-Adria, távol-kelet/keleti Földközi-tenger, és Rajna-Duna folyosók** mellett, illetve a Bruck an der Leitha-i, ill. Parndorfi csomópontok közelségében helyezkedik el. A forgalom vasútra terelésével, valamint a TEN-T törzshálózatban történő további áruelosztással a jelenlegi kapacitásokat jobban ki lehet használni.

A javasolt hálózatátalakítás hozzájárul az **áruszállítás** vasútra történő **átirányitásához**, és ezzel a nemzeti és nemzetközi szintű közlekedéspolitikai célkitűzések eléréséhez. Annak ellenére, hogy a javasolt hálózatátalakítás nem képezi a TEN-T törzshálózat részét, az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózathoz történő csatlakoztatásra a bécsi csomópontnál kerül sor. Összességében, ezáltal mégis **modern és működőképes csatlakozást** lehetne kialakítani ezzel a hálózattal.

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva Bruck an der Leitha községtől nyugatra fekszik. A **telekárak** a Bécstől való távolság csökkenésével emelkednek; ennek megfelelően, az 1. és 2. terminál-elhelyezkedési alternatívákkal összehasonlításban alacsonyabb, míg a 4. és 5. terminál-elhelyezkedési alternatívával összehasonlításban magasabb telekmegváltási költségekkel számolhatunk. A 30-35 km-es útvonal, a 4. és 5. terminál-elhelyezkedési alternatívával összehasonlítva, relatíve hosszú, ami miatt magasabb tervezési- és telekmegváltási költségek keletkeznek; ezen felül, további **műtárgyakat** (elkerülő, hidak) kell építeni. Egy hozzávetőleges költségbecslés alapján **a projekt költségei (1 520 mm-es nyomtávolságú vonal, terminál, illetve a jelenlegi hálózatba történő bekapcsolás) kb. 1 165 millió euróra** rúgnak (2019-es árakon).

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva esetén intézkedéseket kell tenni a vasúti forgalomhálózat tekintetében is. Ez **kapacitásbővítést** és **minőségbiztosítási intézkedéseket** jelent az osztrák vasúti hálózat következő területein:

- Ostbahn (Keleti vasútrendszer)
  - Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasz: négypályás vonal kiépítése a nyugati részen (Bruck/Leitha-Ost-Gramatneusiedl)[47]
  - Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasz: négypályás vonal kiépítése a nyugati részen (Gramatneusiedl – Kledering)
  - Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): a déli kanyar megépítése (szintbeli)
  - Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): felüljáró megépítése
- Bécs térségében
  - Kledering csomópont: 2-pályás nyugati kanyar kiépítése, 2-pályás híd kiépítése a Donaulände szakaszon, illetve Lanzendorf átépítése
- Bécsújhely (Wr. Neustadt) térsége
  - Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): a megközelítési és bejárati területek fejlesztése
  - Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): minőségbiztosítási intézkedések
- Nyugati tengely
  - 2 pályás vonal kiépítése a Tullnerfeld-Herzogenburg szakaszon

A nyugati tengely mentén a jelen projekt további intézkedéseket okozatilag nem indukál, azonban pl. korábban vagy más mértékben mégis meg kell hozni bizonyos intézkedéseket, ám ezek, költségeiket tekintve, nem rendelhetők hozzá teljes mértékben a jelen projekthez. Egy első hozzávetőleges költségbecslés alapján a vasúti hálózattal kapcsolatos többletköltségek **kb. 1 120 millió eurót** tesznek ki (2019-es árakon). Ezen felül, a 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva megvalósítása közúti építkezési intézkedéseket is maga után von a terminál forgalma által okozott többletterhelés[48] eloszlatására. Ez a már meglévő közlekedési csomópontok **kapacitásának bővítéseit** foglalja magába az osztrák közúthálózat következő területein:

- S 1 Schwechat-i csomópont
  - Forgalmi sávok építése
  - 2-sávos felvezető rámpa
  - A völgyhíd- és hídszerkezetek kiszélesítése

[47] Mivel a terminál, annak pontos fekvésétől függetlenül, minden esetben e pályaszakasz kezdő- és végpontja között lesz, ez az intézkedés csak részlegesen, tehát a terminál kijáratának a keleti vasútrendszerbe történő bekötési pontjától nyugatra, Gramatneusiedl-ig szükséges. Ez a részleges megvalósítás a 4. és 5. terminál-elhelyezkedési alternatívákhoz képest alacsonyabb költségekben is tükröződik.

[48] Abból kiindulva, hogy további intézkedések válnak szükségessé, amikor is a szolgáltatás E-ről F minőségűre romlik.

Másrészt, az ASFINAG-hálózatban közlekedő további teherautó-forgalom **parkolási szükségletei** szintén megnövekednek. Egy első hozzávetőleges költségbecslés alapján a felsőbbrendű közúthálózatban végrehajtandó járulékos intézkedések várt többletköltsége legalább **mintegy 20 millió euró** (2019-es árakon).

A vasúti-és közúthálózatot érintő járulékos intézkedések költségei ezzel **kb. 1 140 millió eurót** tesznek ki (2019-es árakon). Az összvolumen (a projekt költségei, ide értve a járulékos intézkedéseket is) **mintegy 2 305 millió euróban** állapítható meg (2019-es árakon) (vö. 33. táblázat).

Az ST-3 költségei [millió EUR], 2019-es árakon	
Közvetlenül a hálózatátalakításból eredő projektköltségek (Az államhatártól a terminálig terjedő szakasz, a terminál, valamint a terminál és a már meglévő hálózat közötti szakasz)	1 165 millió euró
Járulékos intézkedések összesen, vasút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	1 120 millió euró
A keleti vasútrendszer Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasza:[49] Négypályás vasútvonal kiépítése a Bruck/Leitha Ost-Gramatnausiedl keleti szakaszán (Bruck/Leitha-Ost-Gramatneusiedl)	
A keleti vasútrendszer Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasza: Négypályás vonal kiépítése a nyugati részen (Gramatneusiedl – Kledering)	
Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer bekötése a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon): a déli kanyar megépítése (szintbeli)	
Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer bekötése a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon): A felüljáró megépítése	
Kledering csomópont: 2-pályás nyugati kanyar kiépítése, 2-pályás híd kiépítése a Donaulände szakaszon, illetve Lanzendorf átépítése	
Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): a megközelítési és bejárati területek fejlesztése	
Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): minőségbiztosítási intézkedések	
Nyugati tengely: 2-pályás vonal kiépítése a Tullnerfeld-Herzogenburg szakaszon	
Járulékos intézkedések összesen, közút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	20 millió euró
S 1 Schwechat-i csomópont: [50] Forgalmi sávok építése	
S 1 Schwechat-i csomópont:[51] 2-sávos felvezető rámpa	
S 1 Schwechat-i csomópont:[52] A völgyhíd- és hídszerkezetek kiszélesítése	
Kamionpihenők	
Összköltség	**2 305 millió euró**

33. táblázat: A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva költségeinek megoszlása millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés)

[49] Ezen intézkedés költségei különböztetik meg a 3. terminál-elhelyezkedési alternatívát a többi alternatívától, mégpedig a terminál tervezett helyzete és annak a Bruck/Leitha-Ost-Gramatneusiedl szakasz mentén történő bekötése miatt. Az egész útvonal kiépítési költségének a felét vesszük alapul.

[50] Ezen intézkedés költségei különböztetik meg a 3. terminál-elhelyezkedési alternatívát a többi alternatívától, Ezt a közúthálózat viszonylagosan alacsony további terhelésére, illetve az ennek megfelelő alacsony befektetési igényre alapozzuk.

[51] Ezen intézkedés költségei különböztetik meg a 3. terminál-elhelyezkedési alternatívát a többi alternatívától, Ezt a közúthálózat viszonylagosan alacsony további terhelésére, illetve az ennek megfelelő alacsony befektetési igényre alapozzuk.

[52] Ezen intézkedés költségei különböztetik meg a 3. terminál-elhelyezkedési alternatívát a többi alternatívától, Ezt a közúthálózat viszonylagosan alacsony további terhelésére, illetve az ennek megfelelő alacsony befektetési igényre alapozzuk.

A felsorolt, az osztrák vasút- és közúthálózatot érintő járulékos intézkedések **a már meglévő hálózat kapacitásbővítéseit** tartalmazzák. Ezzel a tervezés és megvalósítás alapvetően az országos felsőbbrendű közlekedési hálózatot érintő sürgető előzetes változtatások nélkül lehetséges. A környezeti hatásvizsgálat esetleges szükségességére az egyes járulékos intézkedések tekintetében a **következő tervezési fázisok** térnek majd ki.

ST-3 - G1: Az emberi jólét védelme

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva részben a bécsi repülőtér zajterhelési zónájában található. A közvetlen közelben több település is található (Margarethen am Moos, Gallbrunn, Stixneusiedl, Trautmannsdorf an der Leitha, Sarasdorf). A viszonylag kis területi kiterjedésnek köszönhetően a terminál közel lesz e településekhez, ennek megfelelően itt **zajterhelés** várható. A megnövekedett teher- és személyforgalom az országúthálózat viszonylatában is megnöveli a zajterhelést. A vasútvonal által okozott kellemetlenségek a konkrét nyomvonaltól függenek; nincs kizárva, hogy az a településekhez közel fog húzódni, így azok zajterhelése megnövekedhet. A vasútvonal Bruck és Bruckneudorf településeket, a nyomvonaltól függően, szintén megzavarhatja.

A terminál által generált **teher- és személyforgalom** a felsőbbrendű közúthálózattól történő távolság miatt a legközelebbi csatlakozásig az alsóbbrendű közúthálózaton, ill. a országutakon, a településeken keresztül kerül lebonyolításra. Ez megnöveli lakott területek, a szabadidős és rekreációs területek légszennyezését. A vasútvonal tekintetében jelentős negatív légszennyezési hatások nem várhatók.

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva a HQ100 árterületen kívül fekszik, és, mivel a terminál elhelyezkedésének követelménye az egyenletes domborzatú terület, egyébként sem állnak fenn olyan **természeti veszélyek**, mint pl. kőomlás, csúszás, árvíz miatti károsodások. A terület java része a VII-es földrengésveszélyességi osztályba tartozik, ahol földrengés esetén épületkárok lehetségesek. Mivel a terminál az autópályától távol fekszik, annak teher- és személyautó-forgalmát különösen az alsóbbrendű utakon, pl. a részben a településeken átvezető országutakon kell bonyolítani, ez statisztikailag magasabb **baleseti kockázatot** hordoz magában. A vasúti pályaszakasz nem növeli a közlekedésbiztonsági kockázatot. A Lajta keresztezése, ami potenciálisan megnövelné ezeket a kockázatokat – a nyomvonaltól függően – nem feltétlenül szükséges.

ST-3 - G2: A kulturális identitás megőrzése

A terminál-elhelyezkedési alternatíva regionális vagy régiókat átfogó közelségében nem találhatók kulturális javak. A kulturális javakra gyakorolt lehetséges kihatások a pálya mentén a mindenkori nyomvonaltól függenek, azonban nem számolunk jelentős negatív hatásokkal.

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva közvetlen közelében fekvő **települések** kis, **kompakt, a főutca mentén települt falvakból** állnak, falusi településtörzzsel, főként családi házakkal, valamint mezőgazda-

sági épületekkel a faluszéleken, de nagyobb gyárvidékek nincsenek a környéken. Lakhatási célú hasznosítás, mezőgazdasági területhasználat, valamint a műszaki infrastruktúra dominál. A terminál régióra nem jellemző aránya a részben kistelkes területhasználati struktúrák regionális jellegét megzavarná. A többi terminál-elhelyezkedési alternatívával ellentétben a negatív hatás a jelenlegi műszaki infrastruktúrák nagy száma és koncentrációja miatt kifejezetten kisebb. A terminál bekötéséhez szükséges vasútvonal jelentősen nem befolyásolja a vizsgált terület kulturális identitását, mivel az érintett terület már rendelkezik lineáris és pontszerű infrastruktúrákkal.

ST-3 - G3: A már meglévő területi hasznosítások további biztosítása

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva területe közeli rekreációs területként maximális helyi jelentőséggel bír, habár a szomszédos településekhez tartozó rekreációs területek a terminál helyétől északra, ill. délre terülnek el (Arbesthali-dombság északon, és Leithaauen délen); ezért ezekre a területekre a terminál nincs jelentős negatív kihatással. Előfordulhat, hogy a vasútvonal, annak konkrét nyomvonalától függően, a településeket és az azokhoz tartozó rekreációs területeket elválasztja egymástól.

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva helyszínén már jelenleg is dominál a műszaki infrastruktúra. A terminál valószínűleg konfliktálni fog a már meglévő transzformátor-állomással, a 380 és 220 kV-os villamosvezetékekkel, a szélerőmű-parkokkal, valamint az országutakkal. A vasútvonal, a pontos nyomvonal függvényében, a szélerőműveket befolyásolhatja, vagy azokat tönkreteheti.

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva hatásainak összefoglalása

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva területét túlnyomórészt mezőgazdasági célra használják, ezen felül műszaki infrastruktúrák jellemzik. Ez az alternatíva a klímavédelem és a levegő minőségének megőrzése szempontjait kivéve, az **ökológiai adottságokra tendenciálisan negatív hatást** gyakorol. Annak a ténynek köszönhetően, hogy az Alpok-Kárpátok folyosó közvetlenül átszeli a területet, a terminál különösen negatív hatással lenne az élőhelyek összekötésének szempontjára.

A javasolt hálózatátalakítás a terminál pontos helyétől függetlenül hozzájárul **Ausztria, mint gazdasági helyszín** vonzóbbá tételéhez. A projekt elősegíti az áruszállítás vasútra történő **átirányítását**, és korszerű, működőképes közlekedési alternatívát kínál. A régió jelenleg is meglévő potenciáljaival történő **szinergiahatások** a 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva esetében nem állnak fenn; a terület erős műszaki domináltsága miatt a mezőgazdasági területek kisajátításától eltekintve a régió potenciáljára gyakorolt negatív hatások még összehasonlításban is csekélyek.

Az emberi jólét védelmére irányuló cél szempontjából az 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva hátrányos. A terminál miatt a helyi teherautó-forgalom, valamint az ingázók által generált forgalom növekedni fog, ami magasabb **zajterheléshez és légszennyezettséghez** vezet. Ezen felül, a **baleseti kockázat** is

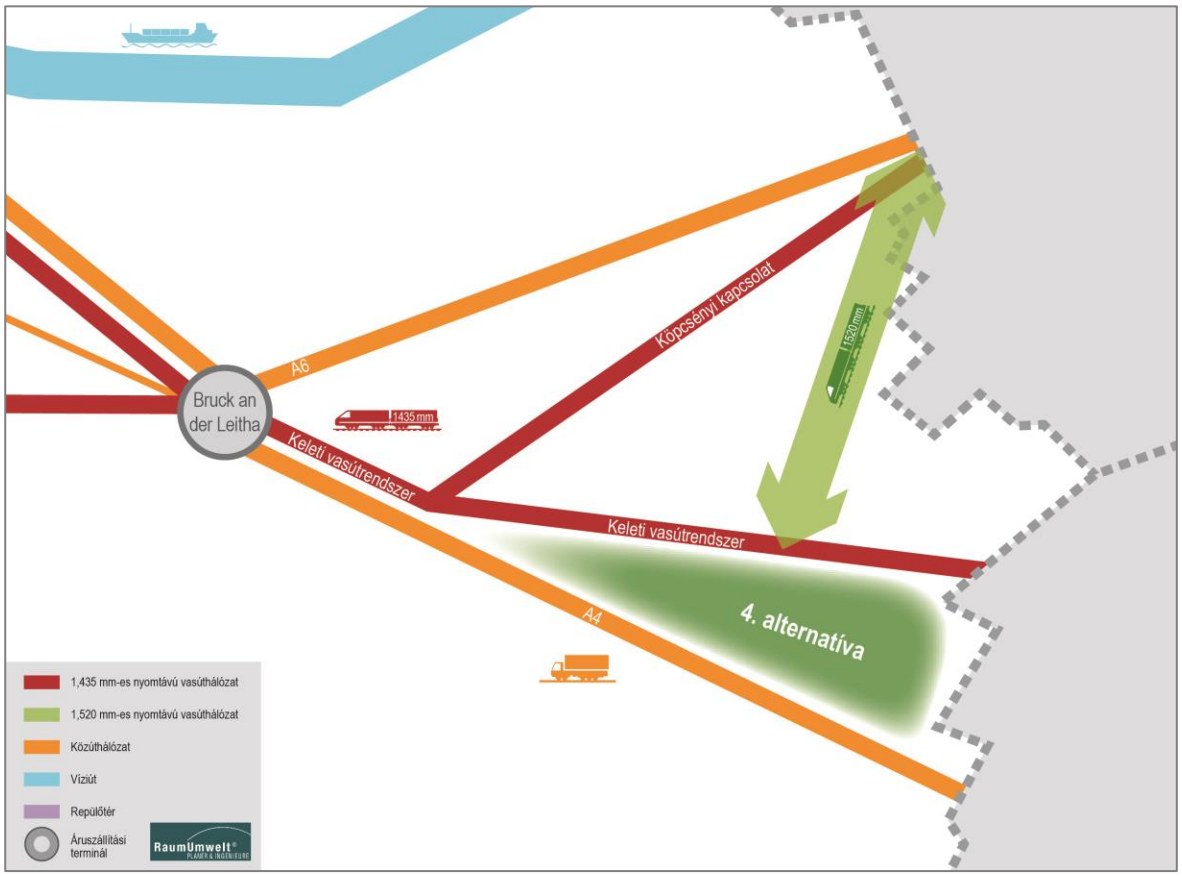
megnő. A viszonylag sűrű műszaki infrastruktúra miatt az értéktárgyakra ez az alternatíva erősen negatív hatást fejtene ki.

Ökológia								Gazdaság									Társadalom						
Ö1			Ö2			Ö3		W1			W2			W3			G1			G2		G3	
a	b	c	a	b	c	a	b	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	a	b
+	o	-	--	(-)	(-)	-	o	+	+	+	-	+	(-)	(+)	+	-	-	-	-	o	-	-	--

34. táblázat: A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva célkitűzéseinek megvalósulási foka (saját szerkesztés)

9.2.3.4 ST-4. alternatíva

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva a terminál helyét a vizsgált terület délnyugat részére helyezi (vö. 8.1.2.465. ábra). Az ennek következményeképpen fellépő, előre láthatóan jelentős hatásokat a következőkben a célrendszerrel összefüggésben írjuk le (vö. 5.3.1).



65. ábra: A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra)

ST-4 - Ö1: Az erőforrások védelme és fenntartható használata

A vasúti áruszállítás a levegő tisztántartása és a **klímavédelem** szempontjából az egyéb közlekedési módokkal történő összehasonlításban környezetbarát szállítási alternatívának tekinthető; ebben a vonat-

kozásban a különböző terminál-elhelyezkedési alternatívák között nincs különbség. Csakúgy, mint a többi terminál-elhelyezkedési alternatíva, a 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva is a Bécs-környéki **újrafejlesztési vidéken** belül helyezkedik el, ahol jelenleg behajtási tilalom van érvényben minden tömegosztályú, EURO 2-es vagy rosszabb károsanyag-kibocsátású teherautó tekintetében.

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva környékén nem találhatóak folyók vagy tavak, vízvédelmi- vagy vízkímélő területek, sem a vízgazdálkodás szempontjából jelentős területek. A vasútvonal mindenképpen **keresztezi a Lajta folyót**, és ezzel érinti a **HQ100 Lajta-torkolatvidéket**.

Parndorf és Friedrichshof között **nem találhatók nagy értékű, művelhető területek**, Friedrichshof és Nickelsdorf között pedig pontszerűen, elszigetelten találhatók nagy értékű, mezőgazdasági művelésre alkalmas talajjal fedett vidékek. A terminál helye potenciálisan Parndorftól és Friedrichshoftól keletre, valamint a Zurndorf-i szőlőültetvényektől délre fekszik; azonban azokat közvetlenül nem venné igénybe. A többi alternatívával összehasonlítva a vasútvonal relatíve rövid, ennek köszönhetően a **talaj igénybevétele és fedése** minimalizálható; a pályaszakasz azonban potenciálisan nagyrészt nagy értékű mezőgazdasági területen halad keresztül.

ST-4 - Ö2: A biodiverzitás védelme

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva nagy területe átfedést mutat a Parndorfi-fennsík – Heideboden **Natura 2000** madárvédelmi területtel. A Natura 2000 Zurndorfi tölgyes és legelőerdő Zurndorftól délre található. Ezen felül a terminál-elhelyezkedési alternatíva környékén nem található egyéb természetvédelmi terület. A terminál kihasználásának céljából épített vasútvonal viszonylag rövid, de az mindenféleképpen keresztezi a Lajtát, amely azonban burgenlandi oldalról nem tartozik a Natura 2000 területhez. A vasútvonal potenciálisan keresztülhalad a Parndorfi-fennsík – Heideboden Natura 2000 madárvédelmi területen, amely Pama településtől keletre és délre terül el egy nagy területen.

A terminál miatt a mezőgazdasági területek, valamint a bizonyos **állat- és növényfajok** élőhelyéül szolgáló mezővédő erdősávok igénybe vételével is számolni kell. Emiatt az érintett élőhelyek elvesztésével kell számolnunk. Egy 15-20 km hosszú egypályás vasútvonal kiépítése esetén az állat-és növényvilág, valamint élőhelyeik viszonylag csekélyebb megzavarásával kell számolni, mivel élőhelyeiket az szétszabdalja és területüket elveszi. A Lajta folyó keresztezése mindenképpen szükséges. Burgenlandi oldalról a Lajta jogilag nem védett, és a part menti zöldsáv teljesen eltűnt. A pontos nyomvonalvezetésre az SP-V nem tér ki, annak kijelölése csak későbbi tervezési fázisok során történik meg.

ST-4 - Ö3: A természeti örökség megőrzése

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva egy nyílt, **döntően mezőgazdasági hasznosítású területen** fekszik, amelyet túlnyomórészt nagytelkes felhasználási struktúrák, főként gabonatermesztés jellemez. Zurndorftól délre egy kistelkes szőlőültetvényes és gyümölcsös vidék terül el. A tájképet szélmalompar-

kok jellemzik, amelyek mind a 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva területén, mind annak közelségében jelen vannak. A lineáris infrastruktúrák (A 4 autópálya, B 10 budapesti út, keleti vasútrendszer) szintén egy bizonyos előterhelést jelentenek. A terminál mindazonáltal tájépítészetileg aránytalanul dominálná a területet. Az egypályás vasútvonal a Bruck an der Leitha településtől keletre fekvő területeket tovább szabdalná.

A **zurndorfi tölgyes és legelőerdő** Natura 2000 élőhely kivételével a 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva közelében nem találhatók természetközeli területek. A vasútvonal keresztezi a Lajtát, viszont a Gattendorf közelében, valamint a Gattendorftól nyugatra elhelyezkedő természetközeli területeken nem feltétlenül halad át.

ST-4 - W1: Ausztria vonzóbbá tétele a vállalatok számára

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva a terminál pontos helyétől függetlenül hozzájárul **Ausztria versenyképességének növeléséhez** (vö. 9.2.2.1 fejezet). Ez a hatás azonban potenciálisan kevesebb, mint a többi terminál-elhelyezkedési alternatíva esetében, mivel itt nem beszélhetünk régóta létező és jól működő logisztikai területről. Az egyes iparági üzemek megtelepedése azonban nincs kizárva. A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva területét északról a keleti vasútrendszer, délről pedig az A 4-es autópálya határolja. Ez közvetlen **összeköttetést jelent a felsőbbrendű vasút- és közúthálózat** tekintetében. Mivel a terminál távol fekszik a már bejáratott logisztikai telephelyektől; a Bécsi csomópontban **már működő logisztikai szolgáltatók** viszonylag messze esnek. Azonban a szomszédos országok ipari üzemei jól megközelíthetők. Bár ez a terminál-elhelyezkedési alternatíva a többi alternatívához képest nagy területen terül el, további ipari üzemek megtelepedése a terület adottságai miatt csak korlátozottan várható: a már meglévő műszaki infrastruktúrák, mint pl. a szélerőmű-parkok és nagyfeszültségű villamos vezetékek, valamint a nagykiterjedésű Natura 2000 terület behatárolja a **növekedési potenciált.**

A javasolt hálózatátalakítás az osztrák **GDP növekedéséhez** is hozzájárul; többek között regionális gazdasági impulzusokkal, valamint az értékteremtés növelésével. A földrajzi hely által okozott relatív hátrányok miatt azonban azzal kell számolni, hogy ez a hozzájárulás a többi terminál-elhelyezkedési alternatívához képest kevesebb lenne. **Az értékteremtésben nagy részt vállaló iparágak megtelepedésének** lehetősége fennáll; azonban a Bécstől, mint bevált logisztikai székhelytől való távolság miatt csak korlátozott mértékben.

A javasolt hálózatátalakítás mindenféleképpen **új munkahelyek teremtését** vonja maga után. A határ közelsége, és az ezzel járó könnyű megközelíthetőség miatt ez az alternatíva a Szlovákiából és Magyarországról érkező munkaerő számára vonzóbb lehet, mint a belföldi munkaerő számára. Mivel a terület viszonylag gyengébb struktúrájú, mindenképpen kevesebb munkahely teremtése várható.

ST-4 - W2: A regionális gazdaság védelme és támogatása

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva **kistelkes mezőgazdasági gazdálkodási formák**, **bányaterületek** és **szélerőművek** által jellemzett területen, egy **nagyfeszültségű villamosvezeték** közelében helyezkedik el. A terminál ezen a helyen történő megépítése ennek megfelelően nagyszámú, külön tulajdonban lévő területet venne igénybe. A már meglévő szélerőművekre és bányaterületekre hátrányosan hathat ez az alternatíva, akár a felszámolásukhoz is vezethet. Ezért a terminál nem kapcsolható a jelenlegi helyi gazdasági formákhoz. A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíváig kiépítendő vonal az 1., 2. és 3. terminál-elhelyezkedési alternatívákhoz képest rövid (15-20 km), ami azzal a kockázattal jár, hogy a mezőgazdasági területek, a szélerőművek, valamint a szélerőművek kiépítésére alkalmas területek hasznosítását viszonylag csekélyebb mértékben zavarja meg, illetve lehetetleníti el.

A terminál-elhelyezkedési alternatíva pontos fekvésétől függetlenül, a javasolt hálózatátalakítás megvalósítása **munkahelyeket** teremt és **további üzemek megtelepedését** segíti elő, ezáltal új regionális gazdasági potenciált hoz létre. A bécsi logisztikai klasztertől való távolság, a viszonylag rossz elérhetőség, valamint a jelenlegi regionális struktúrák miatt azonban csak korlátozott mértékben van lehetőség új gazdasági potenciálok kialakítására. A nagykiterjedésű Natura 2000 területek nagymértékben behatárolják ezen alcél megvalósítását.

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva megvalósítása szemben áll a már meglévő regionális terület-hasznosítási formákkal. A jelenlegi potenciálok, mint pl. a **turizmus**, valamint a **tájhoz kötött rekreáció** a természeti és táji adottságok miatt szintén nem egyeztethetők össze a terminál megépítésével. A vasútvonal potenciálisan idegenforgalom lebonyolítására alkalmas területeken vezet végig, ugyanakkor az 1., 2. és 3. terminál-elhelyezkedési alternatívákhoz képest rövid (15-20 km); ezáltal a pályaszakasz a részcél megvalósítása szempontjából enyhén hátrányos.

ST-4 - W3: A szabadon használható eszközök hatékony bevetése

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva közvetlenül a **TEN-T távol-kelet/keleti Földközi-tenger, és Rajna-Duna folyosók** mellett, illetve az osztrák-magyar államhatár közelségében helyezkedik el. A forgalom vasútra terelésével, valamint a TEN-T törzshálózatban történő további áruelosztással a jelenlegi kapacitásokat jobban ki lehet használni.

A javasolt hálózatátalakítás hozzájárul az **áruszállítás** vasútra történő **átirányitásához**, és ezzel a nemzeti és nemzetközi szintű közlekedéspolitikai célkitűzések eléréséhez. Annak ellenére, hogy a javasolt hálózatátalakítás nem képezi a TEN-T törzshálózat részét, az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózathoz történő csatlakoztatásra a bécsi csomópontnál kerül sor. Összességében, ezáltal mégis **modern és működőképes csatlakozást** lehetne kialakítani ezzel a hálózattal.

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva az osztrák-magyar államhatár közelségében helyezkedik el. A **telekárak** nyugaton, illetve Bécshez közeledve tendenciálisan magasabbak, így e terminál-

elhelyezkedési alternatíva esetén viszonylag alacsonyabb telekmegváltási költségekkel számolhatunk. A 15-20 km-es útvonal az 1., 2. és 3. terminál-elhelyezkedési alternatívával összehasonlítva relatíve rövid, azonban további **műtárgyak** (hidak) építésével kell számolni. Egy hozzávetőleges költségbecslés alapján **a projekt költségei (1 520 mm-es nyomtávolságú vonal, terminál, illetve a jelenlegi hálózatba történő bekapcsolás) kb. 1 014 millió euróra** rúgnak (2019-es árakon).

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva esetén intézkedéseket kell tenni a vasúti forgalomhálózat tekintetében is. Ez **kapacitásbővítést** és **minőségbiztosítási intézkedéseket** jelent az osztrák vasúti hálózat következő területein:

- Ostbahn (Keleti vasútrendszer)
  - Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasz: négypályás vonal kiépítése a nyugati részen (Bruck/Leitha-Ost-Gramatneusiedl)
  - Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasz: négypályás vonal kiépítése a nyugati részen (Gramatneusiedl – Kledering)
  - Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): a déli kanyar megépítése (szintbeli)
  - Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): felüljáró megépítése
- Bécs térségében
  - Kledering csomópont: 2-pályás nyugati kanyar kiépítése, 2-pályás híd kiépítése a Donaulände szakaszon, illetve Lanzendorf átépítése
- Bécsújhely (Wr. Neustadt) térsége
  - Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): a megközelítési és bejárati területek fejlesztése
  - Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): minőségbiztosítási intézkedések
- Nyugati tengely
  - 2 pályás vonal kiépítése a Tullnerfeld-Herzogenburg szakaszon

A nyugati tengely mentén a jelen projekt további intézkedéseket okozatilag nem indukál, azonban pl. korábban vagy más mértékben mégis meg kell hozni bizonyos intézkedéseket, ám ezek, költségeiket tekintve, nem rendelhetők hozzá teljes mértékben a jelen projekthez. Egy első hozzávetőleges költségbecslés alapján a vasúti hálózattal kapcsolatos többletköltségek **kb. 1 408 millió eurót** tesznek ki (2019-es árakon).

Ezen felül, a 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva megvalósítása közúti építkezési intézkedéseket is maga után von a terminál forgalma által okozott többletterhelés[53] eloszlatására. Ez a már meglévő közlekedési csomópontok **kapacitásának bővítéseit** foglalja magába az osztrák közúthálózat következő területein:

- S 1 Schwechat-i csomópont
  - Forgalmi sávok építése
  - 2-sávos felvezető rámpa
  - A völgyhíd- és hídszerkezetek kiszélesítése

Másrészt, az ASFINAG-hálózatban közlekedő további teherautó-forgalom **parkolási szükségletei** szintén megnövekednek. Egy első hozzávetőleges költségbecslés alapján a felsőbbrendű közúthálózatban végrehajtandó járulékos intézkedések várt többletköltsége legalább **mintegy 23 millió euró** (2019-es árakon). A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva megvalósulása esetén szükségessé váló járulékos intézkedések a már meglévő terhelés miatt nehezen számszerűsíthetők, illetve nehezen állapítható meg a jelen projektnek tulajdonító hányaduk. Ezen felül, azokat a Bécstől délre futó közúthálózat kontextusában kell vizsgálni. Ezek a lehetséges intézkedések a járulékos intézkedések összköltségét közelebbről nem meghatározható mértékben növelik.

A vasúti-és közúthálózatot érintő járulékos intézkedések költségei ezzel **kb. 1 431 millió eurót** tesznek ki (2019-es árakon). Az összvolumen (a projekt költségei, ide értve a járulékos intézkedéseket is) **mintegy 2 446 millió euróban** állapítható meg (2019-es árakon) (vö. 35. táblázat).

A felsorolt, az osztrák vasút- és közúthálózatot érintő járulékos intézkedések **a már meglévő hálózat kapacitásbővítéseit** tartalmazzák. Ezzel a tervezés és megvalósítás alapvetően az országos felsőbbrendű közlekedési hálózatot érintő sürgető előzetes változtatások nélkül lehetséges. A környezeti hatásvizsgálat esetleges szükségességére az egyes járulékos intézkedések tekintetében a **következő tervezési fázisok** térnek majd ki.

[53] Abból kiindulva, hogy további intézkedések válnak szükségessé, amikor is a szolgáltatás E-ről F minőségűre romlik.

Az ST-4 költségei [millió EUR], 2019-es árakon	
Közvetlenül a hálózatátalakításból eredő projektköltségek (Az államhatártól a terminálig terjedő szakasz, a terminál, valamint a terminál és a már meglévő hálózat közötti szakasz)	1 014 millió euró
Járulékos intézkedések összesen, vasút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	1 408 millió euró
A keleti vasútrendszer Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasza: Négypályás vasútvonal kiépítése a Bruck/Leitha Ost-Gramatnausiedl keleti szakaszán (Bruck/Leitha-Ost-Gramatneusiedl)	
A keleti vasútrendszer Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasza: Négypályás vonal kiépítése a nyugati részen (Gramatneusiedl – Kledering)	
Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer bekötése a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon): a déli kanyar megépítése (szintbeli)	
Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer bekötése a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon): A felüljáró megépítése	
Kledering csomópont: 2-pályás nyugati kanyar kiépítése, 2-pályás híd kiépítése a Donaulände szakaszon, illetve Lanzendorf átépítése	
Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): a megközelítési és bejárati területek fejlesztése	
Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): minőségbiztosítási intézkedések	
Nyugati tengely: 2-pályás vonal kiépítése a Tullnerfeld-Herzogenburg szakaszon	
Járulékos intézkedések összesen, közút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	23 millió euró
S 1 Schwechat-i csomópont: Forgalmi sávok építése	
S 1 Schwechat-i csomópont: 2-sávos felvezető rámpa	
S 1 Schwechat-i csomópont: A völgyhíd- és hídszerkezetek kiszélesítése	
Kamionpihenők	
Összköltség	**2 446 millió euró**

35. táblázat: A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva költségeinek megoszlása millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés)

ST-4 - G1: Az emberi jólét védelme

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva közvetlen közelében több településtörzs található (Parndorf, Zurndorf, Nickelsdorf, Friedrichshof). A terminál elhelyezkedésétől és kialakításától függően a legközelebbi lakott településtől való **távolság** legalább 600 m, de legtöbb esetben jóval több, mint egy kilométer. A megnövekedett teher- és személyforgalom az országúthálózat viszonylatában is megnöveli a **zajterhelést**. A vasútvonal által okozott kellemetlenségek a konkrét nyomvonaltól függenek; nincs kizárva, hogy az a településekhez közel fog húzódni, így azok zajterhelése megnövekedhet.

A terminál által generált **teher- és személyforgalom** a felsőbbrendű közúthálózattól történő távolság miatt a legközelebbi csatlakozásig az alsóbbrendű közúthálózaton, ill. a országutakon, a településeken keresztül kerül lebonyolításra. Ez megnöveli lakott területek, a szabadidős és rekreációs területek légszennyezését. A vasútvonal tekintetében jelentős negatív légszennyezési hatások nem várhatók.

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva a HQ100 árterületen kívül fekszik, és, mivel a terminál elhelyezkedésének követelménye az egyenletes domborzatú terület, egyébként sem állnak fenn olyan **természeti veszélyek**, mint pl. kőomlás, csúszás, árvíz miatti károsodások. A vasútvonal maga nagy valószínűséggel végigvezet egy **HQ100** területen, és minden esetben keresztezi a Lajtát. A terület javarésze a VII-es földrengés-veszélyességi osztályba tartozik, ahol földrengés esetén épületkárok lehetségesek. A terminál maga viszonylag közel fekszik a felsőbbrendű vasút- és közúthálózathoz, emiatt viszonylag rövidebb útvonalon lehet abba bekötni. Ebből kifolyólag a **baleseti kockázat** viszonylag alacsony. A vasúti pályaszakasz nem növeli a közlekedésbiztonsági kockázatot.

ST-4 - G2: A kulturális identitás megőrzése

A terminál-elhelyezkedési alternatíva regionális vagy régiókat átfogó közelségében nem találhatók kulturális javak. A kulturális javakra gyakorolt lehetséges kihatások a pálya mentén a mindenkori nyomvonaltól függenek. A kis emlékművekre gyakorolt lehetséges hatás nem képezi az SP-V-törvény tárgyát, és a későbbi tervezési fázisokban térünk ki rájuk.

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva közvetlen közelében fekvő **települések** kis, **kompakt, a főutca mentén települt falukból** állnak, falusi településtörzzsel, főként családi házakkal a terület körül. A Designer Outlet Parndorf kivételével a környéken, ill. a terminál helyének közvetlen közelségében nem találhatók nagy üzemi területek. Lakhatási célú hasznosítás, mezőgazdasági területhasználat, valamint különböző rekreációs célú területhasználat dominál. Ezen a területen egy terminál megépítése a **helybe nem illeszthető és aránytalan infrastruktúrát** jelentene, ami a részben szétszabdalt, individuális területhasználati formák, meglévő felsőbbrendű infrastruktúra nélküli regionális karaktert erősen felülírná. A terminál bekötéséhez szükséges vasútvonal jelentősen nem befolyásolja a vizsgált terület kulturális identitását, mivel az érintett terület már rendelkezik lineáris és pontszerű infrastruktúrákkal.

ST-4 - G3: A már meglévő területi felhasználások további biztosítása

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva rekreációs terület; abból indulunk ki, hogy a terminál ezen a helyen történő megépítése, függetlenül annak pontos helyétől, károsan befolyásolja, vagy tönkreteszi a jelenlegi szabadidős infrastruktúrát. Előfordulhat, hogy a vasútvonal, annak konkrét nyomvonalától függően, a településeket és az azokhoz tartozó rekreációs területeket elválasztja egymástól. Ezen felül, a pályaszakasz előre láthatólag egy turizmusra alkalmas övezeten halad át.

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva környékén egy transzformátor-állomás, egy 380 kV-os és egy 220 kV-os vezeték, valamint szélerőművek és szélerőművek telepítésére alkalmas övezet található; ezekkel az infrastruktúrákkal a terminál valószínűleg konfliktál. A vasútvonal előre láthatólag nem gyakorol releváns negatív hatásokat az értéktárgyakra.

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva hatásainak összefoglalása

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva területét mezőgazdasági területek és rekreációs területek jellemzik. Ez az alternatíva a klímavédelem és a levegő minőségének megőrzése szempontjait kivéve, az **ökológiai adottságokra tendenciálisan negatív hatást** gyakorol. A jelenlegi nagykiterjedésű Natura 2000 madárvédelmi területek miatt az állatokra és azok élőhelyeire gyakorolt negatív hatások erősek. A pályaszakasz a többi alternatívával összehasonlításban rövid, ami tendenciálisan az **élőhelyek és a táj vonatkozásában alacsony kihatásveszéllyel** jár.

A javasolt hálózatátalakítás a terminál pontos helyétől függetlenül hozzájárul **Ausztria, mint gazdasági helyszín** vonzóbbá tételéhez. A projekt elősegíti az áruszállítás vasútra történő **átirányítását**, és korszerű, működőképes közlekedési alternatívát kínál. A már meglévő regionális lehetőségekkel a 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva esetében szinergia nem alakulhat ki, mivel ezen a területen a **rekreációs célú használat** szempontjából a terminál hátrányt jelent. A jelenlegi **mezőgazdasági területhasználat**ot a terminál megzavarja, ill. tönkreteszi.

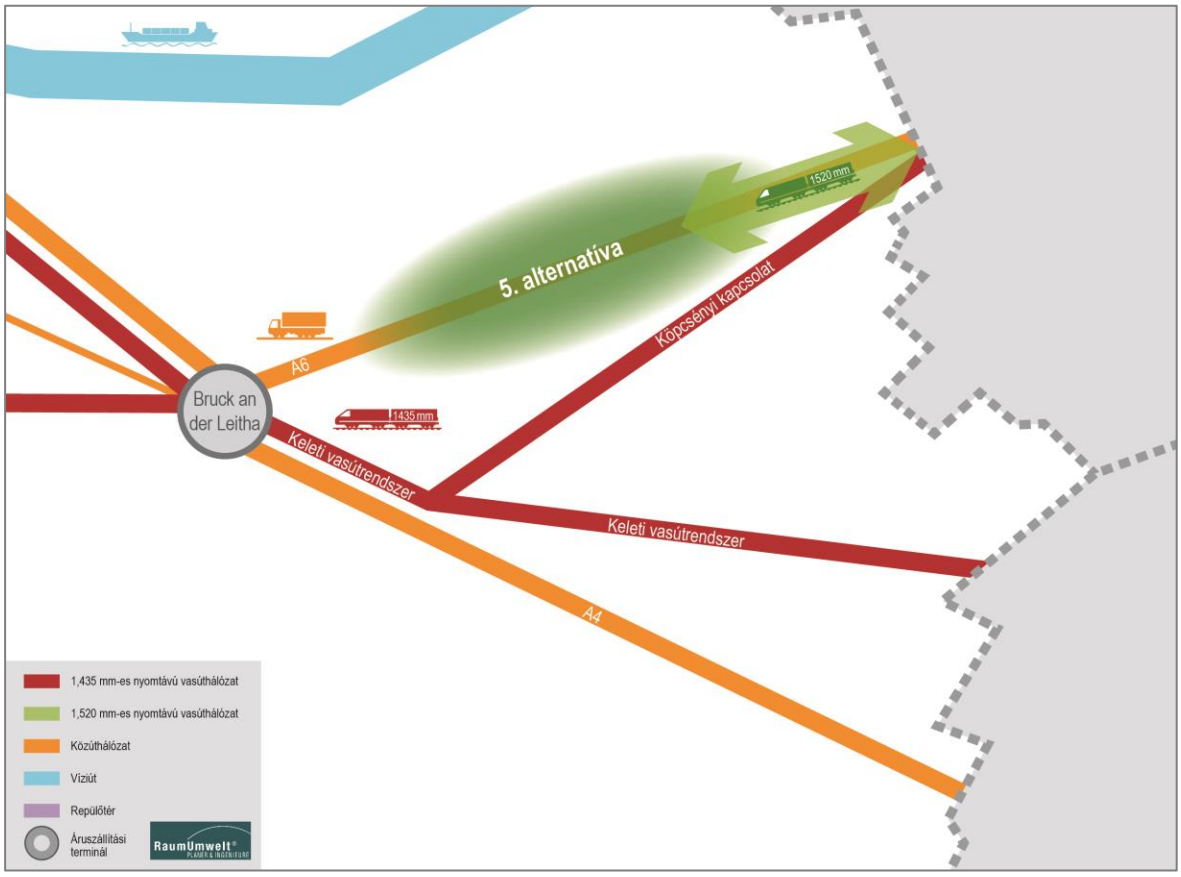
Az emberi jólét védelmére irányuló cél szempontjából az 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva hátrányos. A terminál miatt a helyi teherautó-forgalom, valamint az ingázók által generált forgalom növekedni fog, ami magasabb **zajterheléshez és légszennyezettséghez** vezet. Ezen felül, a **baleseti kockázat** is várhatóan megnő. Egy terminál a terület jelenlegi hasznosításából, valamint területi és gazdasági adottságaiból kifolyólag markáns beavatkozást jelentene.

Ökológia								Gazdaság									Társadalom						
Ö1			Ö2			Ö3		W1			W2			W3			G1			G2		G3	
a	b	c	a	b	c	a	b	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	a	b
+	-	(-)	-	--	-	(-)	(-)	+	(+)	+	-	(+)	-	(+)	(+)	-	o	(-)	-	o	--	(-)	-

36. táblázat : A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva célkitűzéseinek megvalósulási foka (saját szerkesztés)

9.2.3.5 ST-5. alternatíva

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva a terminál helyét a vizsgálati terület északkeleti részére helyezi (vö. 8.1.2.566. ábra). Az ennek következményeképpen fellépő, előre láthatóan jelentős hatásokat a következőkben a célrendszerrel összefüggésben írjuk le (vö. 5.3.1).



66. ábra: Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra)

ST-5 - Ö1: Az erőforrások megóvása és fenntartható használata

A vasúti áruszállítás a levegő tisztántartása és a **klímavédelem** szempontjából az egyéb közlekedési módokkal történő összehasonlításban környezetbarát szállítási alternatívának tekinthető; ebben a vonatkozásban a különböző terminál-elhelyezkedési alternatívák között nincs különbség. Csakúgy, mint a többi terminál-elhelyezkedési alternatíva, a 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva is a Bécs-környéki **újrafejlesztési vidéken** belül helyezkedik el, ahol jelenleg behajtási tilalom van érvényben minden tömegosztályú, EURO 2-es vagy rosszabb károsanyag-kibocsátású teherautó tekintetében.

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva környékén nem találhatóak vízvédelmi- vagy vízkímélő területek, sem a vízgazdálkodás szempontjából jelentős területek. A terminál helyzetétől függően, elvben elképzelhető, hogy a Lajta torkolatvidékén elterülő HQ100-as területeket érinteni kell. A terminálnak a felsőbbrendű vasúthálózatba történő bekötése során a **Lajta keresztezése**, valamint a **HQ100 torkolatvidékek** érintése valószínű.

A terminál elhelyezkedésétől függően, **nagy értékű, művelésre alkalmas területek** igénybe vételével kell számolni. Az A 6-os autópályától keletre, Pama területén és körülötte nagy értékű mezőgazdasági területek helyezkednek el, mélyre nyúló fekete talajjal. Prellenkirchen környékén és Potzneusiedl településtől délre a talaj mezőgazdasági értékét közepes-csekély értékűre lehet besorolni. A többi alternatívával

összehasonlítva a vasútvonal relatíve rövid, ennek köszönhetően a **talaj igénybevétele és fedése** minimalizálható; a pályaszakasz azonban potenciálisan nagyrészt nagy értékű mezőgazdasági területen halad keresztül.

ST-5 - Ö2: A biodiverzitás védelme

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva nem érint Natura 2000 területeket, erdős területeket, vagy egyéb, az élőhelyek összekötése szempontjából jelentőséggel bíró területeket. A terminál bekötéséhez kiépítendő vasútvonal viszonylag rövid; a terminál a felsőbbrendű vasúti hálózatba történő bekötéséhez a **Lajtát** keresztezni kell. Burgenlandi oldalról azonban ez nincs Natura 2000 területté minősítve.

A terminál miatt a mezőgazdasági területek, valamint a bizonyos állat- és növényfajok élőhelyéül szolgáló mezővédő erdősávok igénybe vételével is számolni kell. Emiatt az érintett **élőhelyek** elvesztésével kell számolnunk. Egy 1-15 km hosszú egypályás vasútvonal kiépítése esetén az állat-és növényvilág, valamint élőhelyeik viszonylagosan csekélyebb megzavarásával kell számolni, habár élőhelyeiket az szétszabdalja és területüket elveszi. A terminál a felsőbbrendű vasúthálózatba történő bekötése során a Lajta keresztezése előre láthatóan szükséges lesz. A pontos nyomvonalvezetésre azonban az SP-V nem tér ki, annak kijelölése csak későbbi tervezési fázisok során történik meg.

ST-5 - Ö3: A természeti örökség megőrzése

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva egy nyílt, **döntően mezőgazdasági hasznosítású területen** fekszik, amelyet túlnyomórészt nagytelkes felhasználási struktúrák, főként gabonatermesztés jellemez. A területet a **Lajta** jellemzi annak partmenti fáival, felszabdalt, kisebb erdőszigeteivel és mezővédő erdősávjaival. A tájat szélerőmű-parkok jellemzik. A **lineáris infrastruktúrák** (A 6 autópálya, B 50 Burgenlandstraße, keleti vasútrendszer) mindenesetre egy bizonyos előterhelést jelentenek a tájkép szempontjából. A terminál mindazonáltal tájépítészetileg aránytalanul dominálná a területet. Az egypályás vasútvonal a köpcsényi határátkelő közelsége miatt csak csekély mértékben szabdalná tovább a területet.

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva környékén nem található természetközeli terület. A területet nagyrészt gabonaültetvények jellemzik. A terminál felsőbbrendű hálózatba történő bekötése során a vasúti pályaszakasz valószínűleg keresztezni fogja a Lajtát, amely part menti zöld területeivel bizonyos mértékű természetközeliséget képvisel.

ST-5 - W1: Ausztria vonzóbbá tétele a vállalatok számára

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva a terminál pontos helyétől függetlenül hozzájárul **Ausztria versenyképességének növeléséhez** (vö. 9.2.2.1 fejezet). Ez a hatás azonban potenciálisan kevesebb, mint a többi terminál-elhelyezkedési alternatíva esetében, mivel itt nem beszélhetünk régóta létező és jól működő logisztikai területről. Az egyes iparági üzemek megtelepedése azonban nincs kizárva. Az 5. termi-

nál-elhelyezkedési alternatíva közvetlenül az A 6-os autópálya mellett fekszik; hogy a terminál annak északi vagy déli oldalán épül-e meg, még kérdéses. Déli irányban a terminál minden esetben a Köpcsényi kapcsolattól északra kerül megépítésre. A felsőbbrendű közúthálózathoz már kész a csatlakozás; a felsőbbrendű vasúthálózat megközelítése a terminál pontos helyének függvénye. Mivel a terminál távol fekszik a már bejáratott logisztikai telephelyektől, a Bécsi csomópontban már működő logisztikai szolgáltatók közvetlenül nem közelíthetők meg. A terminál-elhelyezkedési alternatíva viszonylag távol esik a bejáratott közlekedési csomópontoktól. A szomszédos országok **iparági üzemei** jól megközelíthetők. Mivel nem egy már bejáratott logisztikai helyszínről beszélünk, egyéb terminál-elhelyezkedési alternatívákkal összehasonlításban nem célozhatók meg szinergiahatások. Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva alig rendelkezik területi behatároló tényezőkkel, ami miatt logisztikai üzemek megtelepedése lehetséges. Azonban, ez a potenciál a már meglévő osztrák logisztikai telephelyektől való távolság miatt korlátozott.

A javasolt hálózatátalakítás az osztrák GDP növekedéséhez is hozzájárul; többek között regionális gazdasági impulzusokkal, valamint az értékteremtés növelésével. A **földrajzi hely által okozott** relatív **hátrányok** miatt azonban azzal kell számolni, hogy ez a hozzájárulás a többi terminál-elhelyezkedési alternatívához képest kevesebb lenne. Az értékteremtésben nagy részt vállaló iparágak megtelepedésének lehetősége fennáll; azonban a Bécstől, mint bevált logisztikai székhelytől való távolság miatt csak korlátozott mértékben.

A javasolt hálózatátalakítás mindenféleképpen **új munkahelyek teremtését** vonja maga után. A határ közelsége, és az ezzel járó könnyű megközelíthetőség miatt ez az alternatíva a Szlovákiából és Magyarországról érkező munkaerő számára vonzóbb lehet, mint a belföldi munkaerő számára. Mivel a terület viszonylag gyengébb struktúrájú, mindenképpen kevesebb munkahely teremtése várható.

ST-5 - W2: A regionális gazdaság védelme és támogatása

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva **kistelkes mezőgazdasági gazdálkodási formák** és **szélerőművek** által jellemzett területen helyezkedik el. A terminál ezen a helyen történő megépítése ennek megfelelően nagyszámú, külön tulajdonban lévő területet venne igénybe. A már meglévő szélerőművekre és bányaterületekre hátrányosan hathat ez az alternatíva, akár a felszámolásukhoz is vezethet. Ezért a terminál nem kapcsolható a jelenlegi helyi gazdasági formákhoz. Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíváig kiépítendő vonal más terminál-elhelyezkedési alternatívákhoz képest igen rövid (1-15 km), ami azzal a kockázattal jár, hogy a mezőgazdasági területek, a szélerőművek, valamint a szélerőművek kiépítésére alkalmas területek hasznosítását viszonylag csekély mértékben megzavarja, illetve ellehetetleníti.

A terminál-elhelyezkedési alternatíva pontos fekvésétől függetlenül, a javasolt hálózatátalakítás megvalósítása **munkahelyeket** teremt és további üzemek megtelepedését segíti elő, ezáltal új regionális gazdasági potenciált hoz létre. A bécsi logisztikai klasztertől való távolság, a viszonylag rossz elérhetőség, va-

lamint a jelenlegi regionális struktúrák miatt azonban csak korlátozott mértékben van lehetőség új gazdasági potenciálok kialakítására.

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva megvalósítása szemben áll a már meglévő regionális területhasznosítási formákkal. A jelenlegi potenciálok, mint pl. a **turizmus**, valamint a **tájhoz kötött rekreáció** a természeti és táji adottságok miatt szintén nem egyeztethetők össze a terminál megépítésével. A pályaszakasz önmagában a többi terminál-elhelyezkedési alternatívával összehasonlítva igen rövid (1-15 km), ami miatt csekély mértékű hatásokkal lehet számolni.

ST-5 - W3: A szabadon használható eszközök hatékony bevetése

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva közvetlenül a **TEN-T Rajna-Duna, és a Balti-tenger-Adria folyosó** mellett, illetve az osztrák-szlovák államhatár közelségében helyezkedik el. A forgalom vasútra terelésével, valamint a TEN-T törzshálózatban történő további áruelosztással a jelenlegi kapacitásokat jobban ki lehet használni.

A javasolt hálózatátalakítás hozzájárul az **áruszállítás** vasútra történő **átirányításához**, és ezzel a nemzeti és nemzetközi szintű közlekedéspolitikai célkitűzések eléréséhez. Annak ellenére, hogy a javasolt hálózatátalakítás nem képezi a TEN-T törzshálózat részét, az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózathoz történő csatlakoztatásra a bécsi csomópontnál kerül sor. Összességében, ezáltal mégis **modern és működőképes csatlakozást** lehetne kialakítani ezzel a hálózattal.

A 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva az osztrák-szlovák államhatár közelségében helyezkedik el. A **telekárak** nyugaton, illetve Bécshez közeledve tendenciálisan magasabbak, így e terminál-elhelyezkedési alternatíva esetén viszonylag alacsonyabb telekmegváltási költségekkel számolhatunk. Az 1-15 km-es pályaszakasz a többi terminál-elhelyezkedési alternatívához képest meglehetősen rövid. Egy hozzávetőleges költségbecslés alapján **a projekt költségei (1 520 mm-es nyomtávolságú vonal, terminál, illetve a jelenlegi hálózatba történő bekapcsolás) kb. 910 millió euróra** rúgnak (2019-es árakon).

A 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva esetén intézkedéseket kell tenni a vasúti forgalomhálózat tekintetében is. Ez **kapacitásbővítést** és **minőségbiztosítási intézkedéseket** jelent az osztrák vasúti hálózat következő területein:

- Ostbahn (Keleti vasútrendszer)
  - Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasz: négypályás vonal kiépítése a nyugati részen (Bruck/Leitha-Ost-Gramatneusiedl)
  - Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasz: négypályás vonal kiépítése a nyugati részen (Gramatneusiedl – Kledering)

- Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): a déli kanyar megépítése (szintbeli)
- Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): felüljáró megépítése

- Bécs térségében
  - Kledering csomópont: 2-pályás nyugati kanyar kiépítése, 2-pályás híd kiépítése a Donaulände szakaszon, illetve Lanzendorf átépítése
- Bécsújhely (Wr. Neustadt) térsége
  - Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): a megközelítési és bejárati területek fejlesztése
  - Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): minőségbiztosítási intézkedések
- Nyugati tengely
  - 2 pályás vonal kiépítése a Tullnerfeld-Herzogenburg szakaszon

A nyugati tengely mentén a jelen projekt további intézkedéseket okozatilag nem indukál, azonban pl. korábban vagy más mértékben mégis meg kell hozni bizonyos intézkedéseket, ám ezek, költségeiket tekintve, nem rendelhetők hozzá teljes mértékben a jelen projekthez. Egy első hozzávetőleges költségbecslés alapján a vasúti hálózattal kapcsolatos többletköltségek **kb. 1 408 millió eurót** tesznek ki (2019-es árakon).

Ezen felül, az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva megvalósítása közúti építkezési intézkedéseket is maga után von a terminál forgalma által okozott többletterhelés[54] eloszlatására. Ez a már meglévő közlekedési csomópontok **kapacitásának bővítéseit** foglalja magába az osztrák közúthálózat következő területein:

- S 1 Schwechat-i csomópont
  - Forgalmi sávok építése
  - 2-sávos felvezető rámpa
  - A völgyhíd- és hídszerkezetek kiszélesítése
- A 4: Bruckneudorf-i csomópont
  - 2-sávos felvezető rámpa
  - A völgyhíd kiszélesítése

Másrészt, az ASFINAG-hálózatban közlekedő további teherautó-forgalom **parkolási szükségletei** szintén megnövekednek. Egy első hozzávetőleges költségbecslés alapján a felsőbbrendű közúthálózatban

[54] Abból kiindulva, hogy további intézkedések válnak szükségessé, amikor is a szolgáltatás E-ről F minőségűre romlik.

végrehajtandó járulékos intézkedések várt többletköltsége legalább **mintegy 31 millió euró** (2019-es árakon). A 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva megvalósulása esetén szükségessé váló járulékos intézkedések a már meglévő terhelés miatt nehezen számszerűsíthetők, illetve nehezen állapítható meg a jelen projektnek tulajdonító hányaduk. Ezen felül, azokat a Bécstől délre futó közúthálózat kontextusában kell vizsgálni. Ezek a lehetséges intézkedések a járulékos intézkedések összköltségét közelebbről nem meghatározható mértékben növelik.

A vasúti-és közúthálózatot érintő járulékos intézkedések költségei **kb. 1 439 millió eurót** tesznek ki (2019-es árakon). Az összvolumen (a projekt költségei, ide értve a járulékos intézkedéseket is) **mintegy 2 348 millió euróban** állapítható meg (2019-es árakon) (vö. 37. táblázat).

Az ST-5 költségei [millió EUR], 2019-es árakon	
Közvetlenül a hálózatátalakításból eredő projektköltségek (Az államhatártól a terminálig terjedő szakasz, a terminál, valamint a terminál és a már meglévő hálózat közötti szakasz)	910 millió euró
Járulékos intézkedések összesen, vasút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	1 408 millió euró
A keleti vasútrendszer Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasza: Négypályás vasútvonal kiépítése a Bruck/Leitha Ost-Gramatnausiedl keleti szakaszán (Bruck/Leitha-Ost-Gramatneusiedl)	
A keleti vasútrendszer Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasza: Négypályás vonal kiépítése a nyugati részen (Gramatneusiedl – Kledering)	
Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): a déli kanyar megépítése (szintbeli)	
Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): A felüljáró megépítése	
Kledering csomópont: 2-pályás nyugati kanyar kiépítése, 2-pályás híd kiépítése a Donaulände szakaszon, illetve Lanzendorf átépítése	
Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): a megközelítési és bejárati területek fejlesztése	
Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): minőségbiztosítási intézkedések	
Nyugati tengely: 2-pályás vonal kiépítése a Tullnerfeld-Herzogenburg szakaszon	
Járulékos intézkedések összesen, közút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	31 millió euró
S 1 Schwechat-i csomópont: Forgalmi sávok építése	
S 1 Schwechat-i csomópont: 2-sávos felvezető rámpa	
S 1 Schwechat-i csomópont: A völgyhíd- és hídszerkezetek kiszélesítése	
A 4: Bruckneudorf-i csomópont: 2-sávos felvezető rámpa	
A 4: Bruckneudorf-i csomópont: A völgyhíd kiszélesítése	
Kamionpihenők	
Összköltség	**2 348 millió euró**

37. táblázat: A 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva költségeinek megoszlása millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés)

A felsorolt, az osztrák vasút- és közúthálózatot érintő járulékos intézkedések **a már meglévő hálózat kapacitásbővítéseit** tartalmazzák. Ezzel a tervezés és megvalósítás alapvetően az országos felsőbbrendű közlekedési hálózatot érintő sürgető előzetes változtatások nélkül lehetséges. A környezeti hatásvizsgálat esetleges szükségességére az egyes járulékos intézkedések tekintetében a **következő tervezési fázisok** térnek majd ki.

ST-5 - G1: Az emberi jólét védelme

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva közvetlen közelében több településtörzs található (Potzneusiedl, Deutsch Haslau, Prellenkirchen, Pama, Gattendorf). A terminál elhelyezkedésétől és kialakításától függően a legközelebbi lakott településtől való **távolság** legalább 600 m, de legtöbb esetben jóval több, mint egy kilométer. Mivel a terminál-elhelyezkedési alternatíva közvetlenül az A 6-os autópálya mellett fekszik, nem számolunk a személy- és teherforgalom által generált, releváns hozzáadott zajterheléssel és a légszennyezettséggel. Az igen rövid vasútvonal miatt az nem gyakorol további káros hatásokat a környezetre.

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva a HQ100 árterületen kívül fekszik, és, mivel a terminál elhelyezkedésének követelménye az egyenletes domborzatú terület, egyébként sem állnak fenn olyan **természeti veszélyek**, mint pl. kőomlás, csúszás, árvíz miatti károsodások. A viszonylag rövid vasútvonal, a nyomvonaltól függően, keresztezi a Lajtát, és ezzel egy HQ100 területet is. A terület javarésze a VII-es földrengés-veszélyességi osztályba tartozik, ahol földrengés esetén épületkárok lehetségesek. A terminál maga az A 6 autópálya közvetlen közelében helyezkedik el, ami miatt viszonylag rövidebb útvonalon lehet abba bekötni. Ebből kifolyólag a **baleseti kockázat** viszonylag alacsony. A vasúti pályaszakasz nem növeli a közlekedésbiztonsági kockázatot.

ST-5 - G2: A kulturális identitás megőrzése

A terminál-elhelyezkedési alternatíva regionális vagy régiókat átfogó közelségében nem találhatók kulturális javak. A kulturális javakra gyakorolt lehetséges kihatások a pálya mentén a mindenkori nyomvonaltól függenek. A kis emlékművekre gyakorolt lehetséges hatás nem képezi az SP-V-törvény tárgyát, és a későbbi tervezési fázisokban térünk ki rájuk.

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva közvetlen közelében fekvő **települések** kis, kompakt, a főutca mentén települt falukból állnak, falusi településtörzzsel, részben családi házakkal a terület körül. Nincsenek nagyobb gyártelepek. Elsősorban lakó- és mezőgazdasági területek, különféle rekreációs célú területek, és mezőgazdasági területek kistelkes szőlőültetvényekkel és gyümölcsösökkel. Ezen a területen egy terminál megépítése a **helybe nem illeszthető és aránytalan infrastruktúrát** jelentene, ami a részben szétszabdalt, individuális területhasználati formák, meglévő felsőbbrendű infrastruktúra nélküli regionális karaktert erősen felülírná. A terminál bekötéséhez szükséges vasútvonal jelentősen nem befolyásolja a

vizsgálati terület kulturális identitását, mivel az érintett terület különösen rövid, és az A 6-os autópálya közvetlen közelében helyezkedik el.

ST-5 - G3: A már meglévő területi hasznosítások további biztosítása

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva területén kerékpárutak találhatók; abból indulunk ki, hogy a terminál ezen a helyen történő megépítése, függetlenül annak pontos helyétől, károsan befolyásolja, vagy tönkreteszi a jelenlegi szabadidős infrastruktúrát. A vasútvonal annak rövidsége miatt várhatóan nem befolyásolja károsan a környezetet.

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva környékén szélerőművek és szélerőművek telepítésére alkalmas övezet található; ezen infrastruktúrákkal a terminál valószínűleg konfliktál. A vasútvonal előre láthatólag nem gyakorol releváns negatív hatásokat az értéktárgyakra.

A 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva hatásainak összefoglalása

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva területét mezőgazdasági területek és rekreációs területek jellemzik. Ez az alternatíva a klímavédelem és a levegő minőségének megőrzése szempontjait kivéve, az **ökológiai adottságokra tendenciálisan negatív hatást** gyakorol. A vasútvonal negatív ökológiai kihatása, annak rövidsége miatt viszonylagosan korlátozott.

A javasolt hálózatátalakítás a terminál pontos helyétől függetlenül hozzájárul **Ausztria, mint gazdasági helyszín** vonzóbbá tételéhez. A projekt elősegíti az áruszállítás vasútra történő **átirányítását**, és korszerű, működőképes közlekedési alternatívát kínál. A már meglévő regionális lehetőségekkel az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva esetében **szinergia** nem alakulhat ki, mivel ezen területen a **rekreációs célú használat** szempontjából a terminál hátrányt jelent. A jelenlegi **mezőgazdasági területhasználat**ot a terminál megzavarja, ill. tönkreteszi.

Az emberi jólét védelme szempontjából az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva hátrányos. A terminál miatt a helyi teherautó-forgalom, valamint az ingázók által generált forgalom növekedni fog, ami magasabb **zajterheléshez és légszennyezettséghez** vezet. Ezen felül, a **baleseti kockázat** is megnő. Egy terminál a terület jelenlegi hasznosításából, valamint területi és gazdasági adottságaiból kifolyólag markáns beavatkozást jelentene. A pályaszakasz viszonylag rövid, ebből adódóan annak a társadalomra gyakorolt negatív hatásai viszonylag alacsony szinten maradnak.

Ökológia								Gazdaság									Társadalom						
Ö1			Ö2			Ö3		W16			W2			W3			G1			G2		G3	
a	b	c	a	b	c	a	b	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	a	b
+	-	-	(-)	-	-	(-)	(-)	(+)	(+)	+	-	(+)	(-)	(+)	(+)	-	o	(-)	o	o	--	(-)	-

38. táblázat: A 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva célkitűzéseinek megvalósulási foka (saját szerkesztés)

9.3 KÖLCSÖNHATÁSOK

A hálózatátalakítási javaslat minden esetben ökológiai, gazdasági és társadalmi hatásokkal jár. Az egyes hatások egymással **összefüggésbe hozhatók**, és így azok rövid-, közép- és hosszútávú pozitív és negatív hatásokat vonnak maguk után. A kölcsönhatásokkal kapcsolatos kijelentéseket az SP-V stratégiai jellegénél fogva csak nagyon **általános szinten** tehetjük meg.

A javasolt hálózatátalakítás megépítési helyének területe (a szűk vizsgálati terület) bizonyos ökológiai adottságokkal rendelkezik. A nyomvonaltól és a terminál helyétől függően a már meglévő természetvédelmi területek, élőhelyek és művelhető területek markánsan negatív hatásokat szenvednek el. Ennek megfelelően nem zárható ki, hogy a már **meglévő terhelésekkel** negatív kölcsönhatások alakulnak ki.

A javasolt hálózatátalakítás mindenféleképpen **pozitív másodlagos gazdasági hatásokat** von maga után. Egy ilyen jellegű nemzetközi projekt erős gazdasági lenyomatot hagy Ausztria, mint gazdasági helyszín, vonzereje szempontjából, ugyanakkor erősíti Ausztriának az európai gazdaság térségben elfoglalt helyét. A projekt az azzal okozati összefüggésben nem álló **befektetéseket** is idevonzza. Az erősen fejlődő Bécs környéki felvevőpiac szintén erősíti ezeket a hatásokat.

A régióban ez az egyedülálló projekt **munkahelyeket** teremt, amelyekkel a körzet szintén piacképesebb lesz. Idevonzza a **logisztikai üzemeket**, és regionális gazdasági impulzusokat is indít. Egy **logisztikai központ** megtelepedéséből indulunk ki; ezt a benyújtott környezeti jelentésben, a hatáselemzés keretein belül összehasonlított értékeken alapuló mértékben szintén figyelembe vesszük. Mivel azonban egy logisztikai központ tervezése az országok, és mindenekelőtt a települések feladata, a hálózatátalakítással és a terminállal fellépő kölcsönhatásait, illetve az azokon kívül létrejövő logisztikai központ hatásait a megfelelő tervezési fázisokban és környezeti vizsgálatokban ország- illetve településszinten kell kezelni.

A már meglévő tervekkel szintén alakulhatnak ki kölcsönhatások: konkrétan éppen egy útvonalfolyosó kiválasztását készítik elő a **repülőtéri kapcsolathoz**, amely új vasúti összeköttetést teremt a bécsi repülőtér és Bruck an der Leitha község között (2019. szeptemberi állapot). Ez a projekt javítja a bécsi repülőtér keleti irányban történő összeköttetését regionális (Bruck an der Leitha, Neusiedl am See és Eisenstadt (Kismarton) környéke), valamint régióközi szinten (Nyugat-Magyarország, Pozsony térsége). A projekt és a javasolt hálózatátalakítás **kumulatív negatív hatásai** a szűk vizsgálati területen a földhasználatban és a terület szétszabdalásában, valamint a helyi zajterhelés megnövekedésében nyilvánulnak meg. Ugyanakkor mindkét projekt javítja a régió elérhetőségét, és összességében azt vonzóbbá teszi a vállalatok számára. Ez pedig várhatóan **pozitív szinergiahatásokat** eredményez.

9.4 A HATÁSOK KIÉRTÉKELÉSE ÉS SZEMBEÁLLÍTÁSA

9.4.1 NULLADIK ALTERNATÍVA

A **nulladik alternatíva** a javasolt hálózatátalakítás elvetését jelenti. Viszont, ez is magában foglalja egy 1 520 mm-es pályaszakasz, illetve egy Pozsonytól keletre elhelyezkedő terminál létesítését. Ez osztrák területen **nem okoz direkt negatív ökológiai hatásokat**. A nulladik alternatíva ezért a fenntarthatóság ökológiai dimenziója szempontjából célsemleges (vö. 39. táblázat).

Az a tény, hogy a nulladik alternatíva megvalósulása esetén az áruk nagy része közúton kerül tovább-szállításra, az osztrák közúthálózat tehergépjármű-forgalmát is megnöveli. Ez pedig az érintett szakaszokon **a zajterhelés és károsanyag-kibocsátás, valamint a baleseti kockázat növekedését** jelenti. Az alternatíva megvalósulása nem befolyásolná a kulturális identitást, valamint a jelenlegi területhasználatot sem. A nulladik alternatíva tehát a fenntarthatóság társadalmi dimenziója szempontjából a céllal ellentétes. (vö.39. táblázat).

A javasolt hálózatátalakítások elvetése Ausztriában **nem jár közvetlen költségekkel**. Azonban, az áruk az osztrák vasút- és mindenekelőtt közúthálózatban történő továbbfuvarozása a nulladik alternatíva megvalósulása esetén is **járulékos intézkedéseket** tesz szükségessé. A költségek kb. 197 millió euróval jóval a többi terminál-elhelyezkedési alternatívák alatt maradnak (vö. 40. táblázat). Ezen felül Ausztria számára összességében negatív gazdasági hatásokkal bírna: egy globális jelentőségű terminál létesítése Pozsony környékén munkahelyeket teremtene, és további logisztikai üzemeket vonzana a környékre. E hatásoktól a nulladik alternatíva megvalósulása esetén Ausztria elesne. Az szintén lehetséges, hogy az Ausztria keleti részén üzemelő logisztikai üzemek telephelyeik egy részét az új, Pozsony térségében létesítendő terminálhoz áthelyeznék, vagy működésüket ott bővítenék. A nulladik alternatíva ezért a fenntarthatóság gazdasági dimenziója szempontjából a céllal ellentétes. (vö.39. táblázat).

Ezen felül, a nulladik alternatíva megvalósulása esetén a hálózatátalakítás céljait sem érjük el.

Ökológia								Gazdaság									Társadalom						
Ö1			Ö2			Ö3		W1			W2			W3			G1			G2		G3	
a	b	c	a	b	c	a	b	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	a	b
-	**o**	**o**	**o**	**o**	**o**	**o**	**o**	**-**	**-**	**(-)**	**o**	**o**	**o**	**(-)**	**(-)**	**(-)**	**-**	**-**	**-**	**o**	**o**	**o**	**o**

39. táblázat: A nulladik alternatíva célkitűzéseinek megvalósulási foka (saját szerkesztés)

A nulladik alternatíva költségei [millió EUR], 2019-es árakon	
Közvetlenül a hálózatátalakításból eredő projektköltségek (Az államhatártól a terminálig terjedő szakasz, a terminál, valamint a terminál és a már meglévő hálózat közötti szakasz)	-
Járulékos intézkedések összesen, vasút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	158 millió euró
Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): a déli kanyar megépítése (szintbeli)	
Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): A felüljáró megépítése	
Parndorf-i pályaudvar: új vágányok építése, áthelyezése, szigetperon	
Gattendorf-i pályaudvar: vágányok hosszabbítása	
Járulékos intézkedések összesen, közút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	39 millió euró
S 1 Schwechat-i csomópont: Forgalmi sávok építése	
S 1 Schwechat-i csomópont: 2-sávos felvezető rámpa	
S 1 Schwechat-i csomópont: A völgyhíd- és hídszerkezetek kiszélesítése	
A 4: Bruckneudorf-i csomópont: 2-sávos felvezető rámpa	
A 4: Bruckneudorf-i csomópont: A völgyhíd kiszélesítése	
A 1: St. Pölten-i csomópont: 2-sávos felvezető rámpa az S 33-ra	
A 1: St. Pölten-i csomópont: Az S33 hídszerkezetének kiszélesítése	
Kamionpihenők	
Összköltség	**197 millió euró**

40. táblázat: A nulladik alternatíva költségeinek összetétele millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés)

9.4.2 TERMINÁL-ELHELYEZKEDÉSI ALTERNATÍVÁK

1. terminál-elhelyezkedési alternatíva

Az **1. terminál-elhelyezkedési alternatíva elviekben** hozzájárul a **javasolt hálózatátalakítás céljainak eléréséhez**. A terminált és az útvonalat **műszaki megvalósíthatóság**uk szempontjából pozitívan értékeltük.

A természetes területi adottságok, valamint a jelenlegi területhasznosítási formák miatt a terminál ezen a területen történő megépítése negatívtól fokozottan negatívig terjedő hatásokat eredményez. A terminál-elhelyezkedési alternatíva **a fenntarthatóság ökológiai és társadalmi dimenziója szempontjából túlnyomórészt a céllal ellentétesként** értékelhető.

Pozitív gazdasági hatásokkal lehet számolni. A munkahely-teremtés és a projekt azon hatása, hogy Ausztriát gazdasági helyszínként vonzóbbá teszi, az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva esetében is

adott. Bécs közelsége a 4. és 5. terminál-elhelyezkedési alternatívákkal szemben előnyt jelent. Azonban a terminált nem lehet a jelenlegi területhasznosítási formákhoz kapcsolni, ami miatt előre láthatólag nem alakulnak ki szinergiahatások. A terminál-elhelyezkedési alternatíva **a fenntarthatóság gazdasági dimenziója szempontjából** úgy értékelhető, hogy **a cél teljesítése felé hajlik**.

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva **összköltsége** kb. **2,10 milliárd eurót** tesz ki (2019-es árakon) (vö. 41. táblázat). A **projekt közvetlen költségei** (pályaszakasz és áruterminál) durván **1,31 milliárd eurót** tesznek ki, (2019-es árakon) a terminál-elhelyezkedési alternatíva ezzel viszonylag nagy költségigényű. Ezt mindenekelőtt a viszonylag hosszabb pályaszakasz indokolja. A **járulékos intézkedések** költségei kb. **0,79 milliárd eurót** tesznek ki (2019-es árakon), és ezzel az alsó költségkategóriában mozognak.

2. terminál-elhelyezkedési alternatíva

A **2. terminál-elhelyezkedési alternatíva** elviekben hozzájárul a **javasolt hálózatátalakítás céljainak eléréséhez**. A terminált és az útvonalat **műszaki megvalósíthatóság**uk szempontjából pozitívan értékeltük.

A területet mezőgazdasági hasznosítás és műszaki infrastruktúrák jellemzik. A többi terminál-elhelyezkedési alternatívák közül ez az alternatíva azzal tűnik ki, hogy több multimodális áruterminál és logisztikai telephely közelében található. A természetes helyi sajátosságokra a javasolt hálózatátalakítás negatívan hat ki. Azonban egyéb alternatívákkal összehasonlítva ezek a jelenleg is meglévő műszaki beépítettség miatt viszonylag csekélyek. A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva **a fenntarthatóság ökológiai dimenziója szempontjából tendenciálisan a céllal ellentétesként** értékelhető.

A jelenlegi területhasznosítási formákra és a lakosságra a terminál-elhelyezkedési alternatíva tendenciálisan negatívan hat ki. Ez például a helyileg megnövekvő zajterhelésnek és légszennyezettségnek köszönhető. Azonban, az 1. és 3. terminál-elhelyezkedési alternatívával összehasonlításban ezek a negatív hatások kisebbek. A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva **a fenntarthatóság társadalmi dimenziója szempontjából részben negatívként** értékelhető.

Minden más terminál-elhelyezkedési alternatívával összehasonlításban a javasolt hálózatátalakítás a 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva szempontjából gyakorolja a legpozitívabb gazdasági kihatásokat. Bécs, az egyéb terminálok és telephelyek, illetve ipartelepek közelsége szinergiahatásokkal kecsegtet. Ez a régió számára gazdasági impulzusokkal szolgál, valamint Ausztriát vonzóbbá teszi a megtelepülő vállalatok számára. A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva **a fenntarthatóság gazdasági dimenziója szempontjából** úgy értékelhető, hogy **túlnyomó részben teljesíti a célkitűzést**.

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva **összköltsége** kb. **2,02 milliárd eurót** tesz ki (2019-es árakon) (vö. 41. táblázat). Összehasonlításban ez a terminál-elhelyezkedési alternatíva a legköltségigényesebb.

A durván **1,56 milliárd eurót** (2019-es árakon) kitevő **közvetlen projektköltségekkel** (pályaszakasz és áruterminál) a terminál-elhelyezkedési alternatíva a legköltségigényesebb. Ezt mindenekelőtt a viszonylag hosszabb pályaszakasz, illetve a magas telekárak indokolják. A **járulékos intézkedések** összesen durván **0,46 milliárd euróba** kerülnek (2019-es árakon), ez pedig messze a legalacsonyabb.

3. terminál-elhelyezkedési alternatíva

A **3. terminál-elhelyezkedési alternatíva elviekben** hozzájárul a **javasolt hálózatátalakítás céljainak eléréséhez**. A terminált és az útvonalat **műszaki megvalósíthatóság**uk szempontjából pozitívan értékeltük.

A környéken nagymértékben vannak jelen műszaki infrastruktúrák. Észak-déli irányban fut keresztül rajta az Alpok-Kárpátok folyosó. A terminál ezen a helyen történő megépítése viszonylag erős negatív hatásokat vonna maga után. A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva **a fenntarthatóság ökológiai dimenziója szempontjából túlnyomórészt a céllal ellentétesként** értékelhető.

A jelenlegi területhasznosítási formákra és a lakosságra a terminál-elhelyezkedési alternatíva tendenciálisan negatívan hat ki. Ez például a helyileg megnövekvő zajterhelésnek és légszennyezettségnek köszönhető. A már meglévő értéktárgyakat tendenciálisan veszélyezteti. Ezért a 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva **a fenntarthatóság társadalmi dimenziója szempontjából túlnyomórészt a céllal ellentétesként** értékelendő.

A javasolt hálózatátalakítás nyomán pozitív regionális- és nemzetgazdasági hatások várhatók. A 4. és 5. terminál-elhelyezkedési alternatívával összehasonlításban e hatások Bécs közelsége miatt tendenciálisan erősebben jelentkeznek. Ugyanakkor azonban a 2. terminál-elhelyezkedési alternatívához képest sokkal gyengébben, mivel itt a jelenlegi gazdasági struktúrákkal nem várhatók szinergiahatások. A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva a **fenntarthatóság gazdasági dimenziója** szempontjából úgy értékelhető, hogy **részben teljesíti a célkitűzést**.

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva **összköltsége** kb. **2,31 milliárd eurót** tesz ki (2019-es árakon) (vö. 41. táblázat). A durván **1,17 milliárd eurót** (2019-es árakon) kitevő **közvetlen projektköltségekkel** (pályaszakasz és áruterminál) a terminál-elhelyezkedési alternatíva közepes költségigényű. A **járulékos intézkedések** összesen durván **1,14 milliárd euróba** kerülnek (2019-es árakon), ez pedig szintén valahol középen helyezkedik el.

4. terminál-elhelyezkedési alternatíva

A **4. terminál-elhelyezkedési alternatíva elviekben** hozzájárul a **javasolt hálózatátalakítás céljainak eléréséhez**. A terminált és az útvonalat **műszaki megvalósíthatóság**uk szempontjából pozitívan értékeltük.

A területet mezőgazdasági hasznosítás és a nagykiterjedésű Natura 2000 terület jellemzi. Egy terminál tendenciálisan negatívan hatna erre a viszonylag érzékenyebb természetközeli vidékre. A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva **a fenntarthatóság ökológiai dimenziójának szempontjából túlnyomórészt a céllal ellentétesként** értékelendő.

Az 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva területén elhelyezkedő terminál negatívan hat a kulturális identitásra, mivel egy terminál erre a természetközeli helyre viszonylagosan nagy negatív befolyást gyakorol. Azonban, a pályaszakasz relatív rövidsége és a felsőbbrendű forgalmi hálózathoz való közelsége miatt a légszennyezés és zajterhelés negatív hatásai viszonylag csekélyek. A terminál-elhelyezkedési alternatíva **a fenntarthatóság társadalmi dimenziója szempontjából részben a céllal ellentétesként** értékelendő.

A javasolt hálózatátalakítás nyomán pozitív regionális- és nemzetgazdasági hatások várhatók. A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva területe viszonylag messze esik Bécstől, mint gazdasági központtól, viszonylag csekély pozitív hatásokkal azonban így is számolhatunk. A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva **a fenntarthatóság gazdasági dimenziója szempontjából tendenciálisan pozitívként** értékelendő.

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva **összköltsége** kb. **2,45 milliárd eurót** tesz ki (2019-es árakon) (vö. 41. táblázat). A durván **1,01 milliárd eurót** (2019-es árakon) kitevő **közvetlen projektköltségekkel** (pályaszakasz és áruterminál) a terminál-elhelyezkedési alternatíva viszonylag kedvezőbb költségigényű. A szükséges **járulékos intézkedések** összesen durván **1,43 milliárd euróba** kerülnek (2019-es árakon), ez viszont viszonylag magas költségeket jelent.

5. terminál-elhelyezkedési alternatíva

Az **5. terminál-elhelyezkedési alternatíva** elviekben hozzájárul a javasolt hálózatátalakítás céljainak eléréséhez. A terminált és az útvonalat **műszaki megvalósíthatóság**uk szempontjából pozitívan értékeltük.

A területet tájjellegű használat és szélerőművek jellemzik. 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva az az alternatíva, amelyik a legközelebb fekszik a tervezett köpcsényi határátkelőhöz. Miután az útvonal ennek köszönhetően igen rövid, a természeti tájra gyakorolt negatív hatásai a többi terminál-elhelyezkedési alternatívához képest csekélyek. Azonban a projekt igénybe veszi az ökológiai erőforrásokat. Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva **a fenntarthatóság ökológiai dimenziójára, tendenciáját tekintve, a céllal ellentétesként** értékelendő.

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva területén elhelyezkedő terminál negatívan hat a kulturális identitásra, mivel egy terminál erre a természetközeli helyre viszonylagosan nagy negatív befolyást gyakorol. Azonban, a pályaszakasz relatív rövidsége és a felsőbbrendű forgalmi hálózathoz való közelsége miatt a légszennyezés és zajterhelés negatív hatásai viszonylag csekélyek. A terminál-elhelyezkedési alternatíva

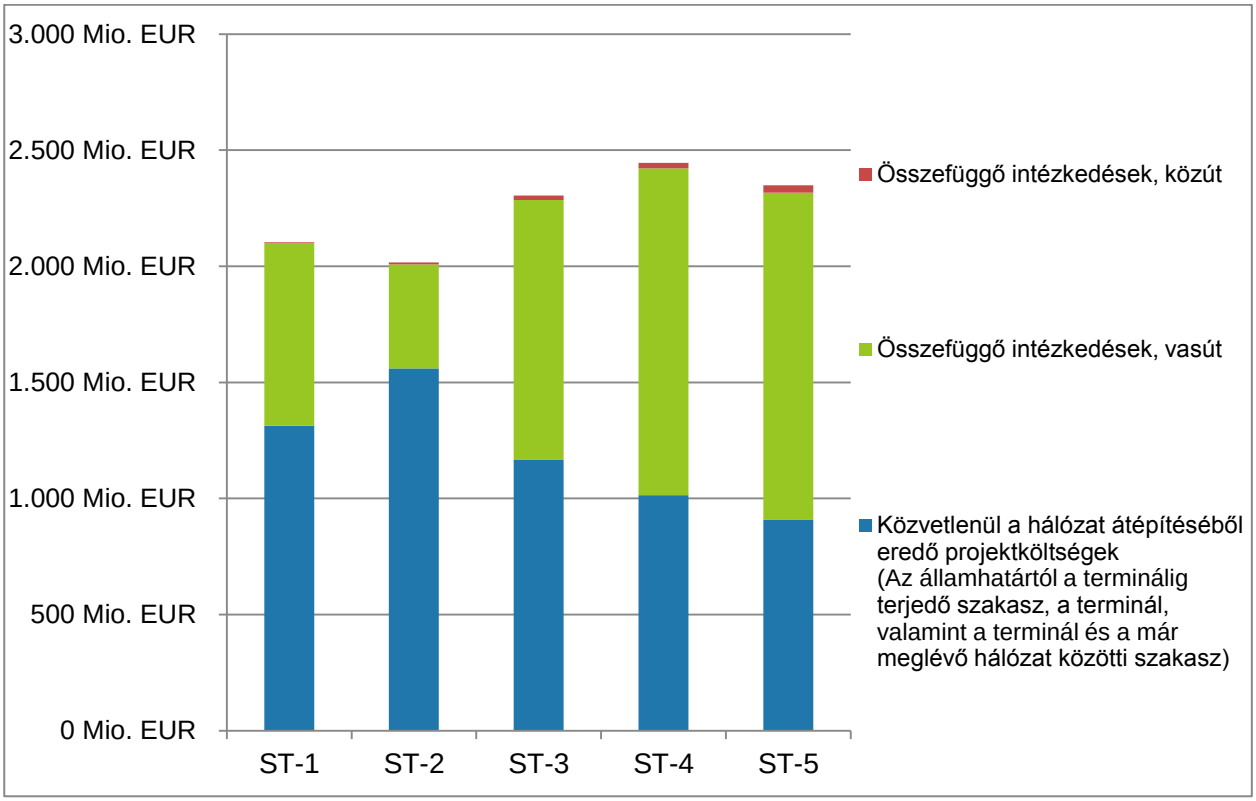
a fenntarthatóság társadalmi dimenziója szempontjából részben a céllal ellentétesként értékelendő.

A javasolt hálózatátalakítás nyomán pozitív regionális- és nemzetgazdasági hatások várhatók. Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva területe viszonylag messze esik Bécstől, mint gazdasági központtól, azonban viszonylag csekély pozitív hatásokkal számolhatunk. A 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva **a fenntarthatóság gazdasági dimenziója szempontjából tendenciálisan pozitívként** értékelhető.

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva **összköltsége** kb. **2,35 milliárd eurót** tesz ki (2019-es árakon) (vö. 41. táblázat). A durván **0,91 milliárd eurót** (2019-es árakon) kitevő **közvetlen projektköltségekkel** (pályaszakasz és áruterminál) ez a terminál-elhelyezkedési alternatíva összehasonlításban a legkedvezőbb költségigényű. Ezt mindenekelőtt a pályaszakasz rövidsége indokolja. A szükséges **járulékos intézkedések** összesen durván **1,44 milliárd euróba** kerülnek (2019-es árakon), ez viszont viszonylag magas költségeket jelent.

Költségindukáló tényező [millió EUR], 2019-es árakon	**ST-1 (1. terminál-elhelyezkedési alternatíva)**	**ST-2 (2. terminál-elhelyezkedési alternatíva)**	**ST-3 (3. terminál-elhelyezkedési alternatíva)**	**ST-4 (4. terminál-elhelyezkedési alternatíva)**	**ST-5 (5. terminál-elhelyezkedési alternatíva)**
Közvetlenül a hálózatátalakításból eredő projektköltségek (Az államhatártól a terminálig terjedő szakasz, a terminál, valamint a terminál és a már meglévő hálózat közötti szakasz)	1.314	1.560	1.165	1.014	910
Kapcsolódó intézkedések, vasút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	786	448	1.120	1.408	1.408
Kapcsolódó intézkedések, közút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	3	9	20	23	31
Összesen [millió euró]	**2 103**	**2 017**	**2 305**	**2 446**	**2 348**

41. táblázat: Az 1-5. terminál-elhelyezkedési alternatívák költségeinek áttekintése millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés)



67. ábra: Az 1-5. terminál-elhelyezkedési alternatívák költségdiagramja millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés)

A mindenkor szükséges járulékos intézkedések áttekintését a 42. táblázat mutatja be.

Az egyes alternatívák költségei [millió EUR], 2019-es árakon	ST-1 (1. terminál-elhelyezkedési alternatíva)	ST-2 (2. terminál-elhelyezkedési alternatíva)	ST-3 (3. terminál-elhelyezkedési alternatíva)	ST-4 (4. terminál-elhelyezkedési alternatíva)	ST-5 (5. terminál-elhelyezkedési alternatíva)
Közvetlenül a hálózatátalakításból eredő projektköltségek (Az államhatártól a terminálig terjedő szakasz, a terminál, valamint a terminál és a már meglévő hálózat közötti szakasz)	1.314	1.560	1.165	1.014	910
Járulékos intézkedések összesen, vasút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	786	448	1.120	1.408	1.408
A keleti vasútrendszer Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasza: Négypályás vasútvonal kiépítése a Bruck/Leitha Ost-Gramatnausiedl keleti szakaszán (Bruck/Leitha-Ost-Gramatneusiedl)	-	-	x	x	x
A keleti vasútrendszer Bruck/Leitha Ost-Kledering szakasza: Négypályás vonal kiépítése a nyugati részen (Gramatneusiedl – Kledering)	x	-	x	x	x
Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): a déli kanyar megépítése (szintbeli)	-	-	x	x	x
Gramatneusiedl-i kanyar (a keleti vasútrendszer a Wampersdorf-Gramatneusiedl szakaszon történő bekötése): A felüljáró megépítése	-	-	x	x	x
Gramatneusiedl nyugat: A nyugati felüljáró megépítése	x	x	-	-	-
Gramatneusiedl-Wampersdorf szakasz: kétpályás szakasz kiépítése Gramatneusiedl-tól a terminál kijáratáig	x	-	-	-	-
Kledering csomópont: 2-pályás nyugati kanyar kiépítése, 2-pályás híd kiépítése a Donaulände szakaszon, illetve Lanzendorf átépítése	x	x	x	x	x
Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): a megközelítési és bejárati területek fejlesztése	x	x	x	x	x
Wr. Neustadt Hbf (Bécsújhelyi főpályaudvar): minőségbiztosítási intézkedések	x	x	x	x	x
Nyugati tengely: 2-pályás vonal kiépítése a Tullnerfeld-Herzogenburg szakaszon	x	x	x	x	x
Kockázati felár	x	x	x	x	x
Járulékos intézkedések összesen, közút (A már tervezett intézkedéseken felüli, további intézkedések)	3	9	20	23	31
Ast S 1 Schwechat dél: Forgalmi sávok építése Ast Schwechat dél és Ast Schwechat kelet között	-	x	-	-	-
Ast S 1 Schwechat dél: 2-sávos felvezető rámpa Schwechat irányába	-	x	-	-	-
Ast S 1 Schwechat dél: A felvezető rámpa kiszélesítése	-	x	-	-	-
Ast S 1 Schwechat dél: Zöldhidak építése	-	x	-	-	-
S 1 Schwechat-i csomópont: Forgalmi sávok építése	-	-	x	x	x
S 1 Schwechat-i csomópont: 2-sávos felvezető rámpa	-	-	x	x	x
S 1 Schwechat-i csomópont: A völgyhíd- és hídszerkezetek kiszélesítése	-	-	x	x	x
A 4: Bruckneudorf-i csomópont: 2-sávos felvezető rámpa	-	-	-	-	x
A 4: Bruckneudorf-i csomópont: A völgyhíd kiszélesítése	-	-	-	-	x
Kamionpihenők	x	x	x	x	x
Összköltség [millió euró]	**2.103**	**2.017**	**2.305**	**2.446**	**2.348**

42. táblázat: Az egyes alternatívák költségeinek áttekintése millió euróban, 2019-es árakon (saját szerkesztés)

				ST-1 (1. terminál-elhelyezkedési alternatíva)	ST-2 (2. terminál-elhelyezkedési alternatíva)	ST-3 (3. terminál-elhelyezkedési alternatíva)	ST-4 (4. terminál-elhelyezkedési alternatíva)	ST-5 (5. terminál-elhelyezkedési alternatíva)
Ökológia	Ö1	Az erőforrások megóvása és fenntartható használata	A levegő tisztaságának megőrzése és klímavédelem	+	+	+	+	+
			A vízi erőforrások védelme	--	-	o	-	-
			A talajban található erőforrások védelme	-	-	-	(-)	-
	Ö2	A biodiverzitás védelme	Élettér-hálózat	-	-	--	-	(-)
			Az állatok és élőhelyeik védelme	-	-	(-)	--	-
			A növények és élőhelyeik védelme	(-)	-	(-)	-	-
	Ö3	A természeti örökség megőrzése	A táj (mezőgazdasági területek) megőrzése	-	-	-	(-)	(-)
			A természetközeli vidékek és struktúrák megőrzése	o	o	o	(-)	(-)
Gazdaság	W1	Ausztria vonzóbbá tétele a vállalatok számára Ausztria	A versenyképesség növelése	+	++	+	+	(+)
			A jólét növekedésének fenntartása	+	++	+	(+)	(+)
			A munkaerőpiac erősítése	+	++	+	+	+
	W2	A regionális gazdaság védelme és támogatása	A már meglévő területi gazdasági formák megőrzése és támogatása	-	-	-	-	-
			Lehetőségek teremtése a régió számára	+	++	+	(+)	(+)
			A régióban rejlő potenciál kihasználása és támogatása	-	+	(-)	-	(-)
	W3	A szabadon használható eszközök hatékony bevetése	Jól működő és a szükségleteknek megfelelő közlekedési rendszer kiépítése	(+)	+	(+)	(+)	(+)
			A közlekedési rendszer fejlesztése a fölérendelt közlekedéspolitikai célkitűzéseknek megfelelően	+	+	+	(+)	(+)
			Az összes pénzügyi ráfordítás optimalizálása	(-)	(-)	-	-	-
Társadalom	G1	Az emberi jólét védelme	Zajterhelés elleni védelem	-	-	-	o	o
			Légszennyezés elleni védelem	-	(-)	-	(-)	(-)
			A biztonság növelése	-	-	-	-	o
	G2	A kulturális identitás megőrzése	A kulturális örökség védelme	o	o	o	o	o
			A régió jellegének megőrzése	--	o	-	--	--
	G3	A már meglévő terület-hasznosítások további biztosítása Hasznosítás	A terület üdülőterületként történő megőrzése	-	-	-	(-)	(-)
			Értéktárgyak védelme	(-)	(-)	--	-	-

43. táblázat: Az 1-5-ig terjedő számozású terminál-elhelyezkedési alternatívák kiértékelése (saját szerkesztés)

10

A HÁLÓZATÁTALAKÍTÁS ÖSSZÉRTÉKELÉSÉNEK ALAPELVEI

A végrehajtott vizsgálatok alapján az ÖBB-Infrastruktur AG a „Bécs (Központi Rendezőpályaudvar 1 435 és 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózatokkal) – Köpcsény államhatár” szakaszt javasolja nagyteljesítményű vonalként. A javaslat alapját képező 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva váltja ki a legerősebb pozitív hatásokat, aránylag csekélyebb negatív környezeti hatások mellett. A javasolt hálózatátalakítás felsőbbrendű jellege egyértelműen kimutatható. A negatív környezeti hatások csökkentése érdekében a gyakorlati megvalósításra és a felügyeletre vonatkozóan is javasolunk intézkedéseket.

10 A HÁLÓZATÁTALAKÍTÁS ÖSSZÉRTÉKELÉSÉNEK ALAPELVEI

10.1 A HÁLÓZATÁTALAKÍTÁS FELSŐBBRENDŰSÉGÉNEK INDOKOLÁSA

Eljárási mód

A **hálózatátalakítás felsőbbrendűségének indokolása** az SP-V irányelv (BMVIT 2018, 100. oldaltól) szerint történik, mégpedig több **szintű megközelítéssel**, azok szakaszos kezelésével. Minden mérlegelési szint különböző módon kidolgozott szempontokat és információkat tartalmaz (ugyanott: 102. oldal). Ha a felsőbbrendűség igazolása egy szinten megtörtént, azt a rákövetkező szinten már nem szükséges igazolni.

1. mérlegelési szint: államközi megállapodások

A jelen hálózatátalakítási javaslat egy korábbi, több országot is érintő tervezési folyamat közvetlen folytatása osztrák szinten. (vö. 1 REF _Ref7690498 \r \h fejezetek). E dokumentum elkészítésének dátumáig **nem állnak rendelkezésre kifejezett államközi megállapodások**, amelyekhez az Osztrák Köztársaságnak tartania kellene magát, vagy amelyek előírnák az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakítását, valamint az ezzel kapcsolatos infrastrukturális intézkedések tervezését és végrehajtását.

A jelen hálózatátalakítási javaslat ezen kívül **közvetett összefüggésben áll a TEN-T törzshálózat kiépítésével és az RFC kialakításával** (vö. 6.1), ám az közvetlenül nem ezek megvalósítását szolgálja.

A hálózatátalakítás felsőbbrendűségének indokolása az 1. szinten emiatt átfogóan nem lehetséges. Habár a hálózatátalakítás **az államközi tervek logikus folytatásának** tekinthető, jelenleg nincs érvényben egy annak megfelelő, hivatkozható államközi egyezmény. Azonban, a folyamatban lévő tervezési előkészületek folyományaként **elképzelhető**, hogy a Szlovák Köztársaság és Ausztria aláír egy ilyen jellegű **államközi egyezményt**.

2. mérlegelési szint: határon átnyúló összeköttetés a szomszédos országokkal

Az 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat kibővítését a jelenlegi, kelet-szlovákiai Kassa végponttól a köpcsényi határátkelőig jelenleg vizsgálják, mégpedig egy ún. „**Environmental Impact Assessment"**, vagyis egy **környezeti hatásvizsgálat** keretében. Ennek során a terv a környezetre gyakorolt hatásait elemzik és értékelik ki. E vizsgálatok már egy konkrét nyomvonal-folyosón alapulnak, amelynek útvonalát Szlovákiában az említett előzetes tanulmány eredményeképpen már kiválasztották. A folyamat során az **ellenőrzési szakasz** véget ért, amelynek keretében a „Preliminary Environmental Study (Scoping Report)" (PES) is elkészült.

Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat Ausztriában tervezett átalakítása a **jelenlegi osztrák szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózat és a szlovák felsőbbrendű forgalmi hálózat e tervezett**

része közötti összeköttetést hivatott biztosítani. Ezzel a 2. szinten az SP-V irányelv szerinti vagylagos feltételek egyike teljesült, ily módon a hálózatátalakítás felsőbbrendűsége bizonyítható.

A tervezett osztrák vasútvonal, jellegéből adódóan, az 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat jelenlegi, kelet-szlovákiai Kassa végponttól Bécs térségéig történő kibővítésének részét képezi, és ennélfogva hozzájárul **egy működőképes, nemzetközi összeköttetésekkel rendelkező áruszállítás definíciószerű működéséhez**. Ezzel a HlG 1. §, 1. bekezdésének központi feltétele teljesül, aminek értelmében az osztrák kormány egy tervezett vasútvonalat nagyteljesítményű vonallá nyilváníthat.

Az osztrák meglévő és a szlovák tervezett felsőbbrendű közlekedési hálózatok eltérő nyomtávolsága miatt az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat Ausztriában tervezett módosítása a jelenlegi osztrák szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózat és a szlovák felsőbbrendű forgalmi hálózat e tervezett része közötti összeköttetést oldja meg. Ebből kifolyólag a **tervezett osztrák vasútvonal előre látható funkcionális sajátosságai** miatt a tervezett áruterminál szempontjából célravezető a **tervezett vasútvonalat új nagyteljesítményű vonallá** nyilvánítani.

A hálózatátalakítás felsőbbrendűségének indokolása – összefoglalás

A javasolt hálózatátalakítás a **szlovák tervezett felsőbbrendű közlekedési hálózattal történő összeköttetési funkciójából**, valamint a **működőképes, nemzetközi összeköttetésekkel rendelkező áruszállítás szempontjából játszott különös jelentőségű szerepéből adódóan** a HlG 1. §, 1. bekezdése szerint **felsőbbrendű.** Ezen felül a hálózatátalakítási javaslat egy korábbi, több országot is érintő tervezési folyamat közvetlen folytatását képviseli osztrák szinten.

A tervezett vasútvonal nagyteljesítményű vonallá nyilvánítása ezzel a kezdeményező szempontjából **megalapozott és szükséges.** A **tervezett osztrák vasútvonal előre látható funkcionális sajátosságai** miatt a tervezett áruterminál szempontjából célravezető a **tervezett vasútvonalat új, nagyteljesítményű vonallá** nyilvánítani.

10.2 INTÉZKEDÉSEK

10.2.1 A VÁRHATÓ JELENTŐS HATÁSOK MEGAKADÁLYOZÁSÁT, MÉRSÉKLÉSÉT, ILLETVE KÖZÖMBÖSÍTÉSÉT CÉLZÓ INTÉZKEDÉSEK

A várható jelentős hatások megakadályozását, mérséklését és közömbösítését célzó intézkedések a hatások helyi, konkrét leírásának hiányában (vö. 9.2), valamint az SP-V irányelv előírásainak megfelelően nagyon **általános jellegűek** lesznek. Emiatt elsősorban a **tervezés következő lépéseire vonatkozó adatokról** lesz szó, amelyek meghatározzák a vasúti terveknek a terület szempontjából lehető legkedvezőbb megvalósítására vonatkozó javaslatok jellegét.

Egy nagyteljesítményű vonal kiépítési projektjének megvalósítása mindig területi, tájképi és használati jogi beavatkozásokkal jár. A **területi konfliktusok** korai felismerése és azok ennek megfelelő figyelembe vétele a tervezési folyamat során **növeli a területileg kompatibilis megvalósítás valószínűségét**. A funkcionális és szűk vizsgált területen az előzőekben végrehajtott területi vizsgálatok alapján a következő tervezési lépéseket és intézkedéseket javasoljuk a **nyomvonal és a terminálok elhelyezkedése** tekintetében:

- A nagyteljesítményű vonal további tervezését oly módon kell elvégezni, hogy a kiszámított és a tervekben jelzett magas és nagyon magas **területi ellenállású** zónákat lehetőség szerint ne, vagy csak alig érintsük. Ezzel az érintett lakosságra és életterükre (ide értve a természetet és a tájat is) gyakorolt terhelést a lehető legkisebb mértékre szorítjuk vissza. Az elkerülhetetlen terheléseket megfelelő **intézkedésekkel** csökkenteni kell.
- Ebből a szempontból, az emberi élettér védelme érdekében különösen a **lakott területek** közvetlen igénybe vételének elkerülésére kell törekedni.
- A **lakott területekre** gyakorolt negatív hatásokat, pl. a zajterhelést a megfelelő intézkedésekkel csökkenteni kell. Különösen fontos a lakott- és rekreációs területektől tartott elegendő távolság.
- Az útvonal megválasztásánál ügyelni kell a már meglévő **műszaki infrastruktúrák** (nagyfeszültségű vezetékek, szélerőművek) elhelyezkedésére.
- A szabadon élő állatok **vonulási útvonalait és keresztezési útvonalait** figyelembe kell venni. Ezeket ajánlott sértetlenül hagyni, így elegendő számú zöldhíd, illetve vadátjáró betervezését javasoljuk. Ez különösen az Alpok-Kárpátok tengelyt keresztező területekre vonatkozik.
- A **természeti területek** további szétszabdalásának elkerülése érdekében a tervezett infrastruktúrának a már meglévő vonalakkal történő **tömbösítését** is szorgalmazni kell.
- A jelenlegi **természetvédelmi területek**, valamint az ökológiailag nagy értéket képviselő élőhelyek funkcióját meg kell őrizni. A természeti értékek közvetlen károsodása esetén azok megfelelő **ellensúlyozását és pótlását** be kell tervezni.

- Nagy értéket képviselő mezőgazdasági területeket lehetőség szerint el kell kerülni. Ahol ez nem lehetséges, ott a lehető legkevesebb terület vehető igénybe a nyomvonal kialakításánál, a lehető legkevesebb alagút vagy töltés kialakításával.
- A területen található Mitterndorf-i medence **vízvédelmi területére** különösen tekintettel kell lenni; ez a terület csak talajvíz veszélyeztetését vizsgáló szakértői vélemény kikérése és betartása esetén használható. A **folyók** (Fischa, Lajta) keresztezésénél speciális védelmi intézkedéseket kell foganatosítani.
- A teherforgalom vasútra történő áttelerélésének kikényszerítése érdekében megfelelő intézkedésekre lesz szükség. Az áruk továbbításánál a **vasúti forgalom arányát a lehető legmagasabb szintre növelő koncepciók** kidolgozása a következő tervezési fázisokban történik meg.

A fent nevezett, a negatív hatások kiküszöbölését célzó intézkedések az útvonalszakaszra és a terminálra is vonatkoznak. Ehhez, **specifikusan a terminál tervezését** illetően a következő intézkedéseket javasoljuk:

- A terminált a már meglévő vasúti és közúti hálózatba a **lehető legrövidebb útvonalon** kell bekapcsolni. A terminál lehetőség szerint közel legyen a már meglévő felsőbbrendű közlekedési infrastruktúrákhoz.
- Az egyedi ingázók által generált motorizált forgalom negatív hatásainak lehetőség szerinti kiküszöbölésére **vonzó közösségi csatlakozást** kell kiépíteni a terminálhoz. További logisztikai központtal elérhető lehetséges szinergiahatásokat ki kell használni.
- A Kledering Központi Rendezőpályaudvar lehetséges közelsége miatt az e pályaudvar és a terminál közötti **szinergiákat** az **infrastruktúrarészek közös használatának** kell követnie. Ezáltal a **területfelhasználás leszűkül**, és az **infrastruktúra költségei is csökkennek**.

A javasolt intézkedések általános természetűek; a terminál pontos helyétől és a nyomvonaltól függően kell majd az **intézkedéseket kiválasztani, kiegészíteni és pontosítani**.

10.2.2 A PROJEKT FELÜGYELETÉT CÉLZÓ INTÉZKEDÉSEK (MONITORING)

A hálózatátalakítási javaslat vasúti projekt keretében került benyújtásra, amelyet a következő tervezési fázisokban alá kell vetni a mindenkori **engedélyezési- és anyagi jogi eljárásoknak**; ez garantálja az előidézett hatások folyamatos kezelését. A „Bécstől keletre eső terület - államhatár Köpcsény mellett (pályaszakasz és áruterminál)” folyosón a vasúti pályaszakasz az SP-V szerinti nagyteljesítményű vonallá nyilvánítása képezi a **lépcsőzetes tervezési folyamat** első lépését.

A „Bécstől keletre eső terület - államhatár Köpcsény mellett (pályaszakasz és áruterminál)” folyosón a vasúti pályaszakasz nagyteljesítményű vonallá nyilvánítása önmagában nem szolgál **semmiféle**, a **nyomvonal fizikai helyére** vagy a jövőbeni megvalósítás módjára utaló **információ** alapjául. A várhatóan negatív hatások bemutatása – a tervezési fázis feladatainak megfelelő – tényközlési szintre korlátozó-

dik. Ahogy a tervek egyre részletesebbé válnak, az elkövetkezendő tervezési fázisokban végrehajtott mögöttes vizsgálatok száma szintén növekedni fog. Az előző tervezési fázisok során feltárt körülmények képezik a **részletesebb, ill. területileg konkretizált vizsgálatok alapját**.

Az útvonal nagyteljesítményű vonallá nyilvánítását követően kerül végrehajtásra a nyomvonal, illetve a terminál helyének **kijelölési folyamata**, melynek során kidolgozzák és felülvizsgálják a nyomvonal-változatokat, majd kialakítják a megfelelő projekt-engedélyezési folyamatokat is. A nyomon követés intézkedéseinek kidolgozása az SP-V irányelv **absztrakt, stratégiai szintjén** nehézkes lenne; az rendszerint egy későbbi tervezési folyamat és eljárás részeként valósul meg egy olyan időpontban, amikor konkrétabb és területileg behatároltabb tervek is rendelkezésre állnak. Az SP-V sajátosságaiból adódóan általánosságban (vö. 3 és 10.4 fejezet), és annak globális dimenzióját alapul véve a hatások „eredményellenőrzése" szintén nehézkes. A benyújtott környezeti jelentés olyan felügyeleti intézkedésekre hivatkozik, amelyek konkrétan kapcsolódnak a hálózatátalakítás területi megvalósításához, és a későbbi tervezési folyamatokban jelentkeznek.

Az szűk vizsgált terület **környezetspecifikus felügyeleti eszközök** működő hálózatával rendelkezik. A projekt konkrét építési és üzemelési fázisainak nyomon követése ezért jelentős mértékben ezen eszközök segítségével kerül végrehajtásra.

A **felügyeleti intézkedések** előreláthatóan a felügyelő rendszerekkel rendelkező **környezetvédelmi hivatalok és egyéb kezdeményező intézményekkel folytatott szoros egyeztetés** után kerülnek rögzítésre. A benyújtott környezeti jelentésben, illetve a jelenleg hatályos SP-V irányelvben (vö. 10.2.1 fejezet) szereplő észrevételek, megvalósítási és intézkedési javaslatok **alaphelyzetben minden következő tervezési lépésben** irányadók.

10.3 HÁLÓZATÁTALAKÍTÁSI JAVASLAT

Kiindulási helyzet

A javasolt hálózatátalakítás **több sajátossággal** rendelkezik: az 1 520 mm-es nyomtávolságú vonal osztrák szakaszon történő kibővítéséről van szó Szlovákia keleti részétől a Bécstől keletre eső területig. Itt a kibővített 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat egy terminál segítségével lesz összekötve a felsőbbrendű, európai 1 435 mm-es nyomtávolságú hálózattal, valamint a felsőbbrendű közúthálózattal. Míg szlovák oldalról már konkrét tervek készültek, és az engedélyezési eljárást (környezeti hatásvizsgálat) már végrehajtották, Ausztriában még nem állapították meg a nyomvonalat; a jelenleg folyó szlovák folyamatok eredményeképpen egyedül a köpcsényi határátkelő helyét rögzítették. (vö. 3)

Ennek a kiindulási helyzetnek az alapjait a környezeti jelentés adja meg: míg a **határátkelőt adottnak** feltételezzük, **az öt terminál-elhelyezkedési alternatíva tekintetében végrehajtott, nyitott eredményű értékelés** fogja meghatározni a Bécstől keletre megépítendő felsőbbrendű hálózatban **a legmegfelelőbb**

területet a kívánt hálózati összeköttetés kialakítására. Ezt a nyitott eredményű jelleget tükrözi a „Bécstől keletre eső terület - államhatár Köpcsény mellett (pályaszakasz és áruterminál)” című javaslat választott szövegezése is (vö. 2).

Javaslat

A **hatásvizsgálat** során **öt terminál-elhelyezkedési alternatívát,** valamint egy **nulladik alternatívát** vizsgálunk. A kidolgozott célrendszer alapján írjuk le, értékeljük ki, valamint hasonlítjuk össze egymással a hatásokat és mindenkori feltételes következtetéseket. Az eredmények alapján készül el az **osztrák országos felsőbbrendű közlekedési hálózat alábbi, végső átalakítási javaslata**.

A közlekedési, innovációs és technológiai miniszter a nagyteljesítményű vonalról szóló törvény 1. § 1. bek. értelmében terjesszen egy rendelettervezetet a kormány elé a tervezett vasút

> ***„Bécs (Központi Rendezőpályaudvar 1 435 és 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózatokkal) – Köpcsény államhatár”***

folyosón egy vasútszakasz nagyteljesítményű vonallá nyilvánítására.

Ez a vizsgált **2. terminál-elhelyezkedési alternatívának** felel meg.

Hatásvizsgálat

A **2. alternatíva** nagymértékben hozzájárul a **javasolt hálózatátalakítás céljainak eléréséhez**. Az országos felsőbbrendű közlekedési hálózat átalakítása a szárazföldi áruszállítás számára a gyors, hatékony, biztonságos és környezetbarát kínálatbővítés feltételeit egyrészről az európai gazdasági térség, másrészről Oroszország, Közép- és Kelet-Ázsia közötti interkontinentális áruforgalmi kapcsolat infrastruktúrájának megteremtésével biztosítja. Ezen felül biztosítják a kötöttpályás áruforgalom Bécsen, mint a TEN-T törzshálózat jelentős csomópontján keresztül történő lebonyolításának infrastrukturális előfeltételeit.

Az egyéb vizsgált terminál-elhelyezkedési alternatívák szintén nagyrészt hozzájárulnak e célok eléréséhez. A **javasolt hálózatátalakítás**, azonban, azokat az alternatívákat képezi le, amelyek a releváns szempontok figyelembe vételével a **legalkalmasabbak** a Bécstől keletre fekvő területen végigfutó hálózatok összekötésére. A fenntarthatóság ökológiai dimenzióján belüli negatív kihatások a relatív nagy szakaszhosszúság miatt összességében a többi terminál-elhelyezkedési alternatívát is érintik. Ugyanakkor a javasolt hálózatátalakítás – a többi terminál-elhelyezkedési alternatívával szemben – **nem rendelkezik semmiféle egyedi, különösen jelentős negatív kihatással** a fenntarthatóság ökológiai dimenzióján belül. Viszont a hálózatátalakítási javaslat **különösen erős pozitív gazdasági hatásokat** mutat. A többi alternatívával összehasonlításban ennek az alternatívának lenne a legerősebb pozitív kihatása Ausztriára, mint gazdasági helyszínre.

Az összehasonlításban a fenntarthatóság társadalmi és ökológiai dimenziójára gyakorolt csekély negatív hatás miatt a kidolgozott célrendszer teljesítése tekintetében az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva áll a fenti 2. alternatíva mögött a második helyen.

A javasolt hálózatátalakítás felsőbbrendűsége

A **javasolt hálózatátalakítás** a jelenlegi osztrák szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózat és szlovák felsőbbrendű forgalmi hálózat tervezett részének **lehető legjobb** összeköttetését hivatott biztosítani. A tervezett osztrák vasútvonal, jellegéből adódóan, az 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózat jelenlegi, kelet-szlovákiai Kassa végponttól Bécs térségéig történő kibővítésének részét képezi, és ennélfogva hozzájárul **egy működőképes, nemzetközi összeköttetésekkel rendelkező áruszállítás definíciószerű működéséhez**.

Ezzel a **HIG 1. §, 1. bekezdésének központi feltétele** teljesül, aminek értelmében az osztrák kormány egy tervezett vasútvonalat nagyteljesítményű vonallá nyilváníthat. Ezen felül a hálózatátalakítási javaslat egy korábbi, több országot is érintő tervezési folyamat közvetlen folytatását képviseli osztrák szinten.

Összefoglalás

Az öt vizsgált terminál-elhelyezkedési alternatívát, valamint a nulladik alternatívát érintő hatásvizsgálat eredményeinek felmérése mellett a tervezett

„Bécs (Központi Rendezőpályaudvar 1 435 és 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózatokkal) – Köpcsény államhatár"

elnevezésű vasútvonalat **javasoljuk az országos felsőbbrendű közlekedési hálózatba felvenni.**

10.4 NEHÉZSÉGEK A SZÜKSÉGES INFORMÁCIÓK ÖSSZEÁLLÍTÁSÁBAN

Az SP-V-törvény 6. § 2. bekezdése szerint a környezeti jelentéshez tartozó **információk összeállításakor** a következő metodikai és tartalmi **nehézségek** várhatók:

- A javasolt hálózatátalakítás egy konkrét és egyedi, globális horderejű projekt alapját képezi. A projekt **több sajátossággal** is rendelkezik: egy olyan projektről van szó, amely négy különböző országból érkező vasútvonalak határon átnyúló szakaszainak tervezését foglalja magába. A projekt célja, hogy a **globális**, Európa és Ázsia közötti **vasúti áruszállítás számára új alternatívával** szolgáljon. Tehát nem egy konkrét közlekedési problémáról van szó, hanem egy közlekedési alternatíva előremutató létrehozásáról, amely messze túlmutat Ausztria szintjén. Ez lenne az **egyetlen 1 520 mm-es nyomtávolságú** vasútvonal Ausztriában; ezen felül a javasolt hálózatátalakítás nem képezi a TEN-T törzshálózat részét. E sajátosságok egyedi megközelítési módokat tesznek szükségessé az SP-V-törvény foganatosítása során. A **rendszeralternatívákat** az SP-V-törvény szerint, e specifikus jellemzők alapján, egy általános projektindokolás kertében dolgozták ki (vö. 3.1.)

- Bár szlovák oldalon a nyomvonalat már meghatározták, az osztrák oldali **nyomvonal és a terminál elhelyezkedése** még nyitott kérdés. A vizsgált terminál-elhelyezkedési alternatívák tulajdonságaikban és fekvésükben részben jelentősen különböznek egymástól. Ez megnehezíti a kézzelfogható, területileg konkrét kihatások meghatározását és leírását. E körülménynek megfelelően a hatásvizsgálat **kvalitatív kijelentésekre és megvalósíthatósági feltételezésekre** szorítkozik.
- Bár a hálózatátalakítás kizárólag az 1 520 mm-es nyomtávolságú szakaszt és a terminált, valamint további, az osztrák felsőbbrendű vasút- és közúthálózatba történő direkt bekapcsoló létesítményeket tartalmazza, az előre látható gazdasági hatásokat és az azokkal összefüggésben **előre láthatóan megjelenő további logisztikai üzemek megtelepedését**, és azok várhatóan jelentős kihatásait a hatásvizsgálat során szintén figyelembe vettük. Bár ez a **jogilag előírt tartalmon** túlmutat, tekintettel a javasolt hálózatátalakítás sajátosságaira, mindenképpen indokolt és megfelelő.
- A javasolt hálózatátalakítás kihatásai a mögöttes projekt globális jelentőségének megfelelően markánsan túlmutatnak a potenciálisan közvetlenül **érintett kihatási területen** (a szűk vizsgált területen), és ennek köszönhetően nehezen behatárolhatók. Ennek megfelelően a forgalomra gyakorolt hatásokat a funkcionális vizsgálati területen belül kezeljük; a **várt, ezen túlmutató kihatásokat** azok komplexitása miatt azonban a hatásvizsgálat részeként nem elemezzük, csupán általános szinten írjuk le (vö. 3).
- Az **előrejelzésekben meghatározott időintervallum** csak korlátozottan enged meg a környezeti állapot alakulásával kapcsolatos kijelentéseket. A vasúti projekt hosszú megvalósítási idejének megfelelően az előrejelzések 2040-es időhorizontja a távoli jövőre esik. Ez a körülmény csak korlátozottan enged meg a környezeti állapot alakulásával kapcsolatos megbízható kijelentéseket. A jelenlegi előrejelzési időtávok (2025, 2030, 2050) közötti eltérés egy realisztikus megvalósítási időpont és az előrejelzési feltételezések helytállósága közötti mérlegelés eredménye (ezek szerint a megvalósítást 2050 helyett 2040-re tesszük). Mivel a legtöbb, 2025-re szóló előrejelzést a gazdasági válság előtt készítették, a 2025-re szóló értékek alapvetően ma is helytállóak. Mindenképpen azzal kell számolni, hogy annak belépése (az áruszállításba) kb. 10 évvel később valósul meg (vö. az IHS 2009. évi kiadványával)
- A környezeti feltételek és azok előre látható alakulásának ábrázolása során számos **különböző**, más-más forrásból származó **adatot** vizsgáltunk. A használt elemzések vagy előrejelzések nem mindig ugyanazokon az alapfeltételezéseken alapulnak, és rendszerint **eltérő az előrejelzési időtávjuk** is. Ezért a különböző forrásból származó adatok összehasonlítása vagy az adatok szembeállítása csak nagyságrendileg vagy a tendenciák szintjén valósulhat meg.
- A **szűkebb vizsgálati terület nagy kiterjedésű**. Ennek megfelelően a környezeti körülmények csak nagy általánosságban írhatók le. Ezek bemutatásánál az SP-V-törvény „repülési magasságát" vettük át a már meglévő alapadatok, különösen az országok és közösségek vonatkozásában. Az adatok helyben történő gyűjtése a vizsgált terület nagy kiterjedése miatt nem lett volna célravezető, és a feladatkijelölésnek megfelelően az nem is szerepelt a tervek között. Ezeket az elkö-

vetkezendő tervezési fázisokra tartogatjuk; a megfelelő intézkedéseket a benyújtott környezeti jelentésben írjuk le (vö. 10.2 fejezet)

- Az **integrált célrendszer** kidolgozásánál kb. 65 jogi alapelvet, stratégiát, tervet és programot tartalmazó dokumentumot elemeztünk és foglaltunk össze. Ebben az átfogó elemzésben – a környezeti tartományból az illető környezeti pont adataira támaszkodva – a nemzetek feletti, az uniós, a szövetségi, valamint a tartományi szinteket tekintjük jelentőséggel bíró területi testületi szinteknek. Regionális szintű dokumentumok figyelembe vételére csak indokolt esetekben kerül sor, mivel azoknak általában nincs lényegi vonatkozása a szövetségi felsőbbrendű közlekedési hálózatra. A javasolt hálózatátalakítás által érintett szomszédos országok, a Szlovák Köztársaság és Magyarország esetében a kiválasztott – **német vagy angol nyelvű** – dokumentumokat állami szinten veszik figyelembe. Emiatt a célrendszerrel szemben **nem támaszthatjuk a teljesség igényét**, bár az össztársadalmi, a közlekedést, területet és környezetet érintő célkitűzések meglévő eredményeit az átfogó és tudományos feldolgozásnak köszönhetően nagyrészt helyesen mutatja be.
- A fenti bizonytalanságok és korlátozó tényezők miatt a **költségbecslés** szintén alapvetően nagyságrendileg értelmezendő. A valós költségek főként a tervezett vasútvonal – a későbbi tervezési fázisokban kidolgozandó és vizsgálandó – konkrét megvalósításától függenek. Azonban, az egyes terminál-elhelyezkedési alternatívák, valamint a nulladik alternatíva által képviselt, **kiszámolt összköltségének viszonyított arányait helyesen** képeztük le.
- A fent említett, az előrejelzési időtávra, az absztrakció fokára és a vasúti projekt földrajzi elhelyezkedésére és tulajdonságaira vonatkozó hiányzó információkra visszavezethető, az SP-V-törvényre jellemző korlátozó tényezők szintén vonatkoznak a **terminál-elhelyezkedési alternatívák** kidolgozására, leírására és értékelésére, ami mindenesetre absztrakt szinten valósult meg.
- Annak megítélése, hogy a meghatározott terminál-elhelyezkedési alternatívák mennyiben járulnak hozzá az össztársadalmi célkitűzések eléréséhez, **módszertanilag jelentős erőfeszítéseket igényel**. Minden terminál-elhelyezkedési alternatíva esetén az integrált célrendszer egyes céljainak eléréséhez történő hozzájárulást olyan mértékben kell értékelni, hogy a felülvizsgálható és megbízható értékelés követelménye és a környezeti jelentés behatároló tényezői közötti egyensúly meglegyen. Ezen oknál fogva az értékelést főként **érvek és minőség** szintjén hajtottuk végre, az értékelési szempontok alapján. E szempontokat a megvalósíthatósági feltételezések alapján választottuk ki, ennek során az értékelési alapelveket tudatosan leszűkítettük.

A fenti nehézségek nem homályosítják el azt a tényt, hogy a benyújtott környezeti jelentésben a **legfontosabb, releváns, és a dokumentum elkészítésének időpontjában ismert stratégiai döntési alapelveket** a javasolt hálózatátalakítás tekintetében bemutattuk.

11

NEM MŰSZAKI ÖSSZEFOGLALÓ

A nem műszaki összefoglaló a környezeti jelentés nagyban egyszerűsített és rövidített bemutatása. Könnyen érthető áttekintést nyújt a legfontosabb információkról és eredményekről.

11 NEM MŰSZAKI ÖSSZEFOGLALÓ

Összefoglaló

Az elmúlt években Ausztria, Szlovákia, Oroszország és Ukrajna egymással párhuzamosan határozta el, hogy a **széles nyomtávolságú vasútvonalat Bécs térségéig meg kívánják hosszabbítani.** Bizonyos nagy értékű áruk Ázsia és Európa közötti szárazföldi szállítására a **vasút** egy **érdekes alternatívát** jelent. Szlovákiában a széles nyomtávolságú vonal kibővítésének folyamata a környezeti hatásvizsgálattal (UVP) már meg is kezdődött.

Bécs nagytérségét választottuk ki, mint a széles nyomtávolságú vasúthálózat kibővítésének **végpontját**, mivel itt különösen sok **fontos európai forgalmi tengely** halad át. Ebből kifolyólag az árukat gyorsan tovább lehet szállítani, különösen vasúton. A projekt **támogatja Ausztria gazdaságát**, valamint számos munkahelyet teremt. Ez az infrastruktúra-fejlesztés így hozzájárul **az életszínvonal fenntartásához** Ausztria keleti részében.

Az **ÖBB-Infrastruktur AG** osztrák oldalon megkezdte a tervezést, amelynek keretében felterjesztett egy javaslatot az Osztrák Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztériumhoz. Ez a javaslat egy **terminál** létesítését tartalmazza a Bécstől keletre eső területen, valamint ennek a szlovák tervezett széles nyomtávolságú hálózattal történő **összekötését**. A javaslat jelenleg egy úgynevezett **közlekedésügyi stratégiai vizsgálat** tárgyát képezi. A környezeti jelentésben **alaposan megvizsgáljuk e javaslatot és kihatásait,** valamint az **alternatívákat** is.

A vizsgálat végén kimutattuk, hogy a széles nyomtávolságú hálózat Bécstől keletre történő kibővítése számos gazdasági előnnyel járna, és megteremtené a **vasúton, mint környezetbarát közlekedési eszközön** történő teherszállítás feltételeit. Természetesen a terminál és a hozzá tartozó vasútvonal megépítése **negatív hatásokat is** eredményezne.

A **Bécshez lehető legközelebb megépített terminál számos előnyt** kínál. Ugyanakkor a többivel összehasonlítva itt lépnek fel a **legcsekélyebb negatív** környezeti **hatások**. Ezen oknál fogva az ÖBB-Infrastruktur AG azt **javasolja**, hogy a **következő tervezési fázisokban ezzel a terminál-elhelyezkedéssel** dolgozzunk tovább.

Keretfeltételek

Az előterjesztett dokumentum környezeti jelentés néven szerepel. Ez képezi a „Közlekedési stratégiai vizsgálat", röviden SP-V, tartalmi magját. Az SP-V egy olyan folyamat, amelynek célja a közlekedési infrastruktúra **szövetségi szintre** történő emelése. Ez egy törvény vagy rendelet segítségével lehetséges.

Az előterjesztett környezeti jelentés egy **vasútvonalat** tartalmaz, amely az osztrák államhatár Köpcsényi átkelőjétől a Bécstől keletre eső területig vezet. Az útvonal egy nemzetközi projekt egy része: a pályaszakasz már Szlovákia keleti részén elkezdődik, átvezet az egész országon, egészen az osztrák határig.

A nyomtávolság, vagyis a sínek közötti távolság ezen a szakaszon 1 520 mm, vagyis szélesebb, mint az összes többi osztrák vonalon. Ugyanakkor ez a nyomtávolság többek között Oroszországban és a balti államokban elterjedt. Viszont Európa nagy részében a nyomtávolság 1 435 mm. Vagyis a különbség mindössze 8,5 cm. A két nyomtávolság találkozási pontjain az árukat terminálokban kell átrakodni, vagy a vonatokon kell nyomtávváltást végrehajtani az áruk tovább szállítása érdekében. A pályaszakasz meghosszabbítása **hatékonyabban kapcsolná össze** ezeket a vasútrendszereket. Ezzel a szállításon pénzt és időt lehetne megtakarítani. A vasútvonal **egypályás, kizárólag áruszállítás** számára terveztük. Bécstől keletre, a különböző nyomtávolságú vasútvonalak találkozásánál egy **terminált** kell létesíteni. Ezt a terminált a **közúthálózatba** is be kell kapcsolni.

A projektet **jogszabályba** kell foglalni. Ausztria állam ezen keresztül tudja kifejezni hivatalos érdeklődését a projekt iránt. Ezért el kell fogadni az SP-V jogszabályt. Ez egy ún. **hálózatátalakítási javaslattal** kezdődik, mivel az országos felsőbbrendű közlekedési hálózatot érinti. Ezt a javaslatot az ezért felelős Osztrák Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztériumnál (BMVIT) az ÖBB-Infrastruktur AG 2018-ban beterjesztette.

A környezeti jelentés a hálózatátalakítási javaslatot **stratégiai szinten** vizsgálja és indokolja. Először azt mutatja be, hogy milyen célok elérését tűzi ki. Ezután megvizsgálja a projekt későbbi végrehajtási **területét**, ill. körzetét. Ennek érdekében célokat határoz meg, amelyek – a legtágabb értelemben véve, egész Ausztriát tekintve is – az adott területre érvényesek. Például a gazdasági, vagy környezetvédelmi célok is ide tartoznak. Azt szintén felvázolja, hogy mi található ezen a területen, valamint, hogy a terület milyen módon kerül továbbfejlesztésre. Ez alatt többek között utakat vagy rekreációs útvonalakat, természetvédelmi területeket és vizeket értünk.

Ezután vizsgáljuk magát a hálózatátalakítási javaslatot. Ennek keretében megvizsgáljuk, hogy a Bécstől keletre fekvő térségen belül hol **futhatna** végig a pályaszakasz, illetőleg kitérünk az egyes **terminál-elhelyezkedési alternatívák** kihatásaira is. Ez az úgynevezett **terminál-elhelyezkedési alternatívák hatásvizsgálata** keretében történik. Azt szintén leírjuk, hogy a projekt, ill. a hálózatátalakítás elvetése milyen kihatásokkal járna. Ennek keretében mind **a negatív, mind a pozitív hatásokat** megvizsgáljuk.

Az értékelés a fenntarthatóság koncepcióján alapul. Ez azt jelenti, hogy a projekt környezetre, társadalomra és gazdaságra gyakorolt kihatásait egyidejűleg vizsgáljuk.

Ennek eredményeképpen a hálózatátalakítás végrehajtása javasolt.

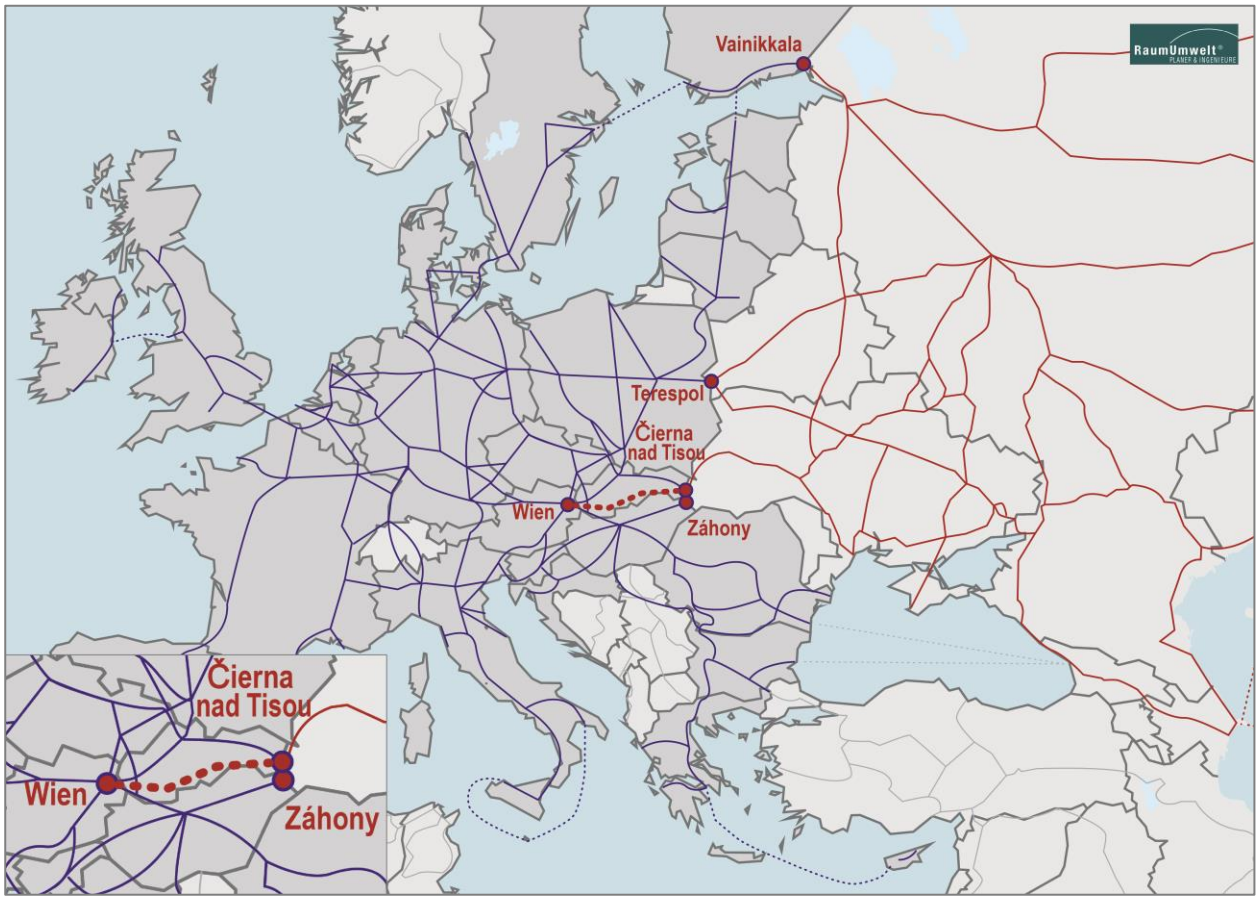
Világos, hogy az osztrák határ és Bécs közötti útvonalat csak akkor építenénk meg, ha a szlovák szakasz szintén megépül. Ezért a pályaszakasz megépítésének elrendelése természetesen **nem jelent** automatikus **építési engedélyt**. Ez csupán egy engedély az ÖBB-Infrastruktur AG részére a tervezés folytatására.

A hálózatátalakítás tartalma, céljai, indokolása és haszna

A javasolt hálózatátalakítással bizonyos célokat szeretnénk elérni. A projekt által egy teljesen **új összeköttetést** hozunk létre az 1 435 mm-es és az 1 520 mm-es nyomtávolságú vasúthálózatok között. Ennek hatásait pedig nem csak Ausztriában és Szlovákiában lehet majd tapasztalni. A pályaszakasz nagy jelentőséggel bír az **Ázsia és Európa közötti áruszállítás** szempontjából. Az áruk nagy részét jelenleg óceánjárókkal szállítják e gazdasági térségek között. Ez a szállítási mód hosszú időt vesz igénybe, és terheli a környezetet. A projekt segítségével ezeket az árukat **gyorsabban és alacsonyabb költségek mellett** lehetne vasúton szállítani. Ezen felül, ez egy **környezet**kímélő megoldás is lenne.

A projekt további előnye, hogy a pályaszakasz közvetlenül **Bécs nagytérségébe** vezetne, amely számos kiépített **vasúti és közúti összeköttetés**sel rendelkezik. Bécs nagytérsége három úgynevezett TEN-T törzshálózati folyosó keresztezési pontjában fekszik. Ezek a folyosók egész Európát összekötik, és 2030-ig további kiépítésük várható. A folyosókat az Európai Unió a tagállamokkal együtt határozta meg, illetve finanszírozza a bővítésüket. Ebből a keresztezési pontból jelentős akadályok nélkül és viszonylag gyorsan elérhető **Európa nagy része** – különösen vasúton. Ezzel vonzóbbá válik a vasúti teherszállítás, ami pedig a globális szintű áruszállítás **környezetbarátabb** bonyolításának lehetőségét eredményezi. A vasúti összeköttetés stratégiailag jelentős, így az osztrák gazdaságot segíti. Mivel a közlekedési hálózat már jelenleg is jól kiépített, a plusz forgalom alig fog feltűnni.

A javasolt hálózatátalakítás **megfelel a projekttel szemben támasztott követelményeknek**.



Ezen a térképen az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózatot pirossal ábrázoltuk, amely többek között Oroszországban használatos. Kék színnel az európai TEN-T törzshálózat látható, amely túlnyomórészt 1 435 mm-es nyomtávolságú. Az új, 1 520 mm-es nyomtávolságú vonal köti össze a két hálózatot Európa szívében, Bécs nagytérségében (piros szaggatott vonallal ábrázoltuk). A vörös pontok a már meglévő, illetve azt a tervezett helyet ábrázolják, ahol a két hálózat összefut és az árukat át lehet rakodni.

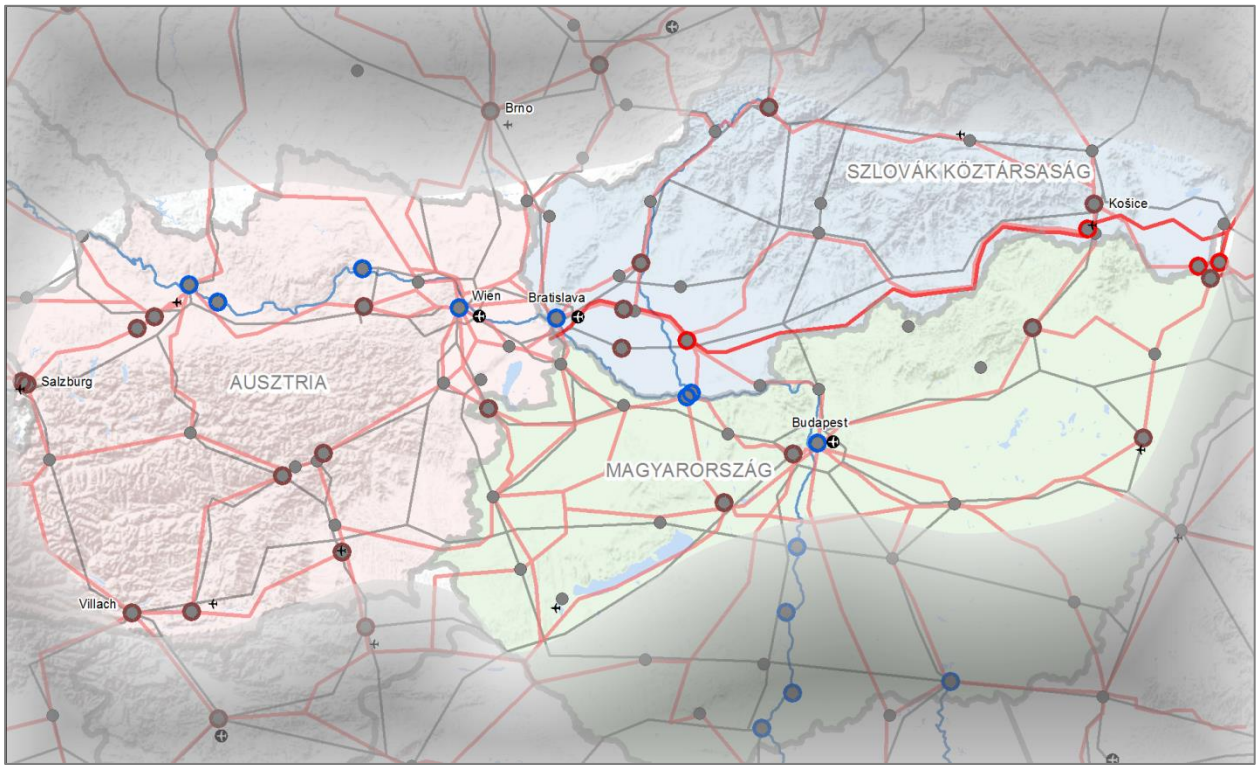
Környezeti feltételek

A környezeti feltételek vizsgálata érdekében és a hálózatátalakítás hatásainak leírására két különböző térséget vizsgáltunk: az ún. **funkcionális vizsgálati területen** a hálózatátalakítás közlekedési hálózatra gyakorolt hatásait vizsgáltuk. Ezt nyilván csak közvetetten tudjuk elvégezni. A **szűk vizsgálati területen** valósítják majd meg a projektet. Erre a területre közvetlenül kihat az építkezés és az üzemelés is.

A funkcionális vizsgálati terület **Ausztria**, **Szlovákia** és **Magyarország** területeinek egyes részeit is magába foglalja. Itt durván **21 millió lakos** él. A térség legnagyobb városai Bécs, Budapest és Pozsony. A lakosok száma különösen a városokban magas. A gazdaságilag erős területek pl. Béccsel és Pozsonnyal a funkcionális vizsgálati terület nyugati részén találhatók. Keletre haladva növekszik a gazdaságilag gyengébb területek aránya.

Az **áruszállítás** a teljes funkcionális vizsgálati területen tendenciáját tekintve növekszik. Az osztrák, szlovák és magyar áruszállítás durván egyharmada már jelenleg is vasúton zajlik. Ezzel ezek az országok a

vasúti áruszállítás arányát tekintve az európai uniós átlag felett vannak, amit azonban ezen országokban a tengeri kapcsolat hiányának is betudhatunk.



A funkcionális vizsgálati terület túlmutat a szűk vizsgálati területen. Ausztria, Szlovákia és Magyarország területeinek egyes részeit is magába foglalja. Ezen a területen a hálózatátalakítás várhatóan forgalmi változásokat idéz elő.

A **szűk vizsgálati terület** az a terület, amelyen belül a javasolt hálózatátalakítás és ezzel a projekt megvalósításra kerül. A terület a **Bécstől keletre**, az államhatártól nyugatra, a Dunától délre és a Lajta-hegységtől északra fekvő térséget fedi le. A terület viszonylag **nagy**.

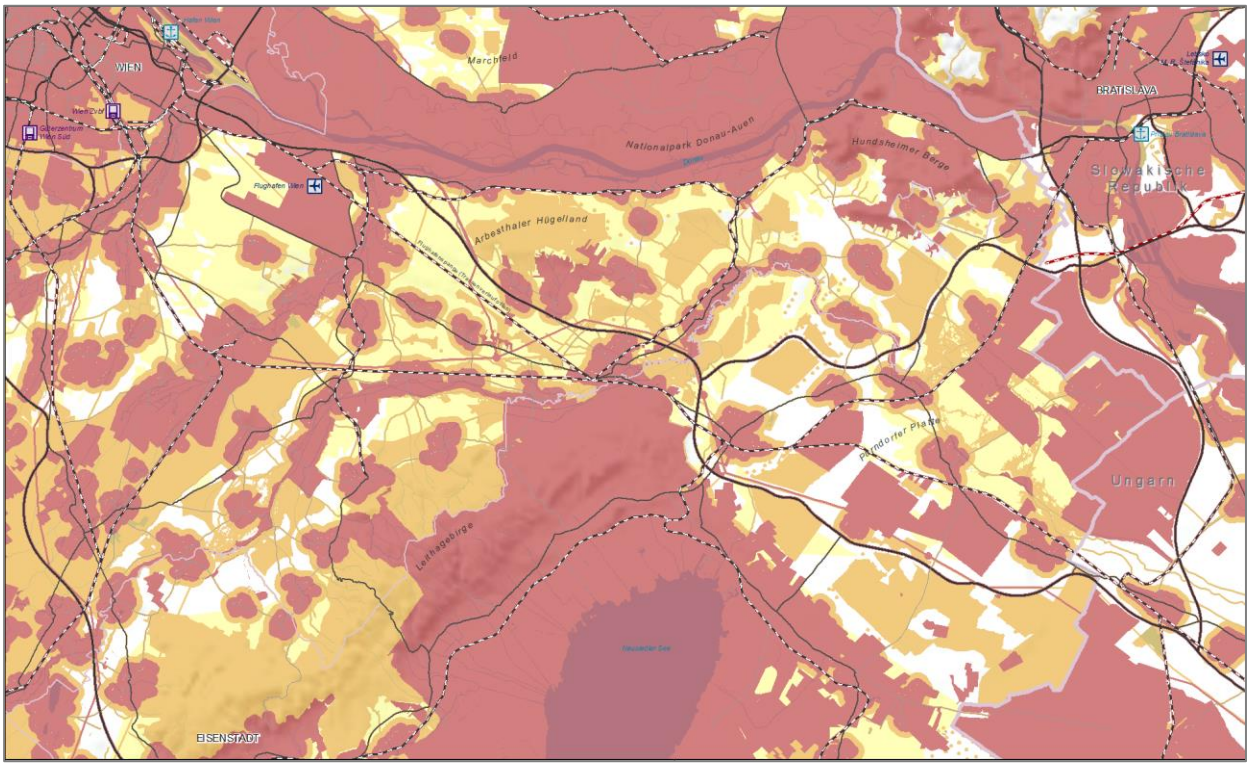
Ma is sok közút, vasút és egyéb **műszaki infrastruktúra** található itt. A közlekedési hálózat továbbfejlesztésére számos terv létezik. Például, Bécs repülőterén egy harmadik kifutópályát építenek. A bécsi repülőtér és Bruck an der Leitha település között egy új vasútvonal is kiépül. Ez az ún. repülőtéri kapcsolat mindenekelőtt a személyforgalmat célozza, és a javasolt hálózatátalakítástól függetlenül megvalósításra kerül.

Továbbá, a területet sok **kis település és város** jellemzi. A **mezőgazdaság** fontos szerepet tölt be. A terület nagy részét mezőgazdasági tevékenységekre használják, és a talaj egy része nagy értéket képvisel. **Természeti területek** szintén találhatók itt, pl. a Fischa és a Lajta folyók mentén. Egyes területeket természetvédelmi törvények is védenek.

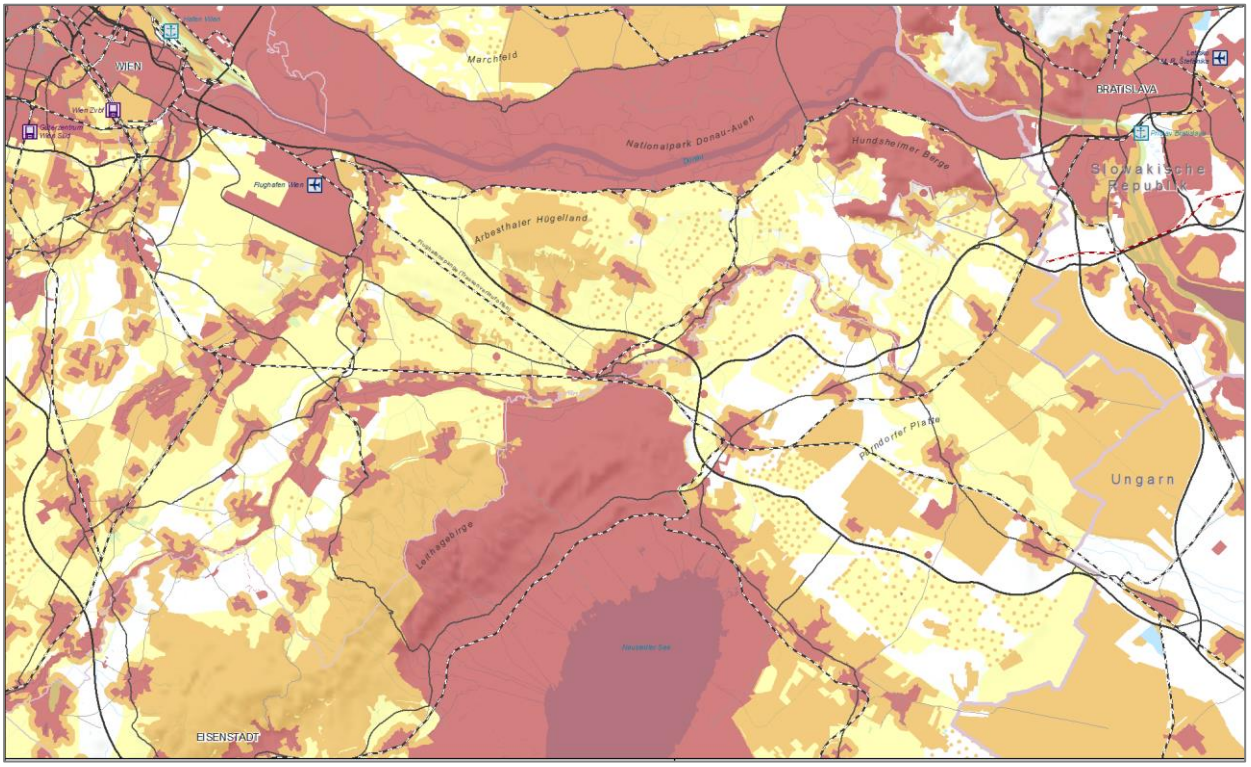
A szűk vizsgálati terület az a terület, amelyen belül a javasolt hálózatátalakítás és ezzel a projekt megvalósításra kerül. A Bécstől keletre és a Dunától délre fekvő régióról van szó. Délről a területet a Lajta-hegység határolja. Keleten az államhatárig nyúlik. Az ábra mutatja a 2040-es megvalósításra tervezett közlekedési infrastruktúrákat.

A szűk vizsgálati terület különböző nézőpontjait **különböző mértékben befolyásolná** egy vasútvonal és egy terminál. Pl. egy természetvédelmi területet egy azon keresztülfutó vasútvonal mindenképpen megzavarna. Ha az új vasútvonal egy már meglévő vasútvonal mellett és azzal párhuzamosan futna, a negatív hatások, pl. a tájba történő beavatkozás, csekélyebbek lennének. Egyéb témakörök vonatkozásában, pl. a gazdaságot tekintve a projekt pozitív hatásokat is eredményezne.

A területek különböző érzékenysége egy ilyen projekttel szemben az ún. **területi ellenállás**ban nyilvánul meg. A térképeken azt ábrázoltuk, hogy a terület mennyire erősen „áll ellen” egy vasútvonal és egy terminál építésének vagy üzemelésének. Ennek segítségével bemutatjuk azokat a területeket, amelyekre a pályaszakasz és a terminál kisebb-nagyobb negatív hatást gyakorolna. A területtől független hatásokat, mint pl. a gazdasági hatásokat azonban így nem tudjuk ábrázolni.



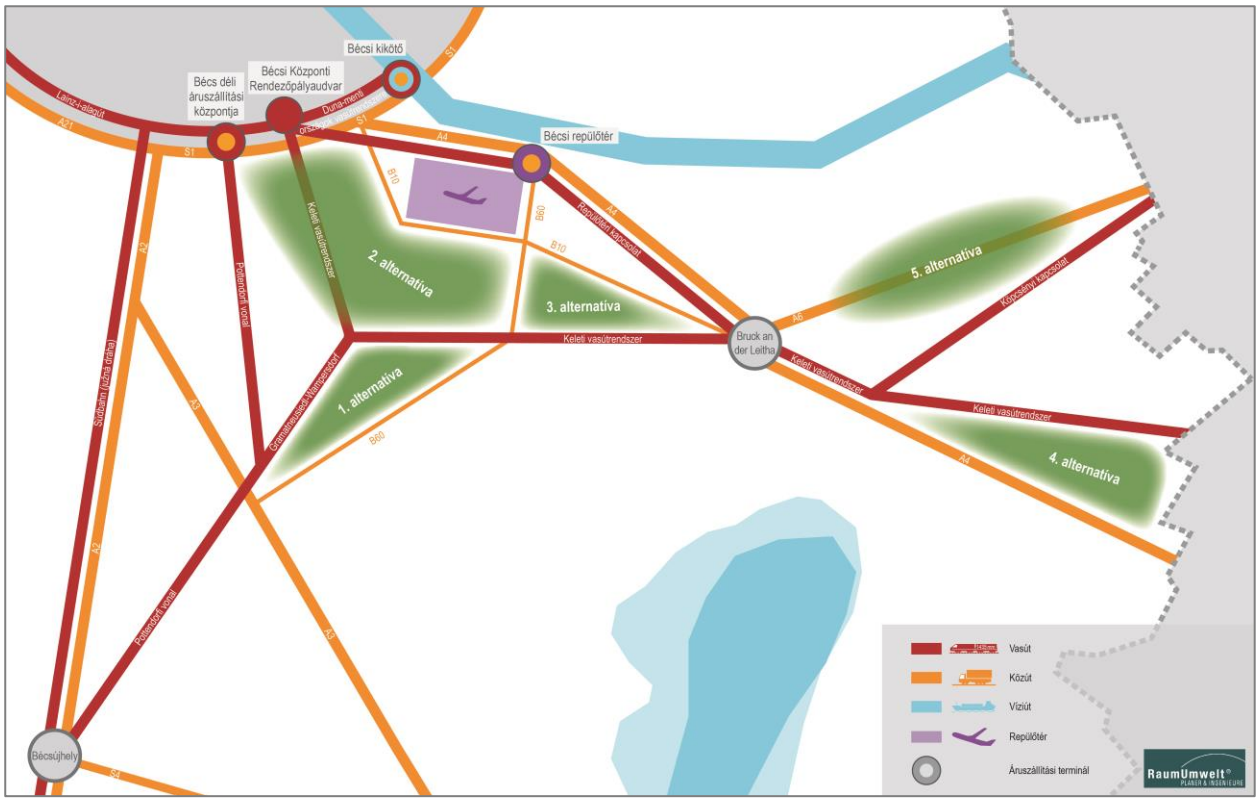
A szűk vizsgálati területen ábrázolt területi ellenállás megmutatja, hogy egy területet mennyire befolyásolna egy terminál. Látható, hogy mindenekelőtt a lakott területektől kell távolságot tartani (piros pontok). A terminállal szemben, annak kiterjedése miatt, a terület érzékenyebb, mint a vasútvonallal szemben.



A szűk vizsgálati területen ábrázolt területi ellenállás megmutatja, hogy egy területet mennyire befolyásolna egy vasútvonal. Látható, hogy különösen a lakott területeket kell elkerülni (piros pontok). A nagykiterjedésű narancssárga területek védett területek, megtartandó tájak, vagy természetközeli területek, amelyeket egy vasútvonal ugyancsak befolyásolna.

A hálózatátalakítás kihatásai

A környezeti jelentésnek fontos része az **alternatívák** és azok **kihatásainak** vizsgálata. Ebben a konkrét esetben ez azt jelenti, hogy a terminál különböző **helyszíneinek** alternatíváit vizsgáltuk. Viszont nem jelenti azt, hogy meghatároztuk volna a pontos helyet vagy kialakítást. A nyomvonal pontos fekvését ezért itt nem vizsgáljuk, mivel azt csak egy későbbi tervezési fázisban értékelik ki és határozzák meg. A terminál-elhelyezkedési alternatívák ennek megfelelően **nagykiterjedésű** területeket fednek le, amelyeket csak a már meglévő (vagy tervezett) közút-, illetve vasútvonalak határolnak le. Egy ún. nulladik alternatívát is vizsgálunk, amely a hálózatátalakítási javaslatok teljes **elvetését** jelenti.



A bemutatott terminál-elhelyezkedési alternatívák olyan területek, amelyeken a terminál megépíthető. A terminál pontos helyét vagy a nyomvonalat még nem határozták meg, és a környezeti jelentésben azokat nem is vizsgáljuk. Ezeket a helyeket érzékenységük szempontjából vizsgáltuk, valamint a projekt kihatásait becsültük meg és írtuk le.

A **nulladik alternatíva** esetében abból indultunk ki, hogy a **terminált Pozsonytól délkeletre** építik meg. Ausztriában nem építenek sem pályaszakaszt, sem terminált. Ez azt jelentené, hogy a projekt a természetet közvetlen módon nem befolyásolná. Azonban a terminálhoz kapcsolódó új munkahelyek sem Ausztriában lennének. Ezenkívül a hálózatátalakítás kitűzött **céljait sem érnénk el.** Mivel a szlovák vasúti hálózat nincs annyira jól kiépítve, több árut szállítanának tovább közúton, nagyrészt Ausztrián keresztül is. Ezért, a projekt elvetése ellenére, az osztrák vasúti-és közúthálózatban is bizonyos intézkedések válnának szükségessé. Ezek az intézkedések **kb. 197 millió eurós** költséggel járnának (2019-es ára-

kon), ugyanakkor természetesen ez az alternatíva jóval olcsóbb, mint a többi terminál-elhelyezkedési alternatíva.

A különböző terminál-elhelyezkedési alternatívák **különböző hatásokkal** is bírnak. Egyrészt, az érintett területek érzékenysége is különböző. Másrészt, a projekt önmagában is kimagaslóan jelentős hatásokkal bír.

Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva a szűk vizsgálati terület **délnyugati részén** található. Észak-nyugatról a Gramatneusiedl-Wampersdorf vasútvonal és az Ostbahn (keleti vasútrendszer) határolja. Délkeleten fut a B 60-as országút. Ezen a területen számos **művelhető terület** található. E terület közepén fekszik **Reisenberg** település, ahol **szőlészettel** foglalkoznak. A térség vonzónak tartott, változatos tájjal rendelkezik. A terminál ezen a helyen viszonylag **nagy beavatkozást** jelentene, mivel nem kapcsolódna sem a jelenlegi tájhoz, sem a területhasznosítási formákhoz. Ennek ellenére, a régióban **munkahelyeket** teremtene. Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatívához vezető pályaszakasz hosszú. Ezzel viszonylag nagy **területet** érintene, és a **tájat** szétszabdalná. A projekt és a közút-és vasúthálózat tekintetében szükségessé váló intézkedések **kb. 2,1 milliárd eurót** tesznek ki (2019-es árakon). Ezzel az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva költségtakarékosabb, mint a legtöbb más alternatíva.

A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva **Bécshez közel** helyezkedik el. A térség a keleti vasútrendszertől északra, ill. annak mentén terül el. Északról a B 10-es országút, keletről pedig a B 60-as országút határolja. Ezen a területen számos **művelhető terület** található. A terület egyes részei Bécs repülőtér **zajterhelési zónájában** találhatók. Ezen felül, a terület a Bécs déli áruterminálja (Wien Süd), a központi rendezőpályaudvar, a bécsi kikötő és a bécsi repülőtér közvetlen közelségében terül el. Egy itt megépülő terminálból a jelenleg is üzemelő **logisztikai központok** és a régióban működő **üzemek** is profitálhatnának. A terminál **munkahelyeket** is teremtene. A 2. terminál-elhelyezkedési alternatívához vezető pályaszakasz hosszú. Ezzel viszonylag nagy **területet** érintene, és részben újra szétszabdalná a **tájat**. A projekt és a közút-és vasúthálózat tekintetében szükségessé váló intézkedések **kb. 2 milliárd eurót** tesznek ki (2019-es árakon). Ezzel ez a legköltségtakarékosabb terminál-elhelyezkedési alternatíva.

A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva **Bruck an der Leitha községtől nyugatra** fekszik. Délre a keleti vasútrendszer határolja. Nyugatról a B 60-as országút, északról pedig a B 10-es országút határolja. Ezen a területen **nagyfeszültségű villamos vezetékek, transzformátor-állomás** és számos **szélerőmű, illetve mezőgazdasági területek** is találhatók. A terminál ezen a helyen a **tájat** viszonylag kevéssé zavarná meg. A terminál **munkahelyeket** is teremtene. A többi alternatívával összehasonlítva a pályaszakasz közepesen hosszú. A projekt és a közút-és vasúthálózat tekintetében szükségessé váló intézkedések **kb. 2,3 milliárd eurót** tesznek ki (2019-es árakon). A többivel összehasonlítva ez a terminál-elhelyezkedési alternatíva elég drága.

A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva a szűk vizsgálati terület **keleti részén** helyezkedik el. Északon a keleti vasútrendszer, délen az A 4-es autópálya határolja. A területen számos **szélerőműpark** és **egy nagyfeszültségű villamos vezeték** található. Ezen a területen sok **művelhető terület** van, illetve nagykiterjedésű **természetvédelmi területek** is találhatók rajta. A terminál ezen a helyen viszonylag **erős beavatkozást** jelentene a területre nézve. A jelenlegi területhasznosítási formákkal nem állna semmiféle kapcsolatban. Az oda vezető vasútvonal közepesen hosszú, és részben a már meglévő sínpárok közelében is haladhat, azokkal párhuzamosan. A projekt és a közút-és vasúthálózat tekintetében szükségessé váló intézkedések **kb. 2,4 milliárd eurót** tesznek ki (2019-es árakon). Ezzel ez a legdrágább terminál-elhelyezkedési alternatíva.

Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva a szűk vizsgálati terület **keleti részén** helyezkedik el, nagyon közel ahhoz a ponthoz, ahol a pályaszakasz Szlovákiából átlép Ausztriába. Ez az A 6-os autópályától északra és délre elterülő terület. Itt különösen sok **szélerőmű** található. Nagyrészt a **mezőgazdasági** területhasznosítás dominál. A terminál ezen a helyen viszonylag **erős beavatkozást** jelentene a területre nézve. A jelenlegi területhasznosítási formákkal nem állna semmiféle kapcsolatban. Az ide vezető vasútvonal különösen rövid. Ezért a pályaszakasz negatív kihatásai viszonylag **csekélyek**. A projekt és a közút-és vasúthálózat tekintetében szükségessé váló intézkedések **kb. 2,3 milliárd eurót** tesznek ki (2019-es árakon). A többivel összehasonlítva ez a terminál-elhelyezkedési alternatíva elég drága.

Hálózatátalakítási javaslat

Az elvégzett vizsgálatok alapján a következő **ajánlást** fogalmaztuk meg **a javasolt hálózatátalakítással kapcsolatban**:

> ***„Bécs (Központi Rendezőpályaudvar 1 435 és 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózatokkal) – Köpcsény államhatár"***

A terminál-elhelyezkedési alternatívák vizsgálatakor a **2. terminál-elhelyezkedési alternatíva** bizonyult a **legjobb alternatívának**. Viszont ez **negatív ökológiai hatásokat** is von maga után. Azonban ezen a területen már jelenleg is számos **műszaki infrastruktúra** van jelen. A terület több áruterminál, konkrétan Bécs déli áruterminálja, a központi rendezőpályaudvar, a bécsi repülőtér és a bécsi kikötő közvetlen közelségében terül el. Több **üzem és ipari telephely** is található itt. Ezért a **pozitív hatások** itt érvényesülnek a **legerősebben**. Az itt dolgozó üzemek, amelyeknek tovább kell szállítaniuk áruikat, profitálnának egy nemzetközi terminálból. Ennek megfelelően a terminál a 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva területének **gazdasági adottságaiba** is beilleszthető.

A vizsgált hatások mérlegelése mellett, az **5. terminál-elhelyezkedési alternatíva** kisebb mértékben, de szintén ajánlható a javasolt hálózatátalakításhoz. A pozitív gazdasági hatások jóval csekélyebbek, mint a 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva esetében. Ugyanakkor a környezetre gyakorolt negatív hatások szintén kisebbek.

Az **1., 3. és 4. terminál-elhelyezkedési alternatívát** nem javasoljuk, mivel ezek az alternatívák a hálózatátalakítás céljaihoz kisebb mértékben járulnának hozzá. Negatív hatásaik súlyosabbak lennének a pozitív hatásaiknál.

A projekt **megvalósítása** során ügyelni kell arra, hogy a területre, a környezetre és a lakosságra gyakorolt negatív hatásokat a legalacsonyabb szinten tartsuk. Lehetőség szerint például figyelni kell arra, hogy a nyomvonal a már meglévő vasútvonalak közelében, azokkal párhuzamosan fusson. Így nem formálódik át újból a táj. Maga a terminál legyen tömegközlekedéssel jól megközelíthető. Így az ott dolgozók lehetőség szerint nem saját autóval járnak be, és a területet kevésbé terhelik. Ezen **intézkedések** szintén **javasolhatók** a környezeti jelentésben. Pontos megvalósítási módjukat egy későbbi időpontban kell meghatározni.

A javasolt hálózatátalakítást az ezért felelős BMVIT (Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium) vizsgálja. Az SP-V-törvény megtámogatható egy nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelettel, amelyet az osztrák szövetségi kormány minisztertanácsa hagy jóvá. Az ÖBB-Infrastruktur AG egy ilyen nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet alapján hajthat végre további tervezési munkálatokat. A rendelet viszont még nem jelenti az építési engedély meglétét. A projektet értelemszerűen csak akkor valósítjuk meg, ha a szlovák szakaszt a tervek szerint megépítik.

A nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelettel **Ausztria érdeklődését** lehet kifejezni a projekt iránt. Ebben a tervezési fázisban a **nyomvonalat és a terminál helyét** még nem rögzítették. Erre **későbbi tervezési fázisokban** kerül majd sor. Csak a nyomvonal és a terminál helyének kiválasztása után lehet pontosabban megvizsgálni, hogy a projekt mely területet milyen módon érint.

JEGYZÉKEK

Forrásjegyzék
Jogszabályi alapok
Ábrajegyzék
Táblázatok jegyzéke
Rövidítések jegyzéke
Szószedet

FORRÁSJEGYZÉK

Burgenlandi Tartományi Kormány Hivatala (2012) - A Burgenlandi tartományi fejlesztési programja - LEP 2011. Eisenstadt (Kismarton)

Burgenlandi Tartományi Kormány Hivatala (2013): Burgenland energiastratégiája. Eisenstadt (Kismarton).

Burgenlandi Tartományi Kormány Hivatala (2015): A jövő stratégiája 2030. Burgenlandi program a környezetért, a természetvédelemért és a vidékért. Eisenstadt (Kismarton).

Burgenlandi Tartományi Kormány Hivatala (2017): Natura 2000 területek. Online: https://www.burgenland.at/natur-umwelt-agrar/natur/geschuetzte-gebiete/natura-2000-gebiete/ [utolsó hozzáférés: 13.12.2018]

Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala (2004): Alsó-Ausztria stratégiája. Vidékfejlesztési Koncepció St. Pölten.

Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala (2011): Alsó-Ausztria energetikai ütemterve 2030. St. Pölten.

Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala (2012): Az Alpok–Kárpátok folyosó védelmét szolgáló akcióterv. St. Pölten.

Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala (2014a): Az Iparnegyed 2024-es fő régiós stratégiája St. Pölten.

Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala (2014b): Alsó-Ausztria 2020-as éghajlati és energiaprogramja, St. Pölten.

Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala (2014c): Alsó-Ausztria gazdasági stratégiája 2020. St. Pölten.

Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala (2015a): Alsó-Ausztria mobilitási terve 2030+. St. Pölten.

Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala (2015b): Alsó-Ausztria Természetvédelmi chartája St. Pölten.

Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala (2015c): Alsó-Ausztria természetvédelmi koncepciója. St. Pölten.

Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala (2016): Alsó-Ausztria térképe 4.0. St. Pölten.

Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala (2017a): Alsó-Ausztria mobilitási csomagja 2018-2022. St. Pölten.

Alsó-Ausztriai Tartományi Kormány Hivatala (2017b): Európai természetvédelmi területek. Online: http://www.noe.gv.at/noe/Naturschutz/Europaschutzgebiete.html [utolsó hozzáférés: 25.01.2019]

ASFINAG (2019a): Építési program 2019. Bécs.

ASFINAG (2019b): Májusi forgalmi statisztika 2019. Online: https://www.asfinag.at/verkehr/verkehrszaehlung/ [utolsó hozzáférés: 16.09.2019]

Austrian Power Grid – APG (2015): APG hálózati térkép. Online: https://www.apg.at/de/netz/anlagen/leitungsnetz [utolsó hozzáférés: 24.01.2019]

Austrian Power Grid – APG (2016b): 2016. évi hálózati fejlesztési terv az APG továbbítási hálózatára a 2017-2026-ig terjedő időszakra. Bécs

Budapest Airport (2018): Forgalmi statisztika Online: https://www.bud.hu/en/budapest_airport/download_area/statistics/traffic_statistics [utolsó hozzáférés: 21.01.2019]

Szövetségi Műemlékhivatal – BDA (1980): Dehio-kézikönyv. Burgenland Bécs.

Szövetségi Műemlékhivatal – BDA (2003): Dehio-kézikönyv. Alsó-Ausztria –A Dunától délre, 1. rész. Bécs.

Szövetségi Föld- és Erdőgazdálkodási, Környezeti és Vízgazdálkodási Minisztérium - BMLFUW (2016): Nemzeti árvízvédelmi kockázatkezelési terv RMP 2015. Bécs.

Szövetségi Föld- és Erdőgazdálkodási, Környezeti és Vízgazdálkodási Minisztérium - BMLFUW (2014a): Biodiverzitási stratégia Ausztria 2020+. Bécs. Bécs.

Szövetségi Föld- és Erdőgazdálkodási, Környezeti és Vízgazdálkodási Minisztérium – BMLFUW (2014b): Ramsari területek Ausztriában. Bécs.

Szövetségi Föld- és Erdőgazdálkodási, Környezeti és Vízgazdálkodási Minisztérium – BMLFUW (2011): ÖSTRAT – Osztrák Stratégia a Fenntartható Fejlődésért – szövetségi és tartományi 2011ff munkaprogramja. Bécs.

Szövetségi Föld- és Erdőgazdálkodási, Környezeti és Vízgazdálkodási Minisztérium – BMLFUW (2010): Osztrák Stratégia a Fenntartható Fejlődésért (ÖSTRAT) – szövetségi és tartományi akcióprogram. Bécs.

Szövetségi Föld- és Erdőgazdálkodási, Környezeti és Vízgazdálkodási Minisztérium – BMLFUW (2015): 2. Nemzeti vízgazdálkodási terv. A fenntartható vízgazdálkodásért Bécs.

Szövetségi Föld- és Erdőgazdálkodási, Környezeti és Vízgazdálkodási Minisztérium - BMLFUW; Szövetségi Kutatóközpont az Erdőért - BFW (2009): eBod – Digitale Bodenkarte von Österreich (Ausztria digitális talajtérképe) Bécs.

Szövetségi Fenntarthatósági és Idegenforgalmi Minisztérium - BMNT (2017a): Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodásról szóló osztrák stratégia 1. rész - Háttérinformációk Bécs.

Szövetségi Fenntarthatósági és Idegenforgalmi Minisztérium – BMNT (2017b): Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodásról szóló osztrák stratégia. 2. rész - Akcióterv Bécs.

Szövetségi Fenntarthatósági és Idegenforgalmi Minisztérium – BMNT (2018): #mission2030 éghajlat- és energiastratégia. Bécs.

Szövetségi Fenntarthatósági és Idegenforgalmi Minisztérium – BMNT (2019): eHORA – Ausztria nemzeti veszély-áttekintése és kockázatkezelése Online: https://hora.gv.at/ [utolsó hozzáférés: 26.06.2019]

Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium – BMVIT (2019a): Container Terminal Enns Ennshafen (Konténerterminál Enns Ennshafen) Bécs. Online: https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik/terminalhandbuch/terminals_faktenblaetter/terminal_enns_ua.pdf [utolsó hozzáférés: 19.07.2019]

Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium – BMVIT (2019b): A BMVIT szakrészlegeinek összesített állásfoglalása az SP-V-törvény 4. § szerinti konzultációs fázis keretében Bécs.

Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium – BMVIT (2018): Az ÖBB és az ASFINAG keretterv projekt áttekintése 2018 – 2023. Bécs.

Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium – BMVIT (2017): A vasúti infrastruktúráról szóló főstratégia A BMVIT fő stratégiája a vasúti infrastruktúra az 1957. évi vasúti törvény 55a § szerinti átalakítására

Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium – BMVIT (2015): A BMVIT dunai akcióprogramja 2022-ig. Hajózási, ökológiai és árvízvédelmi intézkedések. Bécs.

Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium – BMVIT (2012): Ausztria teljes közlekedésére vonatkozó terv Bécs.

Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium – BMVIT (2009): Ausztria forgalmi előrejelzése 2025+. Bécs.

Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium – BMVIT (2018): Közlekedésügyi stratégiai vizsgálat. Szűrés, tartalmi meghatározás, környezeti jelentés Iránymutatás. Bécs.

Szövetségi Fenntarthatósági és Idegenforgalmi Minisztérium – BMNT (2019a): Zajinformáció - Ausztria zajvédelme Online: http://www.lärminfo.at [utolsó hozzáférés: 24.01.2019]

Szövetségi Fenntarthatósági és Idegenforgalmi Minisztérium – BMNT (2019b): GIS veszélyes anyagok tárolóhelyei Online: https://secure.umweltbundesamt.at/altlasten/?servicehandler=publicgis [utolsó hozzáférés: 25.01.2019]

centrope Agency (2012a): A centrope infrastrukturális igényeinek felmérése Infrastruktúra és közlekedésfejlesztés – a stratégiától a megvalósításig Brno

centrope Agency (2012b): centrope 2013+ stratégia. Bécs.

centrope Agency (2012c): A Centrope-régió közlekedés- és infrastruktúra-fejlesztésének stratégiai kerete Brno

ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH (2018): Az ecoplus gazdasági park Bruck an der Leitha-nál. Online: https://www.ecoplus.at/media/1034/wp_bruck_infoblatt_de.pdf [utolsó hozzáférés: 25.01.2019]

Európai Bizottság (1999): ESDP - Európai területfejlesztési perspektíva Az Európai Unió területének kiegyensúlyozott és fenntartható fejlődése felé. Luxemburg.

Európai Bizottság (2010): Európa 2020. Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája Brüsszel.

Európai Bizottság (2011a): Az EU 2020-ig szóló Biodiverzitás Stratégiája. Brüsszel

Európai Bizottság (2011b): Fehér könyv. Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé Brüsszel.

Európai Bizottság (2014): Az EU Duna Régió Stratégiája. Brussels.

Európai Bizottság (2016): ERTMS – Second Work Plan of the European Coordinator Karel Vinck. Brussels.

Európai Környezetvédelmi Ügynökség – (EEA) (2017): Biogeográfiai régiók Európában. Online: https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/biogeographical-regions-in-europe-2 [utolsó hozzáférés: 25.01.2019]

Európai Unió (2016): EU szállítás számokban. Statisztikai zsebkönyv. Luxemburg.

Eurostat (2007-2018): Eurostat – Nemzeti számlák. Online: http:// http://ec.europa.eu/eurostat/web/national-accounts/statistics-illustrated [Utolsó hozzáférés: 19.02.2019]

Eurostat (2017): Eurostat áruszállítás vasúton, közúton, áruszállítás belvízi utakon és légi szállítás

Eurostat (2018a): Eurostat – Lakosság. Online: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do [utolsó hozzáférés: 24.01.2019]

Eurostat (2018b): Eurostat – Lakosság. Online: http://ec.europa.eu/eurostat/web/population-demography-migration-projections/population-data/database [utolsó hozzáférés: 25.01.2019]

Eurostat (2018c): Eurostat – Forgalom: áruszállítás megoszlása szállítási módonként Online: https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/mapToolClosed.do?tab=map&init=1&plugin=1&language=de&pcode=t2020_rk320&toolbox=types [utolsó hozzáférés: 19.02.2019]

Szövetségi Erdészeti Kísérleti Intézet (1993): Ausztria erdészeti faiskolai területei – Természetes élőhelyteremtés erdőökológiai szempontok alapján Bécs.

Közös Műszaki Titkárság, Európai Területi Együttműködés Szlovákia és Ausztria között, (2019): Interreg V-A Slovakia-Austria Online: https://www.sk-at.eu/de/ [utolsó hozzáférés: 02.02.2019]

Közös Műszaki Titkárság, Európai Területi Együttműködés Magyarország és Ausztria között, (2019): Interreg V-A Hungary-Austria

Az osztrák területrendezési konferencia fióktelepe (2011): Osztrák Területfejlesztési Koncepció, ÖREK 2011, Bécs

GIS Burgenland, BEV (2019): Burgenland geológiai adatai. Online: http:// https://gis.bgld.gv.at/WebGIS [utolsó hozzáférés: 25.01.2019]

Központi Statisztikai Hivatal (2018): 2017-es légiforgalmi adatok http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haViewer.jsp?wcf72bbe83b=x [utolsó hozzáférés: 21.01.2019]

Magyar Légiközlekedési Hatóság (2014): Nemzeti közlekedési stratégia (NTS). Budapest.

IG Szélenergia (2017): Szélenergia Ausztriában. Online: https://windfakten.at/?xmlval_ID_KEY[0]=1234 [utolsó hozzáférés: 13.12.2018]

Felsőoktatási Intézet - IHS (2009): Az osztrák közlekedési előrejelzés gazdasági kísérő forgatókönyvei 25+ évre Bécs.

Az Osztrák Tudományos Akadémia Technikai Következménybecslési Intézete (Kiadó) (2013): Stratégiai Környezeti Vizsgálatról szóló Kézikönyv Politikák, tervek és programok környezeti vizsgálata 3.3.-as követelmény. Bécs.

KombiConsult (2016): Intermodal Terminals in Europe. Online: http:// http://www.intermodal-terminals.eu/database [utolsó hozzáférés: 14.12.2018]

ENSZ Közgyűlés (2015): Világunk átalakítása: fenntartható fejlődési keretrendszer 2030. New York

ENSZ Közgyűlés (2015b): Párizsi Egyezmény Párizs

ENSZ Környezeti és Fejlődési Közgyűlés (1992): Agenda 21. Rio de Janeiro.

Letisko M. R. Štefánika – Pozsonyi repülőtér (2017): Éves beszámoló 2016. Pozsony.

Letiště Brno (2018): Forgalmi adatok. http://www.brno-airport.cz/en/brno-airport/traffic-figures/ [utolsó hozzáférés: 21.01.2019]

A Szlovák Köztársaság Közlekedési, Építési és Regionális Fejlesztési Minisztériuma (év nélkül): A Szlovák Köztársaság Nemzeti regionális fejlesztési stratégiája Pozsony

A Szlovák Köztársaság Közlekedési, Építési és Regionális Fejlesztési Minisztériuma (2016): A szállítási ágazat fejlesztésének hosszútávú stratégiai terve 2030-ig c. dokumentum stratégiai értékelésének nem műszaki összefoglalója. Pozsony

A Szlovák Köztársaság Közlekedési, Építési és Regionális Fejlesztési Minisztériuma (2014): A Szlovák Köztársaság közlekedési infrastruktúra-fejlesztésének hosszútávú stratégiai terve 2020-ig. Pozsony

Nationalpark Donau-Auen GmbH (2011-2019): A Donau-Auen Nemzeti Park. Online: http://www.donauauen.at [utolsó hozzáférés: 25.01.2019]

Fertő-tó - Seewinkel Nemzeti Park (2019). Fertő-tó - Seewinkel Nemzeti Park Online: http://www.nationalpark-neusiedlersee-seewinkel.at [utolsó hozzáférés: 25.01.2019]

ÖBB-Infrastruktur AG (2011): Zielnetz 2025+. Bécs.

ÖBB-Infrastruktur AG (2014): Duna-menti tengely – összgazdasági értékelés a kibővített vasúti ár-érték arány elemzésben. Bécs.

ÖBB-Infrastruktur AG (2019a): A kapcsolódó vasút vonzóbbá tétele – a tervezés minden területén Online: https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum-wien/attraktivierung-verbindungsbahn/rund-um-die-planung [utolsó hozzáférés: 09.04.2019]

ÖBB-Infrastruktur AG (2019b): A vasút lehetőségei a transzkontinentális áruforgalom alternatívájaként. Bécs.

Osztrák területrendezési konferencia – ÖROK (2014): Regionális előrejelzések - lakosság, az osztrák statisztikák feldolgozása. Bécs.

Osztrák területrendezési konferencia – ÖROK (2019): ÖROK megfigyelési térkép. Online: http://www.oerok-atlas.at/ [utolsó hozzáférés: 23.01.2019]

Osztrák Néppárt, Osztrák Szabadságpárt (2017): Együtt. Ausztriánkért. Kormányprogram, 2017-2022. Bécs.

Osztrák Területfejlesztési Intézet – ÖIR (2015): A keleti régió gazdasági elemzése. Bécs.

Osztrák Parlament (2018): A BMVIT Parlamenti tájékoztatója 2018 augusztus 7-től, GZ. BMVIT-10.000/0018-I/PR3/2018. Bécs.

Keleti Tervezési Társaság (2007-2019) – PGO: A centrope régió határon átnyúló geoportálja Online: http:// http://map.centropemap.org/index.php [utolsó hozzáférés: 23.01.2019]

Keleti Tervezési Társaság (2008) – PGO: KOBRA város és környéke közötti együttműködés Pozsonyban Bécs.

Keleti Tervezési Társaság (2009) – PGO: A fejlődő városrégió atlasza Bécs.

Keleti Tervezési Társaság (2011) – PGO: A városi régió + Időközi jelentés Bécs városi körzete, Alsó-Ausztria és Burgenland területi fejlesztéséről szóló tervezési együttműködés Bécs.

RailNetEurope (2018): Rail Freight Corridors (RFCs) map 2017. Online: http://www.rne.eu/rail-freight-corridors/rail-freight-corridors-general-information/ [utolsó hozzáférés: 12.12.2018]

Az Európai Unió Tanácsa (2006): Az EU megújított fenntartható fejlődési stratégiája Brüsszel.

Számvevőszék (2015): Számvevőszéki jelentés. Az ÖBB vállaltcsoport vontatójárművei és vontatójármű-beszerzése Ausztriában. Bécs.

Burgenland regionális vezetése (2012): Burgenland 2020-as fejlesztési stratégiája. Eisenstadt.

Alsó-Ausztria regionális vezetése – Büro Industrieviertel, Regionalmanagement Burgenlang GmbH (2014): BAUM – Területi fejlesztési koncepció a 14 Pozsony-környéki osztrák település számára (BAUM) – régió. Katzelsdorf, Eisenstadt (Kismarton).

RFC 7 (2017): Transport Market Study: Rail Freight Corridor Orient /East Med. Budapest.

Szerb Építési, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium (2019): A Belgrád-Budapest vasútvonal modernizációs és átépítési projektje Online: https://www.mgsi.gov.rs/en/projekti/project-modernization-and-reconstruction-railway-track-belgrade-budapest-section-belgrade [utolsó hozzáférés: 15.05.2019]

Slavkov (2019): A vasúti forgalom munkacsoport közös projektlistája az Austerlitz / Slavkov (S3) együttműködés keretében, 2018. decemberi állapot; közzétette: BMVIT

Bécs város (2009): Bécs város éghajlatvédelmi programja. 2010-2020 közötti aktualizált verzió. Bécs.

Bécs város (2014a): Bécs okosváros. Keretstratégia. Bécs.

Bécs város (2014b): STEP 2025. Bécsi városfejlesztési terv. Bécs. Bécs.

Bécs város (2014c): STEP 2025. Zöld és nyitott tér szakkoncepció. Bécs.

Bécs város (2014d): STEP 2025. Mobilitási szakkoncepció. Bécs.

Bécs város (2017): STEP 2025. Termelékeny város szakkoncepció. Bécs.

Bécs város (2018): Bécs Európában – statisztikák Online: https://www.wien.gv.at/statistik/staedtevergleiche/ [utolsó hozzáférés: 23.01.2019]

Bécs város, Bécsi Iparegylet (2018): 2018-as bécsi helyszíni egyezmény. Bécs.

STATcube – a STATISTIK AUSTRIA statisztikai adatbankja

Statistik Austria (2009): szőlőskert-talajművelés 2009. Online: http://www.statistik.at/web_de/downloads/karto/themlwwein2009/popup.htm [utolsó hozzáférés: 25.01.2019]

Statistik Austria (2017): egy lakosra jutó bruttó regionális össztermék NUTS régiók szerinti bontásban Online: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/volkswirtschaftliche_gesamtrechnungen/regionale_gesamtrechnungen/nuts3-regionales_bip_und_hauptaggregate/index.html [utolsó hozzáférés: 24.01.2019]

Statistik Austria (2018a): 2017-es közlekedési statisztika. Bécs.

Statistik Austria (2018b): A lakossági helyzetének statisztikája. Kiadás: 2018.05.17. Bécs.

Suske Consulting (2015). Fertő-tó - Lajta-hegység északkeleti része, európai természetvédelmi terület, kezelési terv. Bécs.

Umweltbundesamt GmbH – UBA (2016): Klímaváltozási jelentés 2016. Bécs.

Umweltbundesamt GmbH – UBA (2018): Területhasznosítás Ausztriában 2017. Bécs.

Umweltbundesamt GmbH – UBA (2019): Területhasznosítás. Online: http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/rp_flaecheninanspruchnahme/ [utolsó hozzáférés: 25.01.2019]

Ausztria Natúrparkjainak Szövegsége (év nélkül): A natúrpark stratégia. Online: https://www.naturparke.at/vnoe/ueber-naturparke/strategie/#c248 [utolsó hozzáférés: 13.02.2019]

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH - VOR(2014): Burgenland teljes közlekedésére vonatkozó stratégia. Eisenstadt (Kismarton).

viadonau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH (2018): Vízi építési tevékenységek. Online: http://www.viadonau.org/umwelt/oekologischer-wasserbau/wasserbauaktivitaeten/ [utolsó hozzáférés: 13.12.2018]

viadonau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH (2019): A viadonau állásfoglalása az SP-V-törvény 4. § szerinti konzultációs fázis keretében Bécs.

Bécs Repülőtér (2019a): 2018-as forgalmi eredmények. Online: https://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations/news/verkehrsergebnisse [utolsó hozzáférés: 21.01.2019]

Vienna Airport (2019b): A repülőtér gazdasági tényezője. Online: http://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/wirtschaftsfaktor_flughafen_wien [utolsó hozzáférés: 25.01.2019]

Bécsi Repülőtér régió (év nélkül): Bécsi Repülőtér régió. Nem került nyilvánosságra

Weinviertel Management (2014): Alpok–Kárpátok folyosó. Online: http://www.alpenkarpatenkorridor.at/ [utolsó hozzáférés: 25.01.2019]

WiBuG – Wirtschaft Burgenland GmbH (2017a): A Parndorf / Neusiedl üzleti park Online: http://www.businessparks-burgenland.at/de/parndorf-neusiedl-am-see [utolsó hozzáférés: 25.01.2019)

WiBuG – Wirtschaft Burgenland GmbH (2017b): Köpcsényi üzleti park Online: http://www.businessparks-burgenland.at/de/kittsee [utolsó hozzáférés: 25.01.2019]

Nemzetközi Vasúti Fuvarozás Kormányközi Szervezete – OTIF (1999): COTIF 1999. Bern.

JOGSZABÁLYI ALAPOK

A környezeti hatásvizsgálatról szóló szövetségi törvény (2000. évi környezeti hatásvizsgálat törvény), BGBl. (Szövetségi Közlöny) 697/1993 sz., módosítva: BGBl. I, 111/2017 sz.

A közlekedésben végrehajtandó stratégiai vizsgálatról szóló szövetségi törvény (SP-V-törvény), BGBl I, 96/2005 sz., módosítva: BGBl. I, 25/2014 sz.

A vasúti nagyteljesítményű vonalakról szóló szövetségi törvény (nagyteljesítményű vonal törvény - HlG), BGBl. 135/1989 sz., módosítva: BGBl. I, 154/2004 sz.

1971. július 16-i szövetségi törvény az országutakról (1971. évi országút-törvény- BStG 1971), BGBl. 286/1971 sz., módosítva: BGBl. I, 96/2013 sz.

Az 1994. évi ipari rendelettel, a kazánberendezések levegővédelmi törvényével, az 1975. évi bányászati törvénnyel, a hulladékgazdálkodási törvénnyel, valamint az ózontörvénnyel módosított, légszennyező anyagok kibocsátása elleni védelemről szóló szövetségi törvény (károsanyag-kibocsátási törvény – levegő IG-L), BGBl. I, 115/1997, módosítva: BGBl. I, 77/2010 sz.

A fenntarthatóságról, az állatvédelemről, az átfogó környezetvédelemről, a víz- és élelmiszer-ellátás szavatolásáról és a kutatásról szóló alkotmányerejű törvény, BGBl. I, 111/2013 sz., módosítva: BGBl. I, 82/2019 sz.

A Bizottság 2019/254/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2018. november 9.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet III. mellékletének kiigazításáról

A főbb nemzetközi vasútvonalakról szóló Európai Megállapodás (AGC), BGBl. III, 147/2002 sz.

A bécsi természetvédelmi törvény elfogadásáról szóló törvény (bécsi természetvédelmi törvény), LGBl. 53/2001 sz., módosítva: LGBl. 31/2013 sz.

A Donau-Auen Nemzeti Parkról szóló törvény (Bécsi Nemzeti Park törvény), LGBl., 37/1996 sz., módosítva: LGBl. 32/2015 sz.

A burgenlandi területfejlesztésről szóló törvény (Burgenlandi területfejlesztési törvény - Bgld RPG), LGBl. 18/1969 sz., módosítva: LGBl. 44/2015 sz.

A burgenlandi természet és táj védelméről szóló 1990. novemberi törvény (Burgenlandi természetvédelmi és tájvédelmi törvény (NG 1990, LGBl - NG 1990) LGBl., 27/1991 sz., módosítva: LGBl. 38/2015 sz.

Alsó-ausztriai nemzeti parkokról szóló törvénnyel, LGBl. 5505-0 sz., módosítva: LGBl. 5505-3

2000. évi alsó-ausztriai természetvédelmi törvénnyel (NÖ NSchG 2000, LGBl. (5500-0 sz. Tartományi Közlöny a 38/2016 sz.

2014. évi alsó-ausztriai területrendezési törvény (NÖ ROG 2014) LGBl. 65/2017 sz.

Az ENSZ éghajlatváltozási keretegyezményének kiotói jegyzőkönyve, egységes szerkezetben, BGBl. III, 89/2005 sz.

A Bécstől délre eső vidék regionális területrendezési programja (LGBl. (8000/85-0 Tartományi Közlöny a 67/2015 sz.

Egyezmény a biológiai sokféleségről (BGBl., 213/1995 sz., BGBl. III, 83/2015 sz. szerinti szövegezésben

Egyezmény a Duna védelmére és fenntartható használatára irányuló együttműködésről (Egyezmény a Duna védelméről), BGBl. III, 139/1998 sz.

Egyezmény a nemzetközi jelentőségű vadvizekről, különös tekintettel a vízimadarak élőhelyeire, BGBl. 283/1993 sz.

A szövetségi állam, valamint Alsó-Ausztria és Bécs tartomány között a B-VG 15a cikkelye alapján kötött, a Donau-Auen Nemzeti Park létrehozásáról és fenntartásáról szóló megállapodás, BGBl. I, 17/1997 sz.

Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1316/2013/EU RENDELETE (2013. december 11.) az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 913/2010/EU RENDELETE (2010. szeptember 22.) a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról

A szövetségi kormány további vasútvonalak nagyteljesítményű vonallá nyilvánításáról szóló rendelete (6. nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet), BGBl. II, 36/2018 sz.

A szövetségi kormány a vasútvonalak nagyteljesítményű vonallá nyilvánításáról szóló rendelete (1. nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet), BGBl. 370/1989 sz., BGBl. II, 397/1998 sz. által módosítva

A szövetségi kormány további vasútvonalak nagyteljesítményű vonallá nyilvánításáról szóló rendelete (3. nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet), BGBl. 83/1994 sz.

A szövetségi kormány további vasútvonalak nagyteljesítményű vonallá nyilvánításáról szóló rendelete (4. nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet), BGBl. II, 273/1997 sz.

A szövetségi kormány további vasútvonalak nagyteljesítményű vonallá nyilvánításáról szóló rendelete (5. nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet), BGBl. II, 11/2012 sz.

A szövetségi kormány 1989. december 19-i, további vasútvonalak nagyteljesítményű vonallá nyilvánításáról szóló rendelete (2. nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet), BGBl. 675/1989 sz.

A burgenlandi tartományi kormány 1980. július 16-i rendelete, amely a Fertő-tavat és annak környezetét természet- és tájvédelmi körzetté nyilvánítja (Fertő-tó természet- és tájvédelmi körzet-rendelet), LGBl. 22/1980

A burgenlandi tartományi kormány 2011. november 29-i, a 2011-es tartományi fejlesztési programot (LEP 2011) jóváhagyó rendelete, LGBl. 71/2011 sz.

A szövetségi föld- és erdőgazdálkodási miniszter 1969. április 11-i rendelete a Mitterndorfi-medence talajvízkészletének védelméről (BGBl. 126/1969 sz., módosítva: BGBl. 167/2000 sz.)

A Donau-Auen Nemzeti Parkról szóló rendelet (LGBl. 5505/1-0.

A tájvédelmi körzetekről szóló rendelet, LGBl. 5500/35-0 sz., módosítva: LGBl. 5500/35-10 sz.

Az Alsó-Ausztria természetvédelmi területeiről szóló rendelet (LGBl. 5500/13-0 sz., módosítva: LGBl. 43/2016

Az alsó-ausztriai szélenergia-felhasználás szektorális területrendezési programjáról szóló rendelet, LGBl., 8001/1-0 sz.

1959. évi vízjogi törvény (WRG 1959, BGBl. 215/1959 sz., módosítva: BGBl. I, 58/2017 sz.

A Bécsi Nemzeti Parkról szóló rendelet, LGBl. 06/2003 sz., módosítva: LGBl. 49/2016. sz.

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: TEN-T sínhálózat (kék) és 1 520 mm-es sínhálózat (piros) a tervezett vasúti folyosóval (saját ábra) 2
2. ábra: Osztrák nagyteljesítményű vonalhálózat, 2019. szeptemberi állapot (saját ábra) 7
3. ábra: Az áruszállítás mennyisége 2050-ben (millió tonna/év) a Kassa–Bécs szakaszon a projekt megvalósításakor (BPG saját számításai) 12
4. ábra: A tervezett átrakodó terminál moduláris sémája (BPG saját ábrája) 14
5. ábra: Az Egyesült Nemzetek fenntartható fejlődési céljai 21
6. ábra: Felsőbbrendű közlekedési hálózat a funkcionális vizsgálati területen 2040-ben (saját ábra) 64
7. ábra: Szűkebb vizsgálati terület Bécstől keletre (saját ábra) 65
8. ábra: A területi információk átalakítása területi ellenállássá (saját szerkesztés) 71
9. ábra: Összeköttetési pontok a TEN-T törzshálózat (kék) és az 1 520 mm-es nyomtávolságú hálózat (piros) között (saját ábra). 80
10. ábra: A Kassa-Bécs vasúti folyosó integrálása a TEN-T törzshálózatba (saját ábra) 82
11. ábra: TEN-T törzshálózat vonalai a Bécs / Pozsony térségben (Európai Tanács - DG MOVE; saját szerkesztés) 83
12. ábra: Európai vasúti árufuvarozási folyosók, RFC (RailNetEurope 2018) 84
13. ábra: Rendszernek megfelelő célhálózat (ÖBB-Infrastruktur AG 2011: 37. o.) 89
14. ábra: Az osztrák Csomópont-Vonalszakasz-Modell (ÖBB-Infrastruktur AG 2011: 43. o.) 90
15. ábra: Funkcionális vizsgálati terület (saját ábra) 109
16. ábra: Reál-GDP növekedés %-ban az előző évhez képest (Eurostat 2007-2018, saját ábra) 111
17. ábra: Áruszállítási mennyiség áruszállítást végző ágazatonként millió tonnában, 2016 (Eurostat 2017; saját ábra) 113
18. ábra: Az áruszállítási mennyiség növekedése %-ban az előző évhez képest (Eurostat 2018c, saját számítás) 114
19. ábra: A bruttó tonnakilométer növekedésének előrejelzése, reális forgatókönyv (RFC 7, 2017: 89ff. oldal; saját ábra) 114
20. ábra: Nemzetközi szállítási mennyiség Ausztriában (beérkező és kimenő) szállítást végző közlekedési ágazatonként és kiválasztott partnerországonként 2014-ben (Statistik Austria 2017: 24. o.) 115
21. ábra: A szűk vizsgálati terület és közigazgatási egységek behatárolása (saját ábra) 116
22. ábra: Települési területek a szűkebb vizsgálati területen (saját ábra) 119

23. ábra: A Bécstől délre eső vidék területfejlesztési politikája, 59. oldal – Bécstől délre, 60. oldal – Bruck an der Leitha és 61. oldal – Hainburg an der Donau (LGBl. 8000/85-0 idF LGBl. 67/2015 sz.) ... 120
24. ábra: Részlet a LEP 2011-ből (LGBl. 71/2011, B. melléklet) ... 121
25. ábra: A népesség fejlődése a bécsi nagytérségben 2006 és 2016 között (ÖROK 2019) ... 122
26. ábra: A népesség előrejelzése a bécsi nagytérségben 2014 és 2030 között (ÖROK 2019) ... 122
27. ábra: 100 lakosra eső munkahelyek száma (ÖROK 2019) ... 125
28. ábra: Infrastruktúra a szűkebb vizsgálati területen (saját ábra) ... 127
29. ábra: Osztrák nagyfeszültségű hálózat állapota, 2015-ös állapot (APG 2015) ... 128
30. ábra: Szélenergia használati és alkalmassági övezetek, valamint szélerőművek a szűkebb vizsgálati területen (saját ábra) ... 130
31. ábra: Autópálya / gyorsforgalmi út mint zajforrás: 24 óra 4 perces átlag, 2017 (BMNT 2019a) ... 133
32. ábra: Országút mint zajforrás: 24 óra 4 perces átlag, 2017 (BMNT 2019a) ... 133
33. ábra: Vasút mint zajforrás: 24 órás átlag 4 méteren 2017 (BMNT 2019a) ... 134
34. ábra: Repülőgépzaj a szűk vizsgálati területen (BMNT 2019a) ... 134
35. ábra: A bécsi repülőtér repülőgépzaja, beleértve a harmadik kifutópályát (Flughafen Wien AG 2019, saját ábra) ... 135
36. ábra: Európa biogeográfiai régiói, 2016-os állapot (EEA 2017) ... 141
37. ábra: Tájegységek szerinti tagolás (saját ábra) ... 142
38. ábra: Alpok–Kárpátok folyosó (Weinviertel Management 2014) ... 145
39. ábra: Élőhely-hálózatok a szűk vizsgálati területen (saját ábra) ... 146
40. ábra: Talajtípusok a szűk vizsgálati területen (BMLFUW, BFW 2009) ... 159
41. ábra: Folyadékot át nem eresztő terület %-os aránya (ÖROK 2019) ... 160
42. ábra: Az erdőterület összterülethez viszonyított %-os aránya (ÖROK 2019) ... 161
43. ábra: A szántóterület értéke a szűk vizsgálati területen (BMLFUW, BFW 2009) ... 163
44. ábra: Területi ellenállások a települési terület és a közlekedési és műszaki infrastruktúra témakörében; felületi vasúti infrastruktúrák (balra), lineáris vasúti infrastruktúrák (jobbra) (saját ábra) ... 173
45. ábra: Területi ellenállások az ember és egészség témakörében; felületi vasúti infrastruktúrák (balra), lineáris vasúti infrastruktúrák (jobbra) (saját ábra) ... 174
46. ábra: Területi ellenállások a természet és táj témakörében; felületi vasúti infrastruktúrák (balra), lineáris vasúti infrastruktúrák (jobbra) (saját ábra) ... 175
47. ábra: Területi ellenállások a víz, talaj és hasznosításuk témakörében; felületi vasúti infrastruktúrák (balra), lineáris vasúti infrastruktúrák (jobbra) (saját ábra) ... 176

48. ábra: Területi ellenállások a topográfia témakörében; felületi vasúti infrastruktúrák (balra), lineáris vasúti infrastruktúrák (jobbra) (saját ábra) 177
49. ábra: Összes területi ellenállás a szűk vizsgálati területen, felületi vasúti infrastruktúrák (balra), lineáris vasúti infrastruktúrák (jobbra) (saját ábra) 178
50. ábra: A terminál helyének alternatívái a szűken vett vizsgált területen a TEN-T törzshálózat funkcionális fekvésének kontextusában (saját ábra) 182
51. ábra: A terminál helyének alternatívái a szűken vett vizsgált területen a felsőbbrendű közlekedési hálózat földrajzi fekvésének kontextusában (saját ábra) 182
52. ábra: Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját szerkesztés) 184
53. ábra: A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra) 186
54. ábra: A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra) 187
55. ábra: A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra) 189
56. ábra: Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra) 190
57. ábra: Az áruszállítás mennyisége 2050-ben, a nulladik alternatíva esetén, vasúton (a BPG saját számításai) 200
58. ábra: Az áruszállítás mennyisége 2050-ben, a nulladik alternatíva esetén, közúton (a BPG saját számításai) 200
59. ábra: Az áruszállítás mennyisége 2050-ben, közúton (a BPG saját számításai) 207
60. ábra: Az áruszállítás mennyisége 2050-ben millió t-ban a Kassa–Bécs szakaszon a célkitűzés megvalósítása esetén (a BPG saját számításai) 208
61. ábra: Az áruszállítás mennyisége 2050-ben, vasúton (a BPG saját számításai) 209
62. ábra: Az 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját szerkesztés) 211
63. ábra: A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra) 219
64. ábra: A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra) 228
65. ábra: A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra) 236
66. ábra: Az 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva funkcionális elhelyezkedése (saját ábra) 245

67. ábra: Az 1-5. terminál-elhelyezkedési alternatívák költségdiagramja millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés) 260

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

1. táblázat: A területi ellenállási kategóriák meghatározása (saját szerkesztés) 71
2. táblázat: A célteljesülési fok ábrázolása (saját szerkesztés) 74
3. táblázat: A tárgykijelölő dokumentummal kapcsolatos állásfoglalásokból eredő javaslatok figyelembe vétele (saját szerkesztés) 77
4. táblázat: Az SP-V-törvényben foglalt előírások figyelembe vételének igazolása a környezeti jelentésben (saját szerkesztés) 78
5. táblázat: ETCS kiépítettsége a Nyugati tengely vonalain (ÖBB 2016 információ; saját ábra) 88
6. táblázat: ETCS kiépítettsége a Déli tengely vonalain (ÖBB 2016 információ; saját ábra) 88
7. táblázat: Multimodális terminálok és TEN átfogó és törzshálózati csomópontok Ausztriában (1315/2013/EU rendelet; KombiConsult 2016; saját ábra) 101
8. táblázat: Multimodális terminálok és TEN átfogó és törzshálózati csomópontok a Szlovák Köztársaságban (1315/2013/EU rendelet; KombiConsult 2016; saját ábra) 102
9. táblázat: Multimodális terminálok és TEN átfogó és törzshálózati csomópontok Magyarországon (VO (EU) NR. 1315/2013; KombiConsult 2016; saját ábra) 102
10. táblázat: Nemzetközi jelentőségű folyami kikötők a TEN átfogó, ill. törzshálózaton a funkcionális vizsgálati területen (1315/2013/EU rendelet) 104
11. táblázat: A TEN-T törzs- és átfogó hálózat részét alkotó repülőterek, minden adat 2014-es (Vienna Airport 2019a, Statistik Austria 2018a, Budapest Airport 2018, Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava 2017, Letiště Brno 2018; Magyar Központi Statisztikai Hivatal 2018, Letisko Poprad-Tatry 2018, saját ábra) 106
12. táblázat: A funkcionális vizsgálati terület népessége NUTS 2 régiók szerint (Eurostat 2018a; saját ábra) 110
13. táblázat: A NUTS 3 régiók népességének előrejelzése (ÖROK 2014; saját ábra) 123
14. táblázat: Bruttó regionális termék (GRP) a NUTS 3 régiókban (Statistik Austria 2017; saját ábra) 124
15. táblázat: Természet- és tájvédelmi területek a szűkebb vizsgálati területen 143
16. táblázat: Natura 2000 területek a vizsgálati területen (BMLFUWb hivatal, Burgenlandi Tartományi Kormányhivatal, 2017; saját ábra) 147
17. táblázat: Természetvédelmi területek a vizsgálati területen (NÖ Atlas 4.0, GeoDaten-Burgenland; saját ábra) 150
18. táblázat: Tájvédelmi területek a vizsgálati területen (saját ábra) 151
19. táblázat: Szennyezett területek a Szennyezett területek katalógusa szerint (BMNT 2019b; saját ábra) 164

20. táblázat: Az elemzett területi struktúrák területi ellenállási osztályokba történő besorolása – felületi vasúti infrastruktúra (saját ábra) ... 169
21. táblázat: Az elemzett területi struktúrák területi ellenállási osztályokba történő besorolása – lineáris vasúti infrastruktúra (saját szerkesztés) ... 170
22. táblázat: Célrendszer a fő- és részcélokkal (saját szerkesztés) ... 191
23. táblázat: Az SP-V-törvény 5. § 4. pontja szerinti célkitűzések figyelembe vétele a célrendszerben (saját szerkesztés) ... 192
24. táblázat: A célteljesülési fok ábrázolása (saját szerkesztés) ... 193
25. táblázat: Napi forgalom 2040-ben az osztrák hálózat nulladik alternatíva szerinti működése esetén (a BPG saját számításai, saját szerkesztés) ... 201
26. táblázat: A nulladik alternatíva költségeinek összetétele millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés) ... 204
27. táblázat: A nulladik alternatíva célkitűzéseinek megvalósulási foka (saját szerkesztés) ... 205
28. táblázat: Napi forgalom 2040-ben az osztrák hálózaton, az 1-5. terminál-elhelyezkedési alternatívák esetén (a BPG saját számításai, saját szerkesztés) ... 207
29. táblázat: A 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva költségeinek megoszlása millió euróban, 2019-es árakon(a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés) ... 216
30. táblázat: A 1. terminál-elhelyezkedési alternatíva célkitűzéseinek megvalósulási foka (saját szerkesztés) ... 219
31. táblázat: A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva költségeinek megoszlása millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés) ... 225
32. táblázat: A 2. terminál-elhelyezkedési alternatíva célkitűzéseinek megvalósulási foka (saját szerkesztés) ... 227
33. táblázat: A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva költségeinek megoszlása millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés) ... 233
34. táblázat: A 3. terminál-elhelyezkedési alternatíva célkitűzéseinek megvalósulási foka (saját szerkesztés) ... 236
35. táblázat: A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva költségeinek megoszlása millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés) ... 242
36. táblázat : A 4. terminál-elhelyezkedési alternatíva célkitűzéseinek megvalósulási foka (saját szerkesztés) ... 244

37. táblázat: A 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva költségeinek megoszlása millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés) 250
38. táblázat: A 5. terminál-elhelyezkedési alternatíva célkitűzéseinek megvalósulási foka (saját szerkesztés) 252
39. táblázat: A nulladik alternatíva célkitűzéseinek megvalósulási foka (saját szerkesztés) 254
40. táblázat: A nulladik alternatíva költségeinek összetétele millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés) 255
41. táblázat: Az 1-5. terminál-elhelyezkedési alternatívák költségeinek áttekintése millió euróban, 2019-es árakon (a BPG és az ÖBB-Infrastruktur AG saját számításai, saját szerkesztés) 259
42. táblázat: Az egyes alternatívák költségeinek áttekintése millió euróban, 2019-es árakon (saját szerkesztés) 261
43. táblázat: Az 1-5-ig terjedő számozású terminál-elhelyezkedési alternatívák kiértékelése (saját szerkesztés) 262

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (Autópályák- és gyorsforgalmi utak finanszírozásáért felelős Rt.)
BGBl	Bundesgesetzblatt (Osztrák Szövetségi Közlöny)
GDP	Bruttó nemzeti össztermék
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Szövetségi Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium)
BRP	Bruttó regionális termék
CCT	kombinált terminál
CO_2	szén-dioxid
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer)
ETCS	European Train Control System (Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer)
EU	Európai Unió
ETP (ESDP)	Európai területfejlesztési perspektíva (német rövidítése: EUREK)
EW	lakos
FFH	állatok és növények élőhelye
GVP	Ausztria teljes közlekedésére vonatkozó terv
HL vonal	nagyteljesítményű vonal
HL-VO	Hochleistungsstrecken-Verordnung (osztrák nagyteljesítményű vasútvonalról szóló rendelet)
HQ100	évszázados legmagasabb vízszint
Hz	Hertz
ICPDR	International Comission for the Protection of the Danube River (Nemzetközi Duna-védelmi Bizottság)
IPPC	Integrated Pollution Prevention and Control (Integrált légszennyezés-megelőzés és ellenőrzés)
IUCN	International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (Természetvédelmi Világszövetség)
IVU	Integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (A környezetszennyezés integrált megelőzése és csökkentése)
kV	kilovolt

LEP	Landesentwicklungsprogramm (Tartományfejlesztési program)
Leq	energia-ekvivalens tartós zajszint
LGBl	Landesgesetzblatt (Osztrák Tartományi Közlöny)
Lkw	teherautó
Mio.	millió
MIV	motorizált személyforgalom
MK NÖ 2030+	Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ (Alsó-Ausztria mobilitásról szóló koncepciója 2030+)
Mrd.	milliárd
NGP	Nationaler Gewässerbewirtschaftungsplan (Nemzeti vízgazdálkodási terv)
NÖ	Niederösterreich (Alsó-Ausztria)
NKS	Nemzeti közlekedési stratégia
NUTS	a statisztikai területi egységek nomenklatúrája
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (Osztrák Szövetségi Vasutak)
OMV	Osztrák kőolajfeldolgozó konszern
ÖREK	Osztrák Területfejlesztési Koncepció
ÖROK	Osztrák területrendezési konferencia
ÖSTRAT	Osztrák Stratégia a Fenntartható Fejlődésért
ÖV	közösségi közlekedés
Pkw	személyautó
RFC	Rail Freight Corridor (vasúti árufuvarozási folyosó)
ROG	területrendezési törvény
RoLa	Rollende Landstraße (gördülő országút)
SP-V	Strategische Prüfung im Verkehrswesen (Közlekedésügyi stratégiai vizsgálat)
STEP 2025	Bécsi városfejlesztési terv 2025-ig
t	tonna
TEN-T	Transeuropäische Verkehrsnetze (transzeurópai közlekedési hálózat, TEN-T)
VO	rendelet

SZÓSZEDET

CCT

Combi Cargo Terminal - átrakodásra alkalmas létesítmény a kíséret nélküli kombinált forgalom számára.

Centrope

Central European Region, röviden Centrope. Európa a Cseh Köztársaságból, Szlovák Köztársaságból, Magyarországból és Ausztriából összetevődő régiója.

ERTMS, ETCS

Az *Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer* (European Rail Traffic Management System), röviden ERTMS, a TEN-T törzshálózaton zajló vasúti közlekedés jövőbeli igazgatási és irányítási rendszere. Legfontosabb eleme az európai vonatbefolyásoló rendszer (angolul *European Train Control System*, röviden ETCS) 2. szintjének bevezetése, amely folyamatos kommunikációt irányoz elő a vasúti járművek és az állomások között.

ESDP

Az európai területfejlesztési perspektíva, röviden ESDP, egy európai szintű területrendezési összkoncepció, amelynek célja a fenntarthatóság szempontjából területileg kiegyensúlyozott fejlődés. 1998/1999-ben fogadták el.

Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz

A „Facility Connecting Europe” elnevezésű koncepció az Európai Unió eszköze a TEN-T transzeurópai közlekedési hálózat projektjeinek finanszírozására. Az angol „facility” kifejezést itt banki értelemben használjuk, ahol bizonyos határokon belüli finanszírozási lehetőségeket jelent.

Átfogó hálózat

A TEN-T átfogó hálózat magába foglal minden, már meglévő és tervezett, a transzeurópai közlekedési hálózathoz tartozó közlekedési infrastruktúrát. A teljes hálózat lényegében egy, a tagállamok között folyó harmonizációs folyamat eredménye, amelynek 2050-ig le kell zajlania.

Hemeróbia

A hemeróbia ökológiai fogalom, és az ember természetes ökoszisztémára gyakorolt hatásának mértékét jelzi. Mezohemeróbként emlegetjük azokat a területeket, amelyekre az emberi faj mérsékelt hatást gyakorol.

HL vonal – nagyteljesítményű vonal

A nagyteljesítményű vonalak, röviden a HL-pályaszakaszok olyan, már meglévő vagy tervezett vasútvonalak (pályaszakaszok vagy pályaszakasz részek, a szükséges vasúti felépítményekkel együtt), amelyeket a szövetségi kormány a nagyteljesítményű vonalról szóló törvény 1. § 1. bekezdése szerint nagyteljesítményű vonallá nyilváníthat. Ennek feltétele, hogy e pályaszakaszok különös jelentőséggel bírjanak vagy egy nemzetközi összeköttetésekkel rendelkező, vagy a helyi forgalom hatékony lebonyolításában, illetve közvetlenül kapcsolódjanak nagyteljesítményű vonalakhoz, és a vasúti üzem vagy a vasúti forgalom racionális lebonyolításához szükség legyen rájuk.

HQ100

A HQ100 azt a legmagasabb vízszintet jelöli, amelyet statisztikailag 100 évente érnek el vagy lépnek túl.

Törzshálózat

A TEN-T törzshálózat a transzeurópai közlekedési hálózat azon része, amely az Európai Bizottság szemszögéből a TEN-T kiépítésével kapcsolatos célok megvalósításának szempontjából a legnagyobb stratégiai jelentőséggel bír. A törzshálózatot 2030-ig kell kialakítani.

Kohézió

Kohézió alatt az EU regionális politikájában az államok, ill. a régiók összetartását értjük. A kohéziópolitika célja, hogy az EU-n belüli (elsősorban) gazdasági egyenlőtlenségeket kiegyenlítse, részben aktív újraelosztás segítségével.

Szolgáltatási szint

A közúti közlekedési hálózat hasznosítási foka alapján, a forgalom áramlásának minőségét minőségi fokozatokra bontjuk, amelyeket szolgáltatási szinteknek nevezünk (Level of Service). Hat ilyen szint létezik, A-tól (szabad forgalomáramlás) F-ig (túlterhelt közlekedési rendszer).

Multimodális, multimodalitás

Egy közlekedési rendszerben a multimodalitás akkor adott, amikor egy mobilitási szükségletet több rendelkezésre álló közlekedési eszközzel, vagy azok kombinációjával is hatékonyan ki lehet elégíteni.

NUTS

A *nomenclature des unités territoriales statistiques,* röviden a NUTS, az EU-n belüli területi egységek statisztikai beosztása.

One-Stop-Shop

A *One-Stop-Shop* kifejezés azt a lehetőséget, hivatali vagy szervezeti kialakítást írja le, amely segítségével egyetlen helyen elintézhetjük teendőnket, ahelyett, hogy a probléma egyes rész-szempontjaival kapcsolatos teendőket külön-külön állomásokon kellene megejteni.

Repowering

A *Repowering* kifejezés a régebbi, villamosenergia előállítására szolgáló erőmű-alkotóelemek újabb, pl. magasabb hatékonyságú alkotóelemekre történő lecserélését jelenti. A szélerőművek „felturbózása” során azok legtöbb régi alkotóelemét újabb, nagyobb, illetve nagyobb teljesítményű alkotóelemre cserélik.

RoLa („gördülő országút”)

A „gördülő országút”, röviden a RoLa egy, a kísért kombinált vasúti forgalom részére létrehozott szállítási rendszer. Ez például egy speciális vonat, amelyben komplett nyerges vontatókat mozgatnak vasúton.

Rendszer-megfelelőség

Az ÖBB 2011-ben kiadott Célhálózat 2025+ dokumentuma szerint egy rendszer akkor hasznosítható megfelelően, ha annak karakterisztikáit a felhasználás során optimálisan ki lehet aknázni.

TEN-T

A transzeurópai közlekedési hálózat, röviden TEN-T az Európai Unió közös felsőbbrendű közúti, vasúti, légi és vízi szállítási hálózata. Egy átfogó összhálózatot tartalmaz, amelyen belül a tervek szerint először egy törzshálózat kerül kiépítésre.

Tonnakilométer

A tonnakilométer az áruszállításban szállítási teljesítmény megadására szolgáló egység: 1 tonnakilométer 1 tonna 1 km-re történő elszállítását fejezi ki.

Környezetbarát csoport

A környezetbarát csoport a környezetbarát közlekedési eszközök, ill. közlekedési módok összességét jelenti. Ide tartozik a nem motorizált közlekedés, a tömegközlekedés, valamint a megosztott mobilitási formák (carsharing, telekocsi, stb.).

Közlekedési Fehér Könyv

A Közlekedési Fehér könyv, avagy az Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé 2011-ben került forgalomba,

az Európai Bizottság kiadásában. Fő célja a közlekedésnek tulajdonítható széndioxid-kibocsátás legalább 60%-kal történő csökkentése 1990 és 2050 között.