

4. EGYÜTTMŰKÖDÉSI LEHETŐSÉGEK A JORDES+ TÉRSÉGBEN A KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA TERÜLETÉN

4.1. Bevezetés

4.1.1. Magyarország közlekedési helyzete

4.1.1.1 A közlekedési hálózat helyzete

A Duna völgyében és a Kárpát-medencében Magyarország kivételes közlekedésföldrajzi helyzetben van, a területet számos európai jelentőségű forgalmi áramlás érinti. (1. ábra)

A magyar autópálya-hálózat sűrűsége Nyugat-Európa autópálya-hálózati sűrűségének kb. az egynegyede. Ezért a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési programjának egyik célja, hogy a Budapest centrikus sugaras rendszerű gyorsforgalmi utak alaphálózata kiegészítésre kerüljön haránt irányú, illetve körirányú elemekkel (az M8 és M9 jelű gyorsforgalmi utakkal).

1997-ben Helsinkiben, az – 1994-ben Krétán kijelölt – európai közlekedési folyosók az EU regionális politikájához igazított módosításai Magyarországot a korábbinál frekvenciáltabb helyzetbe hozták. Így Európa északi és déli tengereinek kikötői között összeköttetések alakulhattak ki, mely által Magyarország az észak-déli, valamint kelet-nyugati megatengelyek kombinált hálójának súlypontjába kerülhet.

Az országot érintő európai közlekedési folyosók (11-12. ábra):

- IV. Berlin / Nürnberg–Prága–Pozsony / Bécs–Budapest–Konstanca / Szaloniki / Isztambul
- V. Velence–Trieszt / Koper–Ljubljana–Budapest–Lvov
- VII. Duna
- V/C. Plocse–Szarajevó–Eszék–Budapest
- X/B. Budapest–Újvidék–Belgrád.

A transz-európai hálózatokhoz való csatlakozás előkészítése egy – rendkívül összetett/összehangolt – területfejlesztési, valamint hálózat- és projekt-tervezési feladat. 1998-2002 között elkészültek a magyar gyorsforgalmú úthálózatra, valamint a régió gyors-, főút- és mellékút-hálózatának fejlesztésére vonatkozó koncepciók. A Parlament 2003-ban törvényt alkotott az Országos Területrendezési Tervről, amely az infrastrukturális főhálózatok, és a domináns területhasználatok térbeli rendjét együttesen rögzíti.

E tervek lehetővé is teszik a közlekedési vonalak piaci és településhálózati érdekeket is figyelembevevő pontosítását. A jelenlegi autópálya (és autóút) hálózat és a bővítésére vonatkozó - 2006-ig, illetve 2015-ig megvalósítani tervezett – elképzeléseket mutatja be az 5-6-7. ábra. A gyorsforgalmi úthálózat tervezett bővítésének az elérhetőségi mutatókat javító hatása a 8-9-10. ábrán követhető¹.

A főúthálózat jelenlegi szerkezeti rendszerének átalakítása a következő súlypontok alapján történik:

- a decentralizált településfejlesztés igényeinek megfelelő haránt-irányú útvonalak kiépítésével, a jobb térszerkezet elérése érdekében,
- településeket elkerülő szakaszok építése, a gyorsforgalmi hálózat fejlesztésével összhangban,
- ipari parkok, logisztikai központok előnyös közúti kiszolgálásának biztosítása,
- a lassújármű-forgalom számára a főúthálózattól elválasztott utak létesítése.

4.1.1.2 A forgalom változása és tendenciái

A 90-es években – nagyipar súlyvesztése és a nagyvállalatok szétesése nyomán – a vasút teherforgalma mintegy a felére esett vissza, a személyforgalom jelentősen csökkent, a hálózat leromlott. Mindössze a szlovén-magyar vasúton, illetve a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútnál (továbbiakban: GYSEV) történtek jelentősebb fejlesztések.

A hárommillióra nőtt személygépkocsi állomány és a milliós magánvállalkozói réteg forgalomkeltése miatt a közúti személy- és teherforgalom ismét növekedésnek indult. A nemzetközi forgalom fele a Nyugat-Dunántúl, harmada Győr-Moson-Sopron megye határátkelőhelyein lép át. (2. ábra)

A magyar motorizáció mértéke jelenleg 228 szgk/1000 lakos, az Európai Unió átlagában ez a mutató 412 szgk/1000 lakos. Az ország területére vetítve a személygépkocsik száma Magyarországon 23,4 szgk/km², az Európai Unióban 54,3 szgk/km². Magyarország tehát félúton tart, így várható, hogy az elkövetkező években jelentősen növekszik a motorizáció.

A járműállomány Győr-Moson-Sopron megyében 20 év alatt megháromszorozódott (3. ábra), de az állami közúthálózat fejlesztésének üteme messze elmarad a motorizáció dinamizmusától (4. ábra). A térségben a forgalomnövekedést csak helyenként követték (pl. M1, M15) jelentős útépitések.

Fontos feladat:

¹ A tervezett gyorsforgalmi úthálózatnak csak a közeljövőben megvalósítandó elemei rendelkeznek pontos nyomvonallal, a továbbiak csak „folyósóként” kezelhetők. Egy nyomvonal csak tanulmánytervi jóváhagyás, engedélyezési tervek és lefolytatott eljárás után tekinthető pontosan meghatározottnak.

- a közlekedési alágazatok közötti megfelelő munkamegosztás elérése,
- a járműállomány összetételének javítása, valamint
- az egyéni közlekedés és tömegközlekedés mai – nemzetközi összehasonlításban – kedvező arányának közelítő megőrzése.

4.1.2. Győr-Moson-Sopron megye közlekedési helyzete

4.1.2.1. A múlt

A mai megye területe – fekvése, természeti és topográfiai adottságai miatt – már az ókortól hagyományos „kaputáj”, hadi- és kereskedelmi útvonalak színtere. A Kárpát-medence domborzati viszonyai között a legfontosabb nyugati irányú útvonal a Duna jobb partján haladt az Alpok, valamint a Kárpátok közötti résen a Bécsi-medence felé. („Porta Hungarica”). Észak–déli irányban az Alpok keleti előterében futott az Adriai tengely környékét Közép- és Észak-Európával összekötő talán legfontosabb útvonal, a „Borostyánút”. (13. ábra)

A középkortól a Duna vízi útja, illetve a folyó menti szárazföldi utak jelentették a legfontosabb összekötő kapcsot Nyugat-Európa, a Balkán és Kis-Ázsia között. A kereskedelmi és hadi útvonalak számára a Buda–Győr–Bécs irány kiemelt fontosságú lett. Győr város kialakulásában meghatározó szerepe volt, hogy a Rába és Rábca folyót ez az útvonal csak a Duna torkolatánál keresztezhetette: a folyók és utak találkozásánál értelemszerűen kereskedőváros jött létre. A XVIII-XIX. században a Duna vízi-útjára támaszkodva vált jelentős kereskedőhellyé Pozsony, Győr, Komárom, Moson, maga Pest és részben Bécs is. A Dunát nemzetközi jelentőségű szárazföldi utak is kísérték.

Sopron is bekapcsolódott a távolsági kereskedelembe. Szűkebb környékének piacközpontja, s a környékről felvásárolt áruk továbbszállítója Bécs, Bécsújhely felé. A régió magyarországi része Béccsel tartott kapcsolatot. A közlekedési kapcsolatok is Béccsel épültek ki elsősorban. Sopronnak már 1848 előtt vasúti összeköttetése volt Bécsújhelyen keresztül Béccsel.

A közlekedés fejlődésének szempontjából meghatározó volt az Osztrák-Magyar Monarchia korszaka, amikor nem szelte ketté határ a térséget. Egységes szemléletű hálózatfejlesztés történt, ami az akkori igényeknek megfelelően elsősorban a vasúthálózat kiterjedt fejlesztését jelentette. Lényegében a mai vasúthálózat meghatározó része ekkor épült ki. E szoros szálakkal egybekapcsolt régióban – a történelmi Magyarország érintett vármegyéiben (14-19. ábra) – élők helyzetét alapvetően megváltoztatták az I. világháborút követő „határmeghúzások”, illetve a Monarchia széthullása.

A határok a két világháború között nem voltak nehezen átjárhatók, de a közvetlen kereskedelmi kapcsolatokat erősen megszürték. Így Bécs közvetlen vonzása a szlovákiai és magyarországi részekre megszűnt.

Újabb fordulat következett be a II. világháború után, 1948-49-et - a „Nyugattal” való kapcsolatok majd teljes megszakítását - követően. A magyar-osztrák határon felépült a vasfüggöny. A „régio” magyarországi harmada elvesztette fejlődésének, előnyös helyzetének legfőbb tényezőjét, Bécshez illetve a „nyugathoz” való közelségét.

4.1.2.2. A jelen

Az 1990-es évek változásai alapvetően megváltoztatták (rehabilitálták) a térség helyzetét. Az országhatárok megnyíltak, az átjárhatóságot akadályozó tényezők minimálisra zsugorodtak. A határ mentén közvetlen lakossági és gazdasági/üzleti kapcsolatok ébredtek újra. 1988-ban 5 millió, 1989-ben 9,4 millió magyar lépte át az országhatárt.

Győr-Moson-Sopron megye több európai nagyváros közé ékelődve, azok vonzási centrumában található (20. ábra). A 182 település alkotta Győr-Moson-Sopron megye területe 4209 km², lakossága 428.000 fő. Magyarország urbanizált megyéi közé tartozik, a népesség több mint fele a 8 városban él (21. ábra). A három nagyváros (Győr 129 ezer fő, Sopron 56 ezer fő, Mosonmagyaróvár 30 ezer fő) térségében kibontakozásban van az agglomeráció folyamata.

Hat város az 1. és a 85. sz. főutakra fűzve, térben viszonylag egyenletesen helyezkedik el. A megye városhiányos térsége a Győr–Sopron vonaltól délre és a Rábától nyugatra húzódó térség.

A települések 96%-ában 5000 főnél, 55%-ában 1000 főnél kisebb a lakosság száma. A településrendszer (22. ábra) meghatározó elemei a következők:

- a vizek (Duna-Mosoni-Duna, Rába, Rábca, Fertő-tó) és a folyók hídjai,
- a közlekedési tengelyek: a vasútvonalak, főutak,
- továbbá az Ausztriával és Szlovákiával közös határterületek és határátkelők.

A településhálózatot meghatározó tengelyek a következők:

- a Győr-Hegyeshalom/Rajka és a Győr-Soproni tengelyek,
- továbbá az ezekből leágazó főutak (84. sz. balatoni, 86 sz. szombathelyi, 83 sz. pápai, 82. sz. veszprémi, 81. sz. székesfehérvári, 14. sz. Vámoszabadi) és vasutak.

A közlekedés tükrében a további jellemzők a következők:

- a községek természetesen az utakat kísérve alakultak ki (így Soprontól keletre, Győr-Csorna közötti térségében, a pápai és a veszprémi út mellett),

- Győr és Mosonmagyaróvár környékének „sűrűsödése” gyűrűként fogja körbe a két várost,
- a megye déli térsége a települések – keleten és nyugaton ritkább, középen sűrűbb - hálójából áll,
- a településhálót kelet-nyugati irányban a 85. sz. főúttól északra és délre egy-egy párhuzamos forgalmi út köt össze, amely Téttől keletre hiányos,
- a Szigetközt az 1. sz. főúttal párhuzamos forgalmi út szervezi,
- a településhálózat déli - Vas és Veszprém megyével határos - részének szerkezete kedvezőtlen: sem a térségben, sem a szomszédos megyékben a települések együttműködését elősegítő „markáns” közlekedési tengely nincs,
- a közlekedési hálózat alacsony színvonala azonban már több térségben akadályozza a megye fejlődését (a kisváros-hálózat csak részben alakult ki, és a meglévő kisebb centrumok térségfejlődésének funkciói erőtleneek).

A közlekedési infrastruktúra általános helyzete a megyében:

	Fő- vagy alaphálózati lefedettség	Fő- vagy alaphálózati állapot ill. kapacitás	Az elosztóhálózat általános jellemzése
KÖZÚTI hálózat	nem elegendő, átstrukturálendő	közepes állapot, egyre több szakasz telítődik	gyenge útpályák, alacsony színvonal
VASÚTI hálózat	megfelelő	általában kapacitástöbblet van	elavult

A közlekedési infrastruktúra viszont a csupán részleges fejlesztések ellenére (vagy miatt) nagyrészt elavult, és akadályozza a gazdaság egészséges működését, fejlődését.

4.2. Központi kormányzati hatáskörrel rendelkező szereplők

Magyarországon a közlekedés legfontosabb kormányzati szereplője a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium. A minisztériumon belül a közlekedéssel az ágazaton belüli felosztásnak megfelelően főosztályok foglalkoznak. A következőkben a főosztályok fő tevékenységi területét mutatjuk be.

4.2.1. Gazdasági és Közlekedési Minisztérium – *Közúti Közlekedési Főosztály*

A főosztály feladata a közúti közlekedés fenntartható fejlődése érdekében az áru fuvarozó és személyszállító vállalkozások és a közúti közlekedést irányító, felügyelő intézmények szakmai működési környezetének az európai normákkal és gyakorlattal összhangban történő kialakítása. Ennek során kapcsolatot tart a külföldi országok közlekedési hatóságával. Felelős

a közúti járművek üzembe helyezésére és forgalomban tartására vonatkozó műszaki követelmények kialakításáért, valamint a közúti közlekedésben való részvétel feltételeinek meghatározásáért, a közúthálózattal kapcsolatos műszaki és jogi szabályozási rendszer kialakításáért és fejlesztéséért.

A főosztály fontosabb feladatai:

- belföldi és nemzetközi közúti áru fuvarozás, menetrend szerinti és különjáratú közúti személyszállítás feltételeinek szabályozása, kialakítása,
- a közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelmények meghatározása
- a közúti közlekedés biztonságának átfogó szabályozása
- a közúthálózattal kapcsolatos műszaki és jogi szabályozási rendszer kialakítása és fejlesztése,
- a közúthálózat hosszú- és középtávú fejlesztési tervének, és programjának kialakítása,
- az éves költségvetés keretei szerint a közvetlen beruházási és fenntartási feladatok meghatározása, pénzügyi tervezése, koordinálása, és ellenőrzése
- az országos közúthálózat üzemeltetési feladatainak koordinálása és ellenőrzése
- az országos közúthálózat kialakításával és üzemeltetésével kapcsolatos szabályozási, engedélyezési feladatok felügyelete
- a közúthálózat fejlesztéséhez felhasznált idegen források (Hitelek, magántőke, EU támogatások) allokálása, pályáztatás

4.2.2. Gazdasági és Közlekedési Minisztérium – Vasúti Közlekedési Főosztály

A Vasúti Közlekedési Főosztály a tárca közlekedési blokkjának munkamegosztásából és feladatköreiből adódóan legfontosabb célkitűzésének tekinti a magyar vasúti közlekedés fejlesztési és stratégiai terveinek kidolgozását, a társadalmi és gazdasági életben betöltött szerepének erősítését, Európai Unió csatlakozásunk elősegítését és a kormányprogramból eredő vasúti közlekedési feladatok teljesítését.

A főosztály fontosabb feladatai

- A vasút reformjával kapcsolatos tervezési, előkészítői és végrehajtói feladatok koordinálása. Ezen belül kialakítja:
 - a továbbfejlesztésének irányait,
 - a vasúti reform fő elemeit,
 - a vasúti eszközök, a pálya és tartozékai, a járművek, egyéb eszközök és berendezések tervezésének, jóváhagyásának, építésének, üzembe helyezésének, üzemeltetésének és bontásának alapvető szabályait,
 - az éves költségvetés vasúti előirányzataira vonatkozó javaslatot,
 - a Brüsszelbe benyújtandó pályázatok műszaki tartalmának fő elemeit.
- Előkészíti
 - a vasúti reformmal kapcsolatos döntéseket,
 - a vasúthálózat csökkentésével kapcsolatos érdekegyeztető tárgyalásokat, melyeken részt is vesz,
 - a vasúti koncessziós szerződések elbírálását és aláírását.

- Ellátja:
 - az EU-csatlakozási tárgyalásokat a vasút területén, részt vesz a tárgyalásokon,
 - a vasútügy minisztériumi és nemzetközi képviseletével kapcsolatos feladatokat,
 - a vasúti tevékenységek szakmai felügyeletét,
 - a költségvetésből finanszírozott vasúti beruházások felügyeletét, előkészíti ezek jóváhagyásának, módosításának és lezárásának engedélyezését,
 - kijelölés alapján a kiemelt jelentőségű logisztikai beruházások felügyeletét,
- az ENSZ EGB Transzeurópai Vasúti Hálózat (TER) projekttel kapcsolatos nemzeti koordinátori feladatokat.
- Részt vesz
 - az EU források pályázati eljárásában, tenderek elbírálásában és az elnyert támogatások felhasználásában,
 - az állam és a vasutak (MÁV, GySEV) közötti szerződések és azok módosításainak előkészítésében,
 - a kombinált fuvarozás feltételrendszerének megteremtésében és fejlesztésében,
 - a közlekedési közösségek létrehozásának előkészítő munkáiban, a vasúti beruházások ellenőrzésében,
 - a vasúti tenderek elbírálásában.

4.2.3. Hajózási Főosztály

Az ágazat jelentősége csökkent az elmúlt időszakban. A főosztály feladata:

- a hajózás infrastruktúrájának és technológiai fejlesztésének koordinálása,
- a vízi turizmus fejlődési lehetőségeinek szélesre nyitása,
- a tengeri kijáratok és tengeri szállítási szolgáltatások ellenőrzése,
- kikötők és a logisztikai kapacitás fejlesztése,
- a kikötő gazdasági és a hajóépítés működési keretfeltételeinek kialakítása,
- a vízi közlekedéshez tartozó gazdasági tevékenységek piaci feltételeinek vizsgálata, alakítása,
- a vízi közlekedésre vonatkozó EU joganyag átültetése, nemzetközi konvenciók érvényre juttatása,
- a belvízi és a tengeri hajózás műszaki és biztonsági szabályainak megalkotása.

4.2.4. Uniós támogatások – A Kohéziós Alap és a Nemzeti Fejlesztési Terv

Magyarország 2004. május 1-jén csatlakozott az Európai Unióhoz. Ezt követően jogosulttá vált az EU Strukturális Alapjai és a Kohéziós Alap támogatására. A Kohéziós Alap magyarországi stratégiáját a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, illetve a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium készítette el a Miniszterelnöki Hivatal Nemzeti Fejlesztési Terv és az EU Támogatások Hivatalának koordinációja mellett.

A Kohéziós Alap Stratégia célja, hogy – kiindulva a közlekedés és környezetvédelem helyzetének részletes elemzéséből, összhangban az érintett ágazatok fejlesztési célkitűzéseivel, valamint a vonatkozó EU-irányelvekkel – a 2004-2006 közötti tervezési időszakra lefedtesse a Kohéziós Alap támogatásainak magyarországi felhasználását, meghatározó elveket és célokat, a megvalósítandó projektek kiválasztásának kritériumait, valamint ismertessen egy indikatív listát a lehetséges projektek rövid bemutatásával.

A „KA”-stratégia illeszkedik az NFT-hez is, és hozzájárul az NFT-célok megvalósításához. A közlekedés fejlesztésével növeli a gazdaság versenyképességét, a környezet hatékonyabb védelmén keresztül hozzájárul a fenntartható fejlődés feltételeinek megteremtéséhez, a lakosság életkörülményeinek javításához.

A Nemzeti Fejlesztési Terv célkitűzései:

- az EU-hoz való integrálódás elősegítése és a szomszédos országokkal az együttműködés javítása
- az emberi élet és környezet védelme
- az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése

4.2.4.1. Az NFT-célkitűzések megvalósulását szolgáló közlekedésfejlesztési intézkedések:

A Helsinki folyosók közötti, vasúti és vízi infrastruktúrájának fejlesztése a IV-es, V-ös, VII-es folyosók és az V/B, V/C és X/B jelzésű közlekedési folyosóágak magyarországi szakaszait érinti:

- Közúti vonatkozásban a nem megfelelő kapacitású és teherbírású utak határokig terjedő szakaszainak gyorsforgalmi úttá fejlesztését jelenti.
- A vasúti fővonalak - folyosó szakaszok - 120-160 km/h sebességű pályává fejlesztése is több ciklust átfogó programot jelent.
- A dunai vízi úton, a forgalmi igények nem megfelelően, a hajózhatóság biztosítása és az országos közforgalmi kikötők folyamatos fejlesztése a cél.
- A belföldi és tranzit áruszállítási volumen folyamatos növekedése indokolja a kombinált szállítás feltételeinek javítását, a kapcsolódó infrastruktúra fejlesztését (közút-vasút és közút-vasút-víziút) a jelentősebb határállomások közelében, a központi elhelyezkedésű konténer terminálnál, a dunai kikötőkben.

A környezetkímélő közlekedési infrastruktúra fejlesztése egyaránt szolgálja az eljutási idők csökkentését, a települések lakhatóságának javítását és a környezetvédelmi szempontok érvényesülését:

- elkerülő és tehermentesítő utak építésével,
- csomópontok korszerűsítésével,
- kombi-terminálok fejlesztésével.

Az elérhetőség javítását célzó közlekedési programok elsősorban a regionális kohéziót segítik elő. A közlekedési kapcsolatok javításának egyik legfontosabb programja a sugaras hálózat oldása, a transzverzális összekötések kiépítése.

4.2.5.A Magyar Közlekedéspolitika fő prioritásai

A hiányzó infrastruktúra kiépítés (összhangban az Európa Terv infrastruktúra fejlesztésével, az NFT-KIOP közlekedési infrastruktúra projektjeivel, valamint a Kohéziós Stratégia közlekedési fejlesztéseivel).

Az EU közlekedésben alkalmazott szabályozásának teljes körű alkalmazása, a magyar sajátosságok és lehetőségek figyelembevételével (amelynek sarokpontjai a vasúti reform, a személyszállítási közszolgáltatás és a szabályozott verseny).

Környezetkímélő közlekedési rendszer megteremtése (környezetvédelmi intézkedésekkel, környezetbarát közlekedési módok fejlesztésével, preferálásával).

Üzemeltetési-forgalmi prioritásként:

- a személyforgalomban: a tömegközlekedés preferálása az egyéni közlekedéssel szemben és a kerékpárforgalom ösztönzése,
- a teherforgalomban: a vasúti és vízi szállítás, valamint a kombinált fuvarozás ösztönzése.

A magyar közlekedési igények várható alakulására hatást gyakorló legfontosabb tényezők:

- 2004-ben megvalósul az Európai Unióhoz történő csatlakozás,
- a magyar gazdaság növekedése tartós lesz, a GDP évi növekedési üteme az EU tagországok átlagát meghaladja,
- a szerkezetváltás még tart, a hagyományos, szállításiigényesebb ágazatok súlya a termelési struktúrában tovább csökkenhet,
- a gazdaság exportvezérelt jellege fennmarad,
- a leggyorsabban fejlődő ágazatok azok, amelyekbe számottevő külföldi tőke települt, és további beáramlására lehet számítani,
- Magyarország a szomszédos országokból munkaerő felvevővé válik,
- a lakosság számának változása miatt jelentős strukturális átrendeződés lehetséges (kor szerinti összetétel, a foglalkoztatási arány és megoszlás változása),
- az ország régiói között fennálló különbségek csökkennek,
- a nagyobb városok környékére való kiköltözés – a szuburbanizáció – folytatódik,
- a bérek az uniós átlaghoz közelednek, az ezzel összefüggő életmódváltás hatással van a mobilitásra,
- továbbra is jelentős befolyásoló tényező a turizmus fejlődési tendenciája.

4.3. Országos hatáskörrel rendelkező szereplők

4.3.1. Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG)

Az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG), mint költségvetési szerv, keretében történik az Útfenntartási- és Fejlesztési Céllelőirányzat, az ÚFCE központi kezelése, az autópályák kivételével a beruházások állami megrendelői tevékenysége, az úthálózat-fejlesztések hosszú távú előkészítése összhangban az autópálya fejlesztésekkel, valamint a közútkezelő Kht.-kal kapcsolatos alapítói döntéselőkészítés.

4.3.2. Megyei Közútkezelő Közhasznú Társaságok

Az országos közutakon a közúti szakszolgálatot a 19 megyei állami közútkezelő közhasznú társaság és a hozzájuk tartozó 85 üzemmérnökség, a gyorsforgalmi úthálózaton az Állami Autópálya Kezelő Rt. és az Alföld Koncessziós Autópálya Rt. (AKA Rt.) látja el.

Az Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság (ÁKMI Kht) foglalkozik a közúti információk, a műszaki szabályozás, a minőség-ellenőrzés, az útvonal-engedélyezés központi feladataival, valamint az országos közúthálózat üzemeltetése és fenntartása irányításával. 1999-től a gyorsforgalmi úthálózat szakmai irányításáért a GKM, pénzügyi irányításáért az Magyar Fejlesztési Bank Rt. felelős, a Nemzeti Autópálya Rt.-n keresztül.

4.3.3. Nemzeti Autópálya Rt.

A Nemzeti Autópálya Rt. (NA Rt.) 1999 szeptemberében került megalapításra a kormány gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési terveinek megvalósítására. A NA Rt. 2003-tól kezdődően egyszemélyes részvénytársasággá alakult, a társaság valamennyi részvényének tulajdonosa a Magyar Állam. A tulajdonosi jogok gyakorlója a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium.

Az NA Rt. a kormány által kitűzött fejlesztési célok elérése érdekében a saját nevében, megrendelőként vállalkozási szerződéseket köt, majd a beruházások megvalósítását követően az építményeket a Kincstári Vagyoni Igazgatóságon keresztül a Magyar Állam kizárólagos tulajdonába adja át. A Társaság állami tulajdonban lévő, de pénzügyi és gazdasági vonatkozásban a privát szektorban használt követelmények szerint működik.

A Nemzeti Autópálya Rt. alapvető feladata és célja a Kormány által meghatározott gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének megvalósítása, amelyhez a megfelelő pénzügyi háttérrel

a tulajdonosi jogokat gyakorló Gazdasági és Közlekedési Minisztérium biztosítja az éves fejezeti költségvetési előirányzatából.

A fejlesztéseknél kitűzött célok között a megfelelő útbiztonság, kielégítő utazási körülmények és az utazási idő lerövidítésének biztosítása és megvalósítása a fő feladat, amely kiegészül az utazóközönség számára kiépített információs rendszer megteremtésével.

A beruházások megvalósulását követően az épített Nemzeti Autópálya Rt. az elkészült létesítményeket üzemeltetésre és fenntartásra átadja az ezen feladatok ellátására létrehozott kezelő szervezetnek. Az autópályák és autóutak üzemeltetési és fenntartási feladatait az Állami Autópálya Kezelő Rt. látja el.

4.3.4. Állami Autópálya Kezelő Rt.

Az Állami Autópálya Kezelő Rt. (ÁAK Rt.) a magyar gyorsforgalmi úthálózat mintegy háromnegyedének, 446 km autópálya, 43 km autó- és főút, valamint 194 km csomóponti ág és pihenőhely kezelője. A társaság foglalkozik az M1, M3, M7, M30, M0, s az M5 M0-án belüli szakaszának üzemeltetésével és a gyorsforgalmi úthálózat melletti területek hasznosításával.

Az ÁAK Rt. feladatkörébe tartozik a kezelt gyorsforgalmi úthálózat és műtárgyainak fenntartása és üzemeltetése, matricaértékesítés és a díjellenőrzés, valamint a gyorsforgalmi úthálózat melletti területek hasznosítása is. Az ÁAK Rt. fő célkitűzése, hogy a korábbi üzemeltető társaságoktól örökölt különböző állapotú autópálya szakaszokat, és azok eltérő fejlettségű fenntartási, és üzemeltetési feltételeit minél előbb egy szintre hozza, egységes, magas műszaki és szolgáltatási színvonalra emelje.

4.4. Regionális hatáskörrel bíró szereplők

4.4.1. Nyugat-dunántúli Regionális Fejlesztési Tanács – Nyugat-dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség

Mivel a közlekedési ágazat Magyarországon megyei szinten decentralizált, nincsenek regionális szervezetei. Azonban a Nyugat-dunántúli Regionális Fejlesztési Tanács, illetve a Nyugat-dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség, mint általánosan területfejlesztéssel foglalkozó szervezet rendelkezik egy olyan projektötlettel, mely a térség társadalmi-gazdasági életét jelentős mértékben megváltoztathatná.

4.4.1.1. „Borostyánút”

A projekt célja:

- a „Baltikum-Adria” tengely magyarországi szakaszának TINA hálózatba történő felvétele
- ezen – kijelölésre váró – Mosonmagyaróvár–Csorna–Szombathely–Nagykanizsa szakasznak, azaz a megye/régió észak-déli közlekedési és gazdasági tengelyének fejlesztése

A Balti és az Adriai tengert összekötő, az Alpok keleti lábánál húzódó kétezer éves észak-déli kereskedelmi út az első világháborút követő új helyzetben elsorvadt. Az 1990-es évek nagy európai átalakulása során azonban – elsősorban olasz gazdaság piackeresése nyomán – ismét megélénkült az észak-déli áruforgalom. (Jellemző, hogy az ezredfordulóra Lengyelország második legnagyobb áruforgalmi partnere Olaszország lett). A folyosót más országok is felfedezték Közép-Európa hagyományos észak-nyugat-délkeleti áramlási tengelye mellett napról-napra erősödik a délnyugat-északkeleti áramlása (jelenleg naponta mintegy 1200 kamion halad el a tengely fő vonalát jelentő 86. számú főúton).

Ez az átrendeződés a Krétai, majd a Helsinki Folyosók meghatározóiban még nem tudatosodott, de V.a, és az V.b. folyosók közötti átkötés nyilvánvaló hiánya előbb-utóbb felveteti a Pozsony/Bécs-Zágráb/Ljubljana szakaszt a Helsinki Folyosók közé. (31. ábra)

A megye korábban is a „népek országútja” – sőt, kontinentális közlekedési tengelyek metszéspontja – volt. Jó példa erre a Duna, mint vízi út, valamint az ősi Borostyánkő-út, amely az Adria és a Balti-tenger között vezetett, és „működik” ma is.

A magyar-osztrák-szlovák határtérség – a modern Borostyán-tengely (32. ábra) és IV. Helsinki folyosó metszéspontja – gyakorlatilag Közép-Európa közlekedési főterének tekinthető. A tágabb térségben a legnagyobb gazdasági-kereskedelmi vonzatú telepítő erőt ezen autópályák csomópontjai jelentik.

Az észak-déli korridoron nemcsak végighaladó, hanem azt szakaszonként igénybe vevő forgalom is van, ezért a tengely valójában nem egy vonal, hanem egy tengelyrendszer, amelynek egyik vonala Sopront és Bécset, a másik Győrt is felfűzi. A nyugati ág szerepe ezért is jelentős, mert az egyre nagyobb szabadidő-kínálattal jelentkező Adria ezen át lesz a legkönnyebben megközelíthető Nyugat-Európa felől. Mindezek az új, kontinentális léptékű tengelyeken autópályák építését (továbbfejlesztését) és a vasúti hálózat minőségi fejlesztését vetítik előre. Ebbe a folyamatba illeszkedik a szlovén-magyar vasúti kapcsolat újraépítése, amely ezt az észak-déli kapcsolatot is szolgálja.

A páneurópai közlekedési hálózat Magyarországot (azon belül a Nyugat-Dunántúlt és Győr-Moson-Sopron megyét) érintő jelenlegi és javasolt vonalai:

- Térkép illusztrálja a kontinens TEN és TINA hálózatát (33. ábra).
- A 2 térképen Magyarország vasúti infrastruktúráját érintő tervek láthatók: a magyar vasúttársaság kiemelt beruházásai (34. ábra), továbbá a Bécs-Zágráb vasúti kapcsolat lehetséges vonalváltozatai (35. ábra).
- Magyarország vízi útjai és tervezett közforgalmi kikötői (36. ábra).
- Országos jelentőségű logisztikai központok hálózata (37. ábra). A térképen nem szerepel egy alágazat: a légi közlekedés, amelynek egyik fontos "kikötője" a péri regionális és nemzetközi repülőtér.
- A Nyugat-Dunántúlt északon érintő IV. és VII., valamint délen érintő V. „folyosók” között nagyon jelentős a régió végighaladó észak-déli irányú tranzit. Szemléletesen mutatja a térkép, hogy Magyarország határátkelőhelyi forgalmának fele a régióra összpontosul (2. ábra).
- A valós forgalom alapján az össz-európai multimodális közlekedési folyosók hálózatát a Nyugat-Dunántúlon keresztül vezetett vonallal indokolt kiegészíteni (38. ábra).
- Győr-Moson-Sopron Megye Közgyűlése kezdeményezte, hogy Európa számozott közlekedési korridorja legyen a Baltikum-Adria tengely. Vas és Zala megyék közgyűlései és a Nyugat-dunántúli Regionális Fejlesztési Tanács csatlakozott a kezdeményezéshez. A javaslat szerint az V/A. folyosó folytatódjék az V. folyosóig, Pozsony és Nagykanizsa között. A jelenlegi számozás módosuljon: az I. korridor - VI. korridor - V/A. korridor - a tárgyi hiányzó szakasz- és az V/B. korridor helyett az I-es korridort hosszabbítsák meg az Adria-tengerig. Ez a tengely lenne a harmadik évezred „Borostyánkő-útja” (39. ábra)
- Az átszámozandó tengellyel érintett jelentősebb városok: Helsinki, Tallinn, Riga, Kaunas, Varsó, Katowice, Zsolna, Pozsony, Mosonmagyaróvár, Nagykanizsa, Zágráb, Fiume.
- Nem csupán a régió, illetve Magyarország ügyéről van szó. Az európai léptékű a kezdeményezés, amelyet várhatóan támogatni fognak a javaslat szerinti „új I. számú” Helsinki tengellyel közvetlenül érintett államok: Finnország, Észtország, Litvánia, Lettország, Lengyelország, Szlovákia, Magyarország, Horvátország (és az új I-es korridor „vonzáskörzetébe” tartozó államok. Oroszország, Fehéroroszország, Ukrajna, Csehország, Ausztria, Szlovénia, Olaszország, Bosznia-Hercegovina is).

4.4.1.2. Az észak-déli gazdasági tengely és közlekedési folyosó

A projekt célja:

Az Adria-Baltikum közötti közlekedési folyosók folytonosságának megteremtésével együtt Nyugat-Dunántúl hiányzó észak-déli közlekedési kapcsolatának megteremtése, a régió gazdasági gócpontjainak összekapcsolása.

Kialakítása (és eredménye):

- gyorsforgalmi utak építése (gazdasági hatás: 25-25 km szélességű sávban a régió jelentős területét bekapcsolják az európai gazdasági folyamatokba),
- vasútvonalak korszerűsítése, logisztikai központok, repülőterek, kikötők fejlesztése (stratégiai jelentőségű szállítási kapcsolatok kialakítása),
- kerékpárutak kiépítése/kijelölése (turizmusélénkítő hatás).

Megjelenése:

A tengely nem egyetlen vonal, hanem – a közlekedési ágakhoz és gazdasági igényekhez alakulva – a tervezett gyorsforgalmi út délen két-, északon háromágú lesz: kapcsolódva Sopron/Bécs, Győr és a Balaton térségéhez, a 8-as úthoz, Budapest irányába és a régióval határos területekhez (40. ábra).

Megvalósítása:

Amennyiben a vonal a TINA hálózatba kerül (és a csatlakozás után a TEN része lesz), akkor az uniós források felgyorsíthatják a megvalósítási folyamatot.

4.5. Győr-Moson-Sopron megye területére koncentráló szereplők:

4.6. Győr-Moson-Sopron Megyei Közútkezelő Kht.

A Győr-Moson-Sopron Megyei Közútkezelő Kht. a megye területén futó állami tulajdonú utak közút- és vagyonkezelői minőségében végez közhasznú tevékenységet. Elsősorban az utak, hidak üzemeltetési, karbantartási, fejlesztési és forgalomszabályozási munkáit végzi el a szervezet.

Fontos feladata még a megye úthálózatának folyamatos napi ellenőrzése. Mindemellett a közútkezelő hozzájárulásokat, engedélyeket ad ki, közlekedés-építészeti mérnöki tevékenységet, műszaki tanácsadást, tervezést végez.

Gondozza a társaság által kezelt területek erdeit, egyéb növényzetét, valamint e területek tisztaságára is ügyel.

Szakmai tervezési tanácsadást, műszaki ellenőrzést, bonyolítást, műszaki szakfelügyeletet végez, a hatósági engedélyt igénylő tevékenységeket kivéve.

4.7. Győr-Moson-Sopron Megyei Közúti Felügyelet

A megyei közlekedési felügyelet a közúti és vasúti közlekedéssel, valamint a hajózással kapcsolatos közlekedési hatósági feladatokat lát el. A felügyeletek illetékességi területükön a következő kiemelt feladatokat látják el:

- a közúti járművek forgalomba helyezés előtti és időszakos műszaki vizsgálatát,
- a járműjavítók és alkatrészgyártók tevékenységének engedélyezését és ellenőrzését,

- a közúti járművek időszakos műszaki és környezetvédelmi felülvizsgálatára kijelölt szervezetek tevékenységének engedélyezését és ellenőrzését,
- a közúti közlekedési szolgáltatások végzésének engedélyezését és ellenőrzését,
- a túlsúlyos, túlméretes és a veszélyes áruszállító járművek közlekedésének ellenőrzését, a szabálytalanságok szankcionálását,
- a közutakkal és a közfoglalom elől el nem zárt magánutakkal kapcsolatos hatósági engedélyezési feladatokat,
- a hajózással kapcsolatos hatósági feladatokat,
- a helyi közforgalmú és saját használatú vasutakkal kapcsolatos hatósági feladatokat,
- a közúti járművezetők, a köteles kompok és révcsonakok, valamint a sportcélú kishajók személyzete képzésének szakfelügyeletét és ezen személyek vizsgáztatását.

A felügyelet külön jogszabályban meghatározott esetben a hatósági engedélyezés körébe tartozó, de szabálytalanul végzett tevékenységnél megtilthatja a tevékenység folytatását, az engedélyt visszavonhatja, vagy visszavonást kezdeményezhet.

4.7.1. Megyei specialitások

4.7.1.1. Kapuszerep

Győr-Moson-Sopron megye, mivel

- itt halad keresztül az európai közlekedési tengelyek Magyarországot érintő több eleme (az M1 és M15 autópályákon, illetve a 86. sz. főúton),
- a megyébe esik a három nemzetközi út találkozási pontja (Mosonmagyaróvár térségében),
- itt található a „keleti” országok egyetlen autópálya-csatlakozása a nyugat-európai autópálya-hálózat rendszeréhez (Hegyeshalomnál),
- érinti a térséget két Helsinki folyosó, a IV. és a VII. (dunai), valamint
- itt halad át a ma is „élő” – a Helsinki folyosók kiegészítését jelentő – egykori Borostyán út (amely a Balti tenger-Adria közötti kereskedelmi forgalmat az Alpok elkerülésével a nyugat-dunántúli tengelyen át képes elvezetni /86. sz. főút/).

A megye állami közúthálózatának hossza 1659 km, melyből 72 km autópálya, 381 km főút, 1206 km mellékút, valamennyi kiépített. A főutak műszaki állapota az országos átlag körüli, de burkolatszélesség és életkor tekintetében rosszabbnak minősíthető, (mely további viszonylagos forgalomnövekedést eredményez a jobb burkolatú főutakon). A megye állami úthálózatán lévő 248 híd közül 40 nem felel meg a vonatkozó előírásoknak.

A megye országhatár-szakaszán 9 állandó és 5 időszakos közúti határátkelőhely üzemel, melyek közül a jánosomorjai, a fertőrákosi és zsirai átkelőt csak gyalogosok és kerékpárosok használhatják. A határátkelőhelyek forgalma az utóbbi években kismértékben emelkedett, a teherforgalom (a kamionok) száma mindenhol nőtt.

A megye főútjait terheli az országon átmenő legmarkánsabb, északnyugat-délkelet irányú tranzit teherforgalom (napi 600 db nagyságrendben) és a 15., 82., 85., és 86. sz. főutak tranzitforgalma, valamint az ország belsejébe – főleg Budapestre – irányuló nyugati célforgalom is. A soproni Ro-La terminál kamionforgalma (napi 160-180 kamion) a 85. sz. főút terhelését növeli, mivel a terminál a Nyugat-Európa – Balkán áruszállítást „csapolja meg”.

Győr-Moson-Sopron megyében is – mint mindenütt – a gyorsforgalmi utak és a főutak elkerülő szakaszainak megépítése 1-2 km szélességű zajcsatornát és 150-200 m széles légszennyezési zónát visz a térség adott (lakatlan) környezetébe. Ugyanakkor mentesíti az „elhagyott” települések területét ugyanezen hatásoktól, és az esetenkénti rezgésártalomtól.

A főutak gazdaságfejlesztő hatása – külföldi tapasztalatok szerint – általában 20-40 km széles sávra terjed ki. E potenciális fejlesztési zóna legintenzívebb foltjai a csomópontok körüli területek.

A nagy forgalmú utak egyik különösen veszélyes helye az állatvilág vonulási útjainak keresztezése. A szükséges ökohidakat és ökoaluljárókat az útépítéssel párhuzamosan célszerű megvalósítani.

4.7.2. Határ menti területek

Az országhatárok az elkülönülés és az együttműködés lehetőségét egyaránt magukban hordják. A határ-menti területek fejlődését erőteljesen befolyásolja az államhatárokról alkotott kép, az államok közötti viszony és a határok átjárhatóságának mértéke.

A történelem – változásai ellenére – összetartó erőt is kölcsönöz az adott területen élők számára.

Győr-Moson-Sopron és Burgenland tartomány lakói például ismerik a közös múltat: tudják, hogy a Római Birodalom Pannónia tartományában virágoztak az ókori Borostyánút menti városok.

A IX. századi magyar honfoglalást követően e régióban jött létre a gyeprüendszer (széles határvédelmi sáv).

A XI. század elején az államalapító király, Szent István – birtokai központjai köré szervezve – létrehozta Magyarországot (14. ábra) vármegyéit: többek között Mosont, Sopront, Győrt és Pozsonyt is (15-18. ábra).

A mohácsi csatavesztés (1526) után, egészen az I. világháború végéig a Magyar királyság a Habsburg-birodalom, majd az Osztrák-Magyar Monarchia része volt. Négy évszázadon át tehát csupán „belső határok” húzódtak Magyarország és Ausztria, illetve Csehország között.

Ebbe az „élő szövetbe” vágtak bele az 1919-20-as békediktátum alapján meghozott új határok. A történelmi Magyarország több városa elvesztette vonzaskörzetét (és fordítva: a kistérségek elveszítették kulturális-, oktatási és polgári értékkel bíró központjaikat). A hűség városa Sopron és környéke Magyarországnál maradt, s ezzel gyakorlatilag kettévágta az új osztrák tartomány észak-déli irányú útvonalát. A vasúti átmenő forgalmat un. „péage”-szerződéssel sikerült megoldani, amely „korridor” vonatokkal biztosítja ma is az összeköttetést Burgenland északi és déli része között.

Az új határok kezdetben még nem okoztak túlságosan nagy törést: Nyugat-Dunántúl három szétszakított vármegyéje (Moson, Sopron, Vas) területén kijelölt új országhatár nem akadályozta a rokoni, baráti és gazdasági kapcsolatok továbbélését.

Drasztikus változást 1945 hozott: a kommunista blokk bezárkózott és a magyar-osztrák határ átjárhatatlanná, sőt megközelíthetetlenné vált. Hazánk határait hermetikusan lezárták, az egyszerű halandó nem utazhatott külföldre.

A „Páneurópai piknik” résztvevői 1989 augusztusában átszakították a vasfüggőnyt az egykori Sopronkőhida-Szentmargitbánya határátkelőhelynél, a rendszerváltás évei pedig végképp eltüntették azt.

A 90-es évek elején nagy reménységgel tekintettek a magyar-osztrák határ két oldalán élők a jövőbe. Megszűnt a vasfüggöny, az áthatolhatatlan akadály, amely szétszakított egy évezredes múltú élő szövetet. A határ mentén élők biztosak voltak abban, hogy a szögesdrót lebontását új határátkelőhelyek létesítése követi és 45 év kényszerű szünet után ismét a reális földrajzi távolságba kerülnek a szomszédos községek.

A tucatnyi magyar oldali kezdeményezés kudarca ismeretében állítható, hogy az ebben bízók csalódtak. A két világháború között, pl. a mai Győr-Moson-Sopron megye nyugati határán 17 közúti határátkelő működött, jelenleg pedig az egyesült Európa lázában is ennek csak töredéke.

Győr, Sopron és Mosonmagyaróvár természetes vonzaskörzetének egy része már több mint nyolc évtizede más államhoz tartozik. A fejlődésben és az együttműködésben korlátozó határok 1989 óta egyre jobban átjárhatóak, de még messze van az optimális helyzettől. Sürgősen megoldandó feladat az egykor létező valamennyi közvetlen közlekedési kapcsolat

helyreállítása. Elemi érdeke ez a határ mindkét oldalán található településeknek, hiszen a határ lebontása gazdasági és társadalmi potenciájukat növeli.

4.7.3. Nemzetközi kitekintés

Ahhoz, hogy értékelni tudjuk a vizsgált terület határátkelőhely-ellátottságát, össze kell hasonlítani más országok hasonló adottságokkal rendelkező háttérregióival.

A síkvidéki határszakaszhoz a Kőszeg-Kópháza-Sopron, illetve a Fertőd-Hegyeshalom-Rajka határátkelők közötti terület tartozik. A Fertő-tó vidéke a legnyitottabb határszakasz. Mivel e terület a Fertő-Hanság Nemzeti Park része, itt komoly forgalmat lebonyolító határátkelőhely létesítésének igénye nem merült fel.

Az összehasonlítás alapjául a Németország és Hollandia közti meghatározott határszakaszt vettük. A kiválasztáskor az a megfontolás vezetett, hogy Magyarország egyértelmű célja az Európai Unióba történő integrálódás. Jelenleg hazánk az Európai Unió külső határán fekszik, s az osztrák határszakaszra a schengeni egyezmény szigorú előírásai vonatkoznak. A csatlakozás után itt fog húzódni két EU-állam közötti belső határ.

Míg síkvidéki területen az Európai Unió államai között a vizsgált szakaszon átlagosan 18,4 km-enként találhatók határátkelőhelyek, addig egy adott hosszúságú szakaszon nálunk csupán feleannyi közúti határátkelőhely működik. Ha azonban összehasonlítjuk a határátkelőkhöz vezető utak kategóriáit, szembeötlő különbséget fedezhetünk fel a főutak és mellékutak arányát illetően. Míg Németország és Hollandia között a fő- és mellékutak közel azonos számban keresztezik az országhatárt, addig Magyarország és Ausztria közt az állandó jellegű közúti határátkelőhelyek közül csupán egy esetben (Fertőd és Pamhagen között) találhatunk összekötő út kategóriájú útszakaszt. A fejlesztés fő irányvonalának e területen az összekötő út kategóriájú, kisforgalmi utakon keresztül megközelíthető új, illetve a valamilyen formában (gyalogos-kerékpáros, korlátozott forgalmú, ideiglenes) már működő határátkelők létesítését kell tekinteni.

Összefoglalva elmondható, hogy a fejlett országok hasonló domborzati adottságokkal rendelkező területeihez viszonyítva Győr-Moson-Sopron megye „határátkelőhely-ellátottsága” a főutakat tekintve alapvetően megfelelő, de a kisforgalmú határátkelők száma nagyon kevés. Itt elsősorban a Kőszeg-Kópháza és a Fertőd-Hegyeshalom közötti határszakaszokra gondolunk.

4.7.4. Határforgalmi adatok:

A hatvanas évek közepétől az életmód kezdett gyökeresen átalakulni: a szabadidő megnövekedése a turizmus rohamos fejlődését eredményezte. Ez köszönhető a korábban szigorú utazási korlátozások fokozatos enyhülésének is. Míg 1968-ban 929 ezer magyar állampolgár lépte át a határt, a nyolcvanas évek végére ez a szám meghaladta az 5 milliót. A külföldi utazások hosszú ideig elsősorban bevásárlási jelleggel folytak: a magyar állampolgárok a szomszéd országok üzleteibe szerezték be azokat a fogyasztási cikkeket, amelyek idehaza nem voltak elérhetők.

1997-ben pedig csak a Győr-Moson-Sopron megyei átkelőhelyeken 16, 4 millió személy lépte át az osztrák határt.

A régióközi kapcsolatok erősítése csak a határátkelőhelyek számának növelésével képzelhető el. A jelenlegi nemzetközi határátkelőhelyeket osztrák-magyar forgalommal felesleges terhelni. Kétségtelen, hogy több kisebb határátkelőhely tehermentesítené a gyakran zsúfolt nemzetközi átkelőket.

A burgenlandi kiterjedt kerékpárút-hálózat és a reménybeli magyarországi kerékpárutak kapcsolódási pontjai is lehetnének a fenti korlátozott forgalmú közúti határátkelőhelyek. (Ma csupán a Fertő-menti kerékpárút Fertőrákos-Mörbisch és Fertőd-Pamhagen átkelő helyein van erre lehetőség.)

Győr-Moson-Sopron megye Szlovákiával közös határszakasza 73,1 km, Ausztriával pedig 177,7 km. A főúthálózati határátkelőhelyek száma megfelelő, indokolt viszont a kisebb beruházást igénylő, kisforgalmú átkelők létesítése.

Mindhárom ország a határ menti településeit összekötő ősi utak helyreállításához, illetve újjáépítéséhez, valamint egyéb szükséges beruházásokhoz – remélhetően – igénybe veheti majd az EU forrásait.

4.7.5.Érzékeny területek

(23. ábra)

A magyar közlekedéspolitika (2212/1996. (VII.31.) sz. Kormányhatározat) által meghatározott öt egyenrangú stratégiai irány egyike az emberi élet és környezet védelme .

Környezeti szempontból kiemelten kezelendő a jelentős természeti értékek védelme (a megyében elsősorban a Fertő mente, a Hanság és a Szigetköz térségében).

Határ menti térségek: Alpokalja, Fertő mente, Jánossomorja környéke és a Szigetköz.

4.7.5.1. Szigetköz

- a Duna szabta határ tartós elválasztást jelent és Szlovákiával mérsékeltebb együttműködést tesz lehetővé,
- városai – Győr és Mosonmagyaróvár – esetében pedig a közlekedési és innovációs folyosó a problémák más halmazát adja,
- településeire jellemző a közlekedés- és turizmusfejlesztési igény, illetve a fokozott környezetmegóvásra való törekvés.

A konfliktushelyzetet tovább bonyolítja a megoldatlan Duna-kérdés. Az eredeti magyar–csehszlovák megállapodás szerint elsősorban a Duna hajózhatóvá tételét kell megoldani, továbbá energetikai szempontokat szolgáló felvíz csatorna épül Csallóközben (Szlovákia), valamint villamos áram termelésére alkalmas vízlépcső Bősnél (Szlovákia) és Nagymarosnál (Magyarország). Az 1989-ben magyar oldalon leállított építkezések ellenére szlovák oldalon elkészültek az eredetileg tervezett művek (új meder, bősi erőmű), továbbá új helyszínen (Dunacsúnyon) a vízkormányzás „kulcsaként” a duzzasztó. A kivételes földrajzi helyzetben – a hármashatár közelében – található térségben már a 90-es években elindult a vidéki turizmus fejlesztése, amely különösen fellendült a Phare CBC programmal támogatott kerékpárút építések eredményeként. Ugyanakkor felerősödtek a természet védelmét hangsúlyozó elképzelések: az egyik gondolat szerint nemzeti park létesülne a területen (a gazdasági tevékenységek szigorú korlátozásának előre bocsátásával), a másik elképzelés egy „natúrpark” létesítését támogatná (ez utóbbit különösen a turizmusban érintett vállalkozások látnák szívesebben). Bármelyik megoldás megvalósítása a közlekedés, illetve a közlekedési infrastruktúra „visszafogott” fejlesztésével járna.

Elkészültek a térségre vonatkozóan a különböző léptékű területfejlesztési és rehabilitációs dokumentumok.

Készült a Környezetvédelmi Minisztérium („A Szigetköz rehabilitációs és fejlesztési koncepciója”), a Szigetközi Önkormányzatok Szövetségének megbízásából, és a hármashatár (Ausztria–Szlovákia–Magyarország) ezen határszakaszára Phare támogatással is területfejlesztési koncepció. Természetesen az 1996 óta érvényben lévő Győr-Moson-Sopron megyei Területfejlesztési Koncepció és a 2001-től érvényes Megyei Területfejlesztési Program is kitér a térségre. 1998-tól a SZÖSZ területén három másik önkormányzati területfejlesztési (kistérségi) társulás működik, melyek ugyancsak elkészítették térség- és vidékfejlesztési programjukat, valamint közülük egy turisztikai koncepcióját is.

A fentiek azt mutatják, hogy a térségben élők magukénak érzik falujukat, területüket, s törődnek annak jövőjével.

A Szigetköz fejlesztése nem egyszerűen gazdasági vagy területfejlesztési probléma. Az ökológiai egyensúly helyreállítása és megóvása ennél sokkal komplexebb megközelítést igényel. Ezért a Szigetköz területére készült fejlesztési koncepciók nagy hangsúlyt fektetnek erre a kérdésre is, s kiemelten kezelik a természeti értékek megóvását és az ezzel párhuzamosan fejlesztendő turizmust is.

Az ország fejlett részéhez tartozó Szigetköz nagyon jó adottságokkal rendelkező terület. A közelben elhelyezkedő városoknak köszönhetően a térség foglalkoztatási viszonyai jók, ami elősegíti a terület fejlődését, de ugyanakkor a turisztikai és természetvédelmi szempontból törzsterületnek számító szigetközi falvak területe mentes maradhat - néhány élelmiszer feldolgozó cég kivételével – az ipari üzemektől. Földrajzi fekvésének köszönhetően számíthat a közeli városok lakosságának rekreációs turizmusára, de egyúttal nemzetközi turizmusra is, hiszen a vízi és kerékpáros turizmus fontos európai útvonalán, a Duna völgyében fekszik.

A határok közelsége fontos gazdasági és turisztikai előnyt jelent, amit megfelelő marketing munkával jól ki lehet használni, de ugyanakkor veszélyt is jelent a turizmus számára, mivel a szomszédos szlovák terület (a Csallóköz) hasonló természeti adottságokkal, így turisztikai kínálattal rendelkezik. Ez a veszély azonban elhárítható, ha a turizmus és a természetvédelem területén is mindinkább szorgalmazzuk a határ menti együttműködéseket.

A még nyitott erőművíz lezárásával együtt indokolt megalapozni a Dunai Nemzeti Park létesítését. Erre vonatkozó elkészült dokumentáció – többek között – a „Dunai Nemzeti Park (Szigetköz) és térsége területrendezési terve”.

4.7.5.2. Fertő-Hanság térsége

A közlekedési infrastruktúra egyre fontosabb téma az egész megyében, a hálózatfejlesztési igény mindenütt nagy (különösen a nagyvárosok és az agglomerációk térségében).

Nehéz – de mindenképpen megoldandó, széleskörű egyeztetést igénylő – feladat a sérülékeny és védendő természeti vagy művi környezetben jelentkező fejlesztési igények „féken tartása”.

Kiváló példa erre: a „Fenntartható közlekedés érzékeny területeken (Fertő-tó térsége)” című határon átnyúló mintaprojekt. Kidolgozásáról 2001-ben döntött a magyar és osztrák környezetvédelmi miniszter. A magyar oldali tervezési terület: a magyar-osztrák államhatár, továbbá a Győr–Sopron és a Győr–Hegyeshalom közlekedési tengelyek által határolt zóna.

A magyar fél létrehozott egy Miniszteri Szakértői Bizottságot, illetve a két minisztérium közös projekt-előkészítő csoportot alakított, amely munkaértekezletek (2001. augusztus: Kismarton, december: Sopron) és szakértői konferenciák eredményeként meghatározta a projekt elemeit. Az átfogó projekt olyan intézkedéseket fogalmaz meg, amelyek elsősorban a régió fenntartható, környezetkímélő közlekedését célozzák.

A projekt célja, hogy az alábbi modulok

- Innovatív tömegközlekedés,
- Határon átnyúló közlekedési rendszer és mobilitás centrum,
- Ökoturizmus,
- Vállalati forgalmi rendszer,
- Új járműtechnológiák és tájba illő infrastruktúra

megvalósításával a régióban kialakuló közlekedés:

- ne rontsa, hanem javítsa a – magas környezeti értékekkel és életminőséggel rendelkező – kultúrtáj értékeit,
- megyei viszonylatban a különös térség tájainak, településszerkezetének, ökörendszerének és vízháztartásának mobilitását (elkerülendő kockázatokat és nem túllépve a terelhetőség korlátait),
- szolgálja a régió különleges lehetőségeinek kihasználását (a fenntartható fejlődés céljából).

A „Megvalósíthatósági tanulmány” kidolgozása keretében különböző egyeztetések/workshopok történtek.

A témát a Győr-Moson-Sopron Megyei Közgyűlés is megvitatta és a következőket rögzítette:

A Közgyűlés

- megismerte „A magyar-osztrák Fertő térség fenntartható közlekedése” című megvalósíthatósági tanulmányt, és elismerését fejezi ki a megye 49 települését érintő anyag kidolgozásában közreműködőknek,
- megállapítja, hogy a bemutatott hatkötetes dokumentum felhasználja a már elfogadott megyei fejlesztési koncepciókat/programokat és a – munkaközi állapotban lévő – megyei területfejlesztési tervet,
- támogatja a tanulmányban rögzített – a megye különböző fejlesztési/rendezési terveivel összhangban lévő – projektjavaslatokat,
- nem ért egyet azokkal az aggályokkal és kifogásokkal, amelyeket az osztrák szakértők fogalmaztak meg a tanulmányban rögzített néhány projektötlet (mezőgazdasági fejlesztés és határon átnyúló településközi út) esetében,
- kezdeményezi, hogy a tanulmányban megvalósításra ajánlott konkrét fejlesztéseket az egyes projektekkel érintett minisztériumok – mint társfinanszírozók – támogassák,
- felkérés esetén vállalja a partneri – koordinációban megnyilvánuló – szerepet azoknál a fejlesztéseknél, ahol a tanulmány (a potenciális projektgazda mellett) közreműködőként nevesítette a megyei önkormányzatot,
- ajánlja a tervezési területtel érintett települési önkormányzatoknak és kistérségi társulásoknak, hogy a megvalósíthatósági tanulmányt napi munkájuk során hasznosítsák és segítsék az abban rögzített fejlesztések megvalósulását,

- javasolja a készítőknél az általa megfogalmazott észrevételek figyelembevételét a tanulmány véglegesítésekor.

A megvalósíthatósági tanulmányt „elfogadó” záró konferencia 2003. október 2-3-án volt, ahol lényegében egyetértés született abban, hogy a fenntartható közlekedés „tervezése” során a vizsgált terület három különböző mértékben védendő zónából áll:

- természeti zóna (gyakorlatilag érinthetetlen),
- megőrző zóna (fokozott óvatossággal kezelendő),
- környező zóna (a közlekedésfejlesztés számára legszabadabb terület).

Az 5 modulban rögzítettek összesen 28 db közlekedésfejlesztési projektjavaslatot (24. melléklet).

Megkezdődtek a Közös Beruházási Bizottság létrehozásának előkészületei. Az osztrák fél felállította a saját projektirányító bizottságát, (amelyhez a projekt finanszírozásából részt vállaló területi szervek is tartoznak). Ennek „mintájára” szükség lesz egy magyar projektirányító bizottság felállítására is, amely a tervek szerint a projekt 2007-es befejezéséig fog dolgozni.

4.7.6. A közlekedés és a gazdaság

A megyében a közlekedés/szállítás gazdasági hasznát a nagy átmenő forgalmú megyében először a magángazdaság ismerte fel már az 1970-es évek második felétől kezdve. A jelenlegi körülmények között az átmenő forgalomnak részben mértéke, részben az infrastrukturális feltételek hiányossága miatt inkább hátrányait semmint előnyeit tapasztalják a megyében.

A megye állandó összehasonlítás tárgyát képezi a szomszédos Burgenlanddal. Ausztria „legelmaradottabb” tartománya legtöbb vonatkozásban – így a közlekedési infrastruktúra terén is – Győr-Moson-Sopron megye előtt jár.

A közlekedési infrastruktúra – feltétlenül indokolt – fejlesztésének hatásai a következők:

- a gazdasági innováció és a vállalkozás országos jelentőségű pólusainak (Győr, Sopron és Mosonmagyaróvár város agglomerációja, illetve vonzáskörzete) pozíciója erősödne,
- a gazdasági és jövedelmi színvonal szempontjából elmaradott déli térségek elérhetősége javulna,
- a városhiányos vagy gyenge városi funkciókkal ellátott területeken kialakulnának az erős/életképes centrumok.

4.7.6.1. A megye közúthálózata

A helyi sajátosságok alapján a megye közúthálózatának problémái:

- az átkelési szakaszok zsúfoltsága,
- a hálózati elemek hiánya,

- a zsáktelepülések bekötésének elégtelensége,
- és a nem állami utak kiépítettségének gyenge mértéke.

Győr-Moson-Sopron megye főúthálózata a második legterheltebb (Pest megye után) és 33%-a átkelési szakasz.

A megye főútjait a szomszédos országok és hazai régiók útjaival egységben tekintve, hálózati hiányosságok fedezhetők fel:

- a Csallóközben és Pápa térségében a főúthálózat sűrűsége kedvezőtlen, a rurális területen kevés a település,
- Sopron és Pozsony délnyugati irányú kapcsolatai nem megfelelőek,
- csak négy számjegyű magyar kapcsolata van az osztrák 51. sz. útnak a magyar határtól, Pomogytól, ahol 1998-ban 575.000 utas kelt át (Rajkán 1,5 millió).

Győr-Moson-Sopron megye országhatáron átnyúló – közepes léptékű – útkapcsolati igényei (25. ábra):

- Győr–Dunaszerdahely (Szlovákia),
- Mosonmagyóvár–Dunaszerdahely (Szlovákia),
- Mosonmagyóvár–Somorja (Szlovákia),
- Mosonmagyóvár–Fertőd/Sopron (Ausztrián át),
- Sopron–Felsőpulya (Ausztria)

Mellékutak, zsáktelepülések bekötő útjai

A megyei településközi forgalmi utak kiépítése szintén hoz némi zaj- és légszennyezést a természeti környezetbe. Ennek mértéke azonban elhanyagolható lesz, mivel túlnyomó többségük forgalma nem éri el az 1500 Ejmű/nap vizsgálati küszöbszintet. A településközi utak kiépítése javíthatja a települések közötti ellátási szolgáltatási, intézményi, munkavállalási és egyéni társadalmi kapcsolatokat, segíti a kistelepülések összefogását, a tömegközlekedési kapcsolatokat, javíthatja az idegenforgalomi potenciált és más gazdasági vállalkozások megtelepedését.

Győr-Moson-Sopron megyében 16 község a főúthálózattól 10 km-nél nagyobb távolságra helyezkedik el. Ennél is nagyobb hátrányban van az a 13 zsáktelepülés (valamint további számos külterületi lakott hely), melyekhez csak egyetlen kiépített út vezet. A kedvezőtlen megközelíthetőség hátrányos a település számára az ország vérkeringésébe való bekapcsolódása szempontjából, ezért a mellékúthálózat bővítése további folyamatos fejlesztést igényel.

4.7.6.2. A megye határátkelőhelyei

A határon átnyúló együttműködés alapfeltétele, hogy a szomszédos államok elvileg összekapcsolható közlekedési hálózatai a valóságban is összekapcsolódjanak.

Általános tendencia a határforgalomban, hogy – elsősorban – a teherforgalom folyamatosan növekszik. Az elmúlt években megindult a határ menti térségek közötti kapcsolatfelvétel, a határátkelőhelyek létesítésével kapcsolatos igények helyi egyeztetése, mely napjainkban jóval fontosabb, mint korábban. A határon való átkelés lehetőségei az osztrák határszakaszon az utóbbi években jelentősen javultak. A 60-as évek összesen 4 közúti határátkelőhelye 1998-ra 25-re nőtt, bár ennek fele ideiglenes jellegű. Végleges megoldást az európai uniós csatlakozás jelenthet majd.

Magyarország az EU csatlakozásig az osztrák-magyar határátkelőhelyeket úgy indokolt kialakítani, hogy – az árucserre korlátozások figyelembevételével – elősegítsék a határ menti területek együttműködését, melyhez a személy- és áruforgalom terén a megfelelő minőségi körülményeket meg kell teremteni. Az európai integrációs folyamat következményeképpen létrejövő új helyzetben az osztrák határszakaszon – amely belső EU határ lesz – az átkelés zavartalanságára kell koncentrálni. Ilyen tekintetben a határállomási létesítmények felszámolása is lehetségessé válik.

A határátkelőhelyek konkrét feladataihoz kötött a tengelysúly mérlegek üzemeltetésének kérdése. Jelenleg Hegyeshalomnál, Kópházánál működik tengelysúly mérleg, amelynek célja nem csupán a túlsúlydíj szedése, hanem inkább a visszatartó erő a túlsúlyos járművek közlekedésére, illetve az engedélyek kiadása, áruforgalmi, szállítmányozási folyamatok ellátása.

A megyében található Magyarország legforgalmasabb közúti határátkelőhelye: Hegyeshalom–Miklóshalma/Nickelsdorf. Sopron–Kelénpaták/Klingenbach határátkelőhely forgalma 1987-től 1989-ig megduplázódott. 1990-re háromszorosára, 1992-ben pedig négyszeresére emelkedett, azóta – kisebb hullámzásokkal – lassan emelkedik.

A megye határátkelőhelyeinek friss (2000., 2002. és 2003. évi) forgalmi adatait a csatolt 26. sz. melléklet részletesen bemutatja.

A megye közútfejlesztési feladatai:

- a gyorsforgalmi utak és főutak településeket elkerülő szakaszainak kiépítése,
- az országhatáron belüli és azon túlmutató hiányzó hálózati elemek megvalósítása,
- a zsáktelepülések kapcsolatainak bővítése, térségközpontok vonzáskörzete összeköttetéseinek kiépítése,
- a mellékutak fejlesztése (mezőgazdaság és vidékfejlesztési szempontok alapján).

Az elmúlt néhány évben elkészült:

- az M1 autópálya Győrt elkerülő és az Győr–országhatár szakasza,
- az M15 gyorsforgalmi út,

- a 82-83. sz. főút győri bevezető szakaszának II. üteme,
- a 83. sz. főút ménfőcsanaki elkerülése,
- a 84. sz. főút Sopron belső tehermentesítő szakasza,
- a 85. sz főút Kapuvár–Nagycenk szakaszának korszerűsítése.

4.7.7. A magyar-osztrák határt metsző „történelmi” településközi utak újjáépítése

Mellékutak

A lokális jelentőségű kisforgalmú utak fejlesztése a közvetlenül érintettek számára (az ott élők életminősége szempontjából) központi kérdés. Ezen igények számbavétele Győr-Moson-Sopron egyében megtörtént.

A terv vizsgálta a magyar-osztrák államhatár térségét is.

Helyzetértékelés:

A teljes magyar-osztrák államhatár 177.7 km hosszú Győr-Moson-Sopron megyei szakaszán jelenleg működő határátkelőhelyek:

- forgalmi korlátozás nélkül Hegyeshalom és Kópháza,
- valamilyen korlátozással Fertőd és Sopron,
- időszakos nyitva tartású gyalogos-kerékpárosként Jánossomorja, Fertőrákos, Zsira.

A 4 „gépjárműves” határátkelőn hatalmas tranzitforgalom zajlik (2. ábra). Ezeket kénytelenek használni a határ két oldalán található városok és községek lakói is; feleslegesen terhelve azokat, ugyanis évtizedek óta nem működnek a településközi utak (pl. az alig 5 km-re levő Jánossomorja és Mosontarcsa/Andau) lakóinak jelenleg 52 km-t kell autózniuk a szomszédba, de tucatnyi olyan határ közeli község van, ahol ma még 20-30 vagy 40 km-es kerülőutak megtételére kényszerülnek az ott lakók).

Az Unió belső határának átjárhatósága:

- A magyar-osztrák államhatár rövidesen az EU belső határa lesz, és majd itt is életbe lépnek a „schengeni” szabályok. Arra törekszünk, hogy visszaálljon az a történelmi (1921 előtti) állapot, amikor még a határ, majd 1948-tól a vasfüggöny nem választotta el e régió településeit.
- Fontos feladat a közvetlen kapcsolatok helyreállítása a magyar-osztrák határ menti szomszédos települések és kistérségek között (az ezer évig egységes életteret – azaz Moson, Sopron és Vas megyéket – a XX. században kettévágó államhatár elválasztó hatásának megszüntetése).
- A határ menti magyar és osztrák települések közötti (ősi, de a „vasfüggöny” felhúzása óta nem használt) utak újjáépítése, járhatóvá tétele. Kizárólag magyar oldali útszakaszok helyreállításáról van szó, ezek osztrák oldali folytatása már ma is kivétel nélkül aszfalt burkolatú.

- Külön érdemes szólni a centrális helyzetben lévő Sopron városáról, amelyet szinte teljesen körülölel Ausztria, jelenleg mégis csupán két határátkelőhelyen keresztül van közúti kapcsolata a szomszédos burgenlandi településekkel.

Összesen 18 Győr-Moson-Sopron megyei útszakasz mielőbbi járhatóvá tételét szorgalmazták az érintettek. Ezek többsége korlátozott forgalmú (a tranzit és nehézgépjármű kizárásával) működne. A Hanság, a Fertő és a Soproni-hegység térségében pedig néhány közülük csak gyalogos és kerékpáros forgalom számára épülne újjá. (Vas megyében 14 határon átnyúló településközi út vár kiépítésre). A megyei vizsgálatok alapján

- mivel az EU-hoz való csatlakozással a belső határ átjárhatóvá válik,
- de ennek infrastrukturális alapjai a magyar oldalon még hiányoznak
- az ismert 18 határnyitási kezdeményezés közül legalább 13 megvalósítása indokolt.

A 13 lehetséges útszakasz vázlatos bemutatása:

- 1.) Rajka–Németjárfalu (Deutsch Jahrndorf) út hiányzó magyar oldali szakaszának kiépítése korlátozott közúti forgalomra, 2.200 m
- 2.) Albertkázmérfuszt–Féltorony (Halbturm) út hiányzó magyar oldali szakaszának kiépítése korlátozott közúti forgalomra, 11.300 m
- 3.) Jánossomorja–Mosontarcsa (Andau) út magyar oldali szakaszának átépítése korlátozott közúti forgalomra, 2.000 m
- 4.) Kapuvár/Osli–Mosontarcsa (Andau) út hiányzó magyar oldali szakaszának kiépítése kerékpáros forgalomra, 8.900 m
- 5.) Fertőúrlak–Mosonbánfalva (Apetlon) út hiányzó magyar oldali szakaszának kiépítése kerékpáros forgalomra, 2.700 m hosszú, 3 m széles (8.100 m²) szilárd burkolat
- 6.) Sopronpuszta–Szentmargitbánya (Sankt Margarethen) út hiányzó magyar oldali szakaszának kiépítése korlátozott közúti forgalomra, 3.400 m
- 7.) Ágfalva–Lépesfalva (Loipersbach) út hiányzó magyar oldali szakaszának kiépítése korlátozott közúti forgalomra, 1.200 m
- 8.) Brennbergbánya–Récény (Ritzing) út hiányzó magyar oldali szakaszának kiépítése kerékpáros forgalomra, 2.500 m
- 9.) Harka–Sopronnyék (Neckenmarkt) út hiányzó magyar oldali szakaszának kiépítése korlátozott közúti forgalomra, 2.000 m
- 10.) Harka–Sopronkeresztúr (Deutschkerutz) út hiányzó magyar oldali szakaszának kiépítése kerékpáros forgalomra, 1.300 m hosszú, 3 m széles (3.900 m²) szilárd burkolat

11.) Nagycenk–Sopronkeresztúr (Deutschkereutz) út hiányzó magyar oldali szakaszának kiépítése kerékpáros forgalomra, 2.300 m

12.) Sopronkövesd–Füles (Nikitsch) út hiányzó magyar oldali szakaszának kiépítése korlátozott közúti forgalomra, 3.800 m

13.) Und–Füles (Nikitsch) út hiányzó magyar oldali szakaszának kiépítése kerékpáros forgalomra, 2.500 m

A fenti lista a Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat vizsgálatai alapján állt össze.

Készült több országos felmérés is. Ez utóbbiak egyike a szaktárca megbízása alapján „Az EU-csatlakozás utáni belső határvonalakon a közúti lehetőségek sűrítésének vizsgálata” címmel 2003-ban került kidolgozásra. A TETTHELY Mérnöki és Szolgáltató Kft. anyaga Győr-Moson-Sopron megyében 12 útszakaszt javasol kiépíteni (41-44. ábra).

Fontos, hogy a magyar oldali utak mindegyike illeszkedjen az érintett település rendezési tervéhez és kapcsolódjon a már kiépített osztrák hálózathoz (közútihoz és kerékpárútihoz egyaránt).

A határ „árnyékban” lévő települések az előzmények:

- a XX. század traumái,
- a 45 éves hermetikus elzártság,
- és a jelen félmegoldásai

utáni kezdeményezések valójában régiós és határon átnyúló problémák megoldását sürgetik.

Egyértelművé kívánják tenni a döntéshozók számára:

- az EU-tagság időpontjától a belső határ gyakorlati átjárhatóságát tennék lehetővé az új (pontosabban csak fél évszázada zárva tartó) kilépési pontok,
- nem a határátkelőhelyek száma szaporodna (amelyek méregdrága infrastruktúrával építhetők ki, majd ugyanilyen kondíciókkal üzemeltethetők),
- a feladat a magyar oldali megközelítő utak szilárd burkolattal történő ellátása,
- ezek az utak elsősorban a szomszédsági és turisztikai forgalmat fogják szolgálni (a tranzit- és nehézgépjárművek kizárásával) és tehermentesítik a nagy forgalmú átkelőhelyeket,
- az érintettek számítanak a határon átnyúló fejlesztéseknek az EU részéről történő támogatására.

4.7.8.A magyar–szlovák határt metsző „történelmi” településközi kapcsolatok újjáépítése

A szlovákiai Csallóköz és Mátyusföld (valamint a Nyitra-környéki Zobor-vidék) túlnyomórészt magyar településeivel az együttműködés elmélyítése és intézményesítése fontos feladata és küldetése az e térségekhez legközelebbi „anyaországi” megyének.

Hármas Duna-vidék Eurorégió: a Győr-Moson-Sopron Megyei Közgyűlés és a Csallóköz-Mátyusföldi Regionális Társulás által 2001 januárjában alapított együttműködés. A lehetőségek az adott - korlátozott - keretek között is jelentősek. Győr vonzáskörzete kiterjed a Csallóköz nagy részére. Győr-Moson-Sopron megye tapasztalatait a szlovákiai partnerek intézményi struktúrájuk kialakításánál felhasználhatják. A gazdaság, a környezetvédelem, a közlekedés, a kultúra, sport és egyéb területeken az együttműködés lehetőségei szinte korlátlanok.

Jövőkép: Magyarország és Szlovákia része lesz a határok nélküli Európának.

Stratégiai cél: A magyar–szlovák határ átjárhatóvá tételével helyreállítandók a szomszédos települések és térségek egykor élő gazdasági, kulturális (stb.) kapcsolatai.

Mellékutak

A lokális jelentőségű kisforgalmú utak fejlesztése a közvetlenül érintettek számára (az ott élők életminősége szempontjából) központi kérdés. Ezen igények számbavétele Győr-Moson-Sopron megyében megtörtént.

A terv vizsgálta a magyar-szlovák államhatár térségét is.

Helyzetértékelés:

- A magyar–szlovák államhatár 73,1 km hosszú Győr-Moson-Sopron megyei szakaszán jelenleg mindössze 2 közúti határátkelőhely működik, jelentős tranzitforgalommal (2. ábra). Ezen átkelőhelyeket kénytelenek használni a határ két oldalán található városok és községek lakói is; feleslegesen terhelve azokat.
- A főúthálózati határátkelőhelyek (Rajka, Vámoszabadi) számát – mivel a Duna a határ – csak óriási költséggel lehetne növelni. Indokolt viszont a kisebb beruházást igénylő, kisforgalmú átkelők létesítése.

Az Unió belső határának átjárhatósága:

- A magyar–szlovák határ rövidesen az EU belső határa lesz, és majd itt is életbe lépnek a „schengeni” szabályok.
- Fontos feladat az egykori közvetlen kapcsolatok helyreállítása a magyar-szlovák határ menti szomszédos települések és kistérségek között (a sokáig egységes életteret – azaz Moson, Pozsony, Győr és Komárom megyéket – a XX. században kettévágó államhatár ma is tartó elválasztó hatásának mérséklése).
- Győr körzete északon átnyúlik Szlovákiába.
- A határ mentén élők összesen 4 új kapcsolódási pont kijelölését sürgetik Szlovákia irányába.

A Győr-Moson-Sopron megyei határszakaszon elképzelt egy „szárazföldi” és 3 „vizes”, azaz kompos új kapcsolati igény megegyezik a szaktárca terveivel: „Az EU-csatlakozás utáni belső

határvonalakon a közúti lehetőségek sűrítésének vizsgálata” című, 2003-ban készült tanulmány ugyanezen 4 útszakaszt javasolja kiépíteni (41. és 44. ábra).

A magyar–szlovák kapcsolatok

- a határ menti települések között egyre intenzívebb a közvetlen kapcsolat (némelyik "hivatalos" testvérkapcsolatot is jelent),
- kistérségi szinten ugyancsak megindult ez a folyamat (pl: a szlovákiai Csallóközi Városok és Községek Társulásának partnerei a Szigetközben működő kistérségi társulások),
- létezik a hármashatár térségében egy magyar–osztrák–szlovák kapcsolat is, a "Kommunálfórum",
- rendszeresen a közös rendezvények (zenei és folklór programok, kerékpártúrák, nemzeti napok szervezése a hármashatár-találkozókon),
- már 10 éves múltra tekint vissza a Megyei Munkaügyi Központ és a szlovákiai partner kapcsolata,
- Győr-Moson-Sopron Megye Önkormányzata a dunaszerdahelyi és a galántai járásokkal, valamint a Csallóköz és a Mátyusföld "településcsoportját képviselő polgármesterekkel szándéknyilatkozatot írt alá az együttműködés elmélyítéséről (1999), majd 2001-ben megalakították a Hármashatárvidék Eurorégiót.

Indokolt fejlesztések a magyar-szlovák határ térségében:

- Duna menti kerékpárút teljessé tétele,
- Darnózseli–Halászi,
- Mosonmagyaróvár–Rajka/Hegyeshalom,
- Győr–Vámosszabadi,
- Győr–Gönyű–Komárom szakaszok kiépítése

Vízi belépési lehetőségek (és kikötők) „kis” hajók és yachtok számára (megjegyzés: a nyugatról érkező vízi turisták magyar oldalon először Komáromnál léphetnek szárazföldre)

- Rajkánál/Dunakilitinél,
- Ásványráronál
- Vámosszabadinál/Nagybajcsnál
- Gönyűnél

Határátlépési pontok

- Rajka–Dunacsúny (Pozsony) / Cunovo (Bratislava) közút
- Dunakiliti–Révkörtlényes (Doborgaz) / Hrusov (Dobrohost) komp
- Lipót–Baka / Baka
- Gönyű–Kolosznéma / Klizska nemá komp

(A felsorolt helyek a Duna két oldalán vezető kerékpárutak kapcsolódási pontjainak sűrítését is jelentik majd.)

A fenti helyeket vizsgáló országos felmérés eredményeit a csatolt 45. sz. melléklet részletezi.

A két ország határ menti települései remélik, hogy a közlekedési kapcsolatok bővítéséhez (helyreállításához, illetve újjáépítéséhez) az EU forrásai felhasználhatók lesznek.

4.7.9.Fejlesztési javaslatok

A tervezett projektek számbavételét célzó felmérések megyei és régiós adatbázisai szerint Győr-Moson-Sopron megyében 82 közlekedési fejlesztést rögzítenek (27. sz. melléklet).

Az alábbi tervezett fejlesztési elképzelések

- számos fejlesztési koncepcióban és programban,
- továbbá a 2003. évi XXVI. törvénnyel elfogadott Országos Területrendezési Tervben /az OTrT-ben/ (28. ábra)
- és/vagy a készülő Győr-Moson-Sopron Megyei Területrendezési Tervben (29-30. ábra)

szerepelnek.

4.7.9.1. Közút

M1, M15 autópályák

A IV. Helsinki folyosó részét képező M1 autópályája Budapest–Hegyeshalom (–Ausztria) között 2x2 forgalmi sávval kiépült, kapacitása várhatóan a távlatban is megfelelő lesz.

Az ebből kiágazó, (Szlovákia–) Rajka–M1 közötti M15 autópályája 2008 után lesz 2x2 sávós, jelenleg 2x1 sávós főútként üzemel.

84. sz. főút–M9 gyorsforgalmi út

A 84. sz. főutat az országos gyorsforgalmi úthálózat 1998-ban készült távlati fejlesztési terve az M9 jelű (Ausztria–) Sopron–Nagykanizsa–Szeged gyorsforgalmi út részeként tervezi továbbfejlesztetni, mellyel összefüggésben a Nagycenk–országhatár közötti szakasz megvalósításának előkészítése folyamatban van.

M86. sz. főút –M86 gyorsforgalmi út

Magyarország 2015-re tervezett úthálózatában a mai 86. sz. főutat „kiváltó” M86 jelű (M1 Mosonmagyaróvár térsége–Csorna–M9–Sárvár térsége) gyorsforgalmi út is szerepel. Nem csupán a történelmi „Borostyánút” miatt, hanem mert a Pozsony–Sopron–Kőszeg–Szombathely vonal

- dinamikusan növekvő tranzitforgalmát az Alpok lejtőinek és sérülékeny környezeti területeinek elképzelésével képes elvezetni,
- felfűzi a Nyugat-dunántúli régióban tömörülő érintett három magyar megyét
- és kiszolgálja Pozsony félmillióssá fejlődött nagytérségi vonzáskörzetét.

Az M15, M86, M9 utak, kiépítésükkel, a Helsinki folyosókhoz kapcsolódva (IV. és V. folyosó) egy hatékony, nemzetközi jelentőségű észak-déli irányú közép-európai közlekedés-fejlesztési tengelyt képezhetnek, szervező infrastruktúráját adva a szlovén–osztrák–szlovák–

magyar térségi regionális együttműködésnek. A kiemelt projekt indokoltságát bővebben bemutatja a 9.1 pont (és mellékletei, a 32-41. ábrák).

85. sz. főút–M85 gyorsforgalmi út

Győr-Sopron közötti közúti kapcsolatot távlatban az M85 jelű (M1 Győr térsége–Csorna–M9 Nagycenk térsége) gyorsforgalmi út és az M9 gyorsforgalmi utak biztosítják. Addig a már jelenleg is kimerült kapacitású és vonalvezetésükben balesetveszélyes útszakaszok távlathoz illeszkedő fejlesztését el kell végezni. E program keretében folyamatban van a Győr–Csorna közötti szakasz kapacitásbővítésének és Csorna elkerülésének előkészítése, majd kezdődhet a Kapuvár utáni útvonalrész rehabilitációja.

Alapvetően fontos a Győr–Sopron közötti, a megye középső területét lefűző gyorsforgalmi kapcsolat. A Győr–Sopron tengely a két kisváros, Kapuvár és Csorna szerepét erősíti.

M81 gyorsforgalmi út

Az OTTrT „vagylagosan” két változatot rögzít: az egyik Komáromnál, a másik Győr térségében építendő új Duna-híddal biztosít kapcsolatot Szlovákia irányába. Győr-Moson-Sopron megye számára természetesen az utóbbi változat mielőbbi megvalósítása lenne az előnyösebb: M81 jelű (M7 Székesfehérvár térsége–Mór–Kisbér–Győr–Vámosszabadi–Duna-híd–Szlovákia) gyorsforgalmi út

A térségben élők számára – egyetértésben a szakmai közvélemény álláspontjával – mindkét hídra és kapcsolatra szükség van.

Új főúti kapcsolatok

- Csorna–Pápa
- 81. sz. főútból kiágazó Pér–Gönyű
- M85. sz. gyorsforgalmi út–Fertőd/Pomogy határátkelő

Főút korrekciók

- 10. sz. főút Gönyű, Győr-észak, Abda, Öttevény, Mosonmagyaróvár
- 14. sz. főút Győr
- 15. sz. főút Mosonmagyaróvár-Bezenye
- 81. sz. főút Pér
- 82. sz. főút Nyúl, Écs, Ravazd, Veszprémvarsány
- 83. sz. főút Győrszemere, Tét, Gyarmat
- 84. sz. főút Kópháza-Sopron
- 85. sz. főút Enese, Csorna, Fertőszentmiklós, Nagycenk
- 86. sz. főút Csorna, Szil

(a felsorolás nem tartalmazza azokat az elkerüléseket, amelyek gyorsforgalmi utak részét fogják képezni)

Duna híd

Új híd a folyón Szlovákia felé, Vámosszabadi térségében (az M81 gyorsforgalmi út műtárgyaként)

További közútfejlesztési feladatok

Jelentős feladat a másodrangú és alárendeltebb közúti kapcsolatok fejlesztése a megyében. Különösen fontos a déli sávban, a települések között meglévő úthálózati kapcsolatok megerősítése, kiegészítése és az összeköttetések folytonossá tétele. Így folytonos közúti kapcsolat alakulhatna ki a Kisbér-Pannonhalma-Tét-Szany/Szil-Beled-Iván-Újkér-Sopronhorpács-Zsira vonalakon.

A jövőben sokkal nagyobb figyelmet indokolt fordítani a mellékutakra és a gyorsforgalmi utak tehermentesítő útjaira is. Ezek lehetővé teszik a „lassúforgalom” közlekedését és biztosítják két szomszédos falu „főútmentes” kapcsolatát, ami a különböző sebességigényű távolsági és helyi forgalom szétválasztása miatt baleset-megelőzési szempontból is előnyös.

A lokális jelentőségű utak kiépítési igényét számba vevő dokumentáció a Győr-Moson-Sopron megyei mellékúthálózat fejlesztési program a településközi (benne a határ-közei) utak fejlesztési ajánlata (2001, Somfai András).

A határ közeli utak, – amelyek az I. világháborút követő új államhatárok kijelölésével váltak zsákutcává – „revitalizációja” kiemelt jelentőségű projektjét a 9.2 és a 9.3 pontok, és a 42-44. ábrák ismertetik.

Az uniós csatlakozás kapcsán át kell térni a 10 tonnáról a 11,5 tonnás közúti tengelyterhelésre. (Az ezzel összefüggő pályaszerkezet-megerősítési programba elsősorban a jelentős teherforgalmú tranzit utak: az 1., a 14., a 150., a 81., a 84. és a 85.sz. főutak gyenge szakaszai kerülnek bele.)

Az állami utak hídjaira részletes korszerűsítési koncepció készült: a megyében 17 kiemelt és 16 nem kiemelt híd került bele, 4,9 milliárd Ft-tal.

Kerékpárút fejlesztések

A távolsági kerékpározás egyre elterjedtebbé és népszerűbbé válásával elsősorban az idegenforgalmi szempontból frekvenciáltabb régiókban fogalmazódott meg a kerékpárút-hálózat kialakításának igénye. A hazai kerékpárút-hálózat vegyes konstrukcióban alakul: épülnek „önálló” kerékpárutak és vannak kerékpáros közlekedésre ajánlott/kijelölt szakaszok

(vízfolyások menti töltések és kerékpáros forgalom számára is igénybe vehető kisebb forgalmú közutak).

Győr-Moson-Sopron megyében közel 15 éve folyik a kerékpárutak kiépítése és kitáblázása: összefüggő hálózat az EUROVELO rendszerhez tartozó Duna menti, valamint a Fertő körüli vonalakon alakult ki.

A közeljövőben elsősorban ezen nemzetközi főirányok ma még kiépítetlen szakaszain várható fejlesztés.

A kerékpártúrázásra ajánlott útvonalak nagy részén nem létesül külön kerékpárút, hiszen 1000 E/nap közúti forgalom mellett nem feltétlenül indokolt.

Javaslatok:

- A magyar oldali kerékpárutak mellé telepítendő információs táblarendszer szimbólumai és színvilága legyen azonos a Burgenlandban alkalmazottakkal.
- A magyar oldali közutak összes paramétere (szélesség, teherbírás, aszfalttípus, forgalomtechnikai jelzések) egyezzen meg a már kiépített osztrák oldali csatlakozó szakaszokéval.
- Az út menti fásítás, cserjetelepítés és füvesítés során követni kell az osztrák példát: a határon túl ültetett fajtákat, illetve elvetett magvakat kell nálunk is alkalmazni.
- Közös turisztikai kiadványok, rendezvények népszerűsítsék a kerékpározást.

2003-ban megalakult a PannonPedál, a Nyugat-dunántúli régió kerékpáros ernyőszervezete.

4.7.9.2. Vasút

A hálózat

Nemzetközi törzshálózati fővonalak

- E50 (Párizs)–Hegyeshalom–Budapest–Záhony–(Moszkva)
- Győr–Pápa–Celldömölk
- Szombathely–Sopron

Hazai törzshálózati fővonalak

- Győr–Sopron (fontos feladat a vonal megerősítése, korszerűsítése, kétvágányúsítása, és a Ro-La átrakó kiépítése, Sopronhoz hasonlóan, Győrben is)
- Rajka–Hegyeshalom–Porpác

Mellékvonalak

- Győr–Veszprém
- Csorna–Pápa
- Fertőszentmiklós–Fertőújlak–(Nezsider/Neusiedl am See, Ausztria)
- (Kismarton/Eiseinstadt, Ausztria)–Sopron–Harka–(Sopronkersztúr/Deutschkreutz, Ausztria)
- (Nagymarton/Mattersburg, Ausztria)–Ágfalva–Sopron
- Tatabánya–Kisbér–(Lázi–Veszprémvarsány–Románd)–Pápa

Ismert vasútfejlesztési tervek:

Nagysebességű vasútvonal

Hegyeshalom/Rajka–Budapest–Kelebia (IV. sz. „Helsinki közlekedési folyosó” magyarországi szakasza).

Európai metropoliszokat összekötő tervezett szakasz. Új nyomvonalon vezetendő új hálózati elem a Bécs (Pozsony)–Budapest közötti nagysebességű (300km/óra sebességre méretezett) vasút. A tervek szerint Győrnél (a péri repülőtér mellett) esetleg megállóhely is kialakítható.

PannóniaRAIL projekt

A PannóniaRAIL projektben 3 vasúti társaság vesz részt: az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB), a Nagyteljesítményű Vasútvonalak Rt. (Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG) és az osztrák-magyar Győr-Moson-Sopron Ebenfurti Vasút Rt. (GYSEV). A projektnek a Magyar Államvasutakkal (MÁV) való egyeztetése is megtörtént.

A projekt Bécs–Sopron–Szombathely és a Sopron–Győr vonalak kétvágányú kiépítését foglalja magába. Az I. építési ütem (2003-tól) a Hennersdorf–Müllendorf szakaszra (osztrák rész) és a Sopron–Győr, valamint a Sopron–Szombathely szakaszokra (magyar rész) vonatkozik, s az üzembe helyezésig 97 hónap összes időszükséglettel bír. A teljes költség mintegy 939.300.000 Eurót tesz ki.

Bécs–zágrábi vasúti kapcsolat

A korábbi magyarországi tervekben nem fejlesztendő vasútvonalként kezelt Sopron–szombathelyi vasútvonalat a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Részvénytársaság 2001-ben átvette a MÁV-tól (villamosította, felújítja és jelentős sebességnövelést tervez). Nem titkolt cél a Bécs–grazi forgalom ide terelése (lásd: előző, III. pont), de a fejlesztésben „benne van” a Bécs–zágrábi régi-új vonal előnyössé tétele is, amelynek már európai léptékben is figyelemreméltó szerepe lehetne.

Sopron várost érintő vasúti fejlesztések

Vasútállomás építése (aluljárók, peronok)

Ebenfurti vonal bekötése a bécsújhelyi vonalba

Győri vonal bekötése a szombathelyi vonalba

(tanulmánytervek készülnek, 2004-től részletes tervek, 2006-tól indulhat a fejlesztés)

Győr várost érintő vasúti fejlesztések

vasútállomás átépítése

Györszentiván–gönyői kikötő szárnyvonal építése

Győr–Szombathely vonal

vonalkorszerűsítés, villamosítás

Nezsider–Fertőszentmiklós

A határon átnyúló vonalszakasz és járművei turisztikai vonzerőként/attrakcióként történő korszerűsítése, illetve „felöltöztetése”.

Győr–Kisbér

A Győr-Moson-Sopron megyei Területrendezési Tervben (is) szereplő kezdeményezés. A megye délkeleti települései, valamint Kisbér és környéke számára fontos szakasz kiépítése országos érdek is, ám ez ma még hiányzó láncszeme a Győr–Székesfehérvár–Szolnok–Debrecen vasúti „gyűrűnek”.

4.7.9.3. Vízi közlekedés

A nemzetközi vízi közlekedés kiteljesedése a megyéhez tartozó Duna szakaszon VI/B osztálynak megfelelő paraméterek biztosításának és a magyar-szlovák megegyezésnek a függvénye. Gönyű kikötőjének nemzetközi követelményeknek megfelelő kiépítése növelni fogja a megye és a tágabb vonzáskörzet (Észak-Dunántúl, Csallóköz egy része) gazdaságfejlődését, a környezetbarát tranzitszállítás térnyerésének esélyeit, valamint tovább növeli Győr térségének multimodális (vasúti, közúti, vízi) közlekedési kínálatát.

Nemzetközi és országos jelentőségű vízi utak és közforgalmú kikötők Győr-Moson-Sopron megyében

A vízi út neve	A szakasz (fkm-fkm)	A vízi út osztálya
Duna (nemzetközi vízi út)	1812-1641	VI/B
Mosoni Duna	14-2	III.
Mosoni Duna	2-0	VI/B
Fertő-tó		II:

Közforgalmú nemzetközi és országos jelentőségű kikötő és határkikötő a Dunán

Győr–Gönyű (Országos Közforgalmú Kikötő)

Az Északi- és a Fekete-tengert összekötő víziút felénél, a Duna 1794 km szelvényénél található területen a regionális logisztikai elosztó rendszerek egyikeként épül, a térség kiemelkedő gazdasági potenciáljára és nagy forgalmára alapozva. A kikötő és áruforgalmi központ vonzáskörzete az ország csatlakozó térségeire, a szomszédos országokra – ideértve az Adriai-tenger felé való legrövidebb átrakási lehetőségeket – egyaránt kiterjed. A több mint 110 hektáros területű központ 10 éves távlatban 1,2 millió tonna/év áruforgalom komplex lebonyolítására lesz képes, a következő szolgáltató kapacitások kiépítése révén:

- RO-RO terminál, nyílt tárolással,
- konténer terminál, nyílt tárolással,
- gabonafélék silós tárolása és átrakása,
- áruk, gépek vegyi áruk, élelmiszerek, nyílt és zárt tárolása, átrakása bármely fuvarszközre,
- vámszabad terület és zárt raktárak bármely fuvarszköz kombinációjában történő kiszolgálásra,
- logisztikai áruforgalmi szolgáltató központ a nemzetközi rendszerekhez kapcsolódóan,
- ipari park terület kiépítése a szolgáltatások komplettírozásához.

A beruházás nagyságrendje (a tenderek kiírásához készült vizsgálatok alapján)

- külső infrastruktúra beruházásra 11,4 millió Euró,
- kikötő logisztikai központ beruházásra 37,6 millió Euró,
- összesen: 49 millió Euró.

A beruházás jelenlegi állása

Eddig megvalósult kb. 2,2 milliárd Ft (8,8 millió Euró) értékű beruházás.

- megépült a RO-RO terminál,
- előkészítés alatt van a vasúti kapcsolat kiépítése, építési engedélyezése, ISPA projektként a Közlekedési Minisztériummal közösen történik a pályázás/beruházás,
- RO-RO terminálhoz kapcsolódóan, a konténer terminál beruházás szervezése is megindult.

Az infrastruktúrák kiépítése a szennyvízcsatorna hálózat kivételével már elkészült. A szennyvízcsatorna kiépítése a regionális csatornahálózat (Gönyű, Nagyszentjános, Károlyháza) önkormányzati pályázat keretében fog megvalósulni. Mivel 2001-ben a központi célelőirányzat keretből nem nyert ez a pályázat, fontos lenne a 2002-es pályázat megyei támogatása, illetve hangsúlyosabbá tétele.

A Dunán, Mosoni-Dunán és a Fertőn az idegenforgalmat szolgáló vízi közlekedés és a yacht turizmus feltételeinek – kikötői infrastruktúrájának – kialakítása.

4.7.9.4. Légi közlekedés

Nemzetközi légiforgalmi kapcsolatok tekintetében a megye Budapest mellett Bécsre és Pozsonyra is támaszkodhat, így nagy nemzetközi repülőtér létesítése a megyében nem

indokolt. A győri ipari koncentráció azonban igényel közvetlen légiforgalmi kapcsolatot: ezt a péri repülőtér biztosítja. Sopron térségében Fertőszentmiklós hasonló szerepet tölt be.

Kereskedelmi/nemzetközi repülőtérre fejleszthető:

Pér (Győr)

Az európai és hazai közlekedési hálózatok fejlesztésének ígéretes objektumaként – az érintett önkormányzatok bevonásával működő P-AIR Győr-Pér Repülőtér-fejlesztő Kft. eredményes pályázataira nyomán – EU támogatással épült ki a már középkategóriás gépek fogadására is alkalmas repülőtér. A fejlesztés további, tervezett ütemeit címszavakban a kiemelt projektek listája tartalmazza (27. sz. melléklet).

Kereskedelmi/nemzetközi repülőtérre fejleszthető

Fertőszentmiklós

Magántőkéből megvalósított – a périhez hasonló – paraméterekkel rendelkező repülőtér.

4.7.9.5. Kombinált szállítás

Ro-La – vasúti-közúti kapcsolat

Működő terminál Sopronban (GySEV)

Ro-Ro – vízi-közúti kapcsolat

Működő terminál a Győr–Gönyű kikötő területén.

A dunai kikötő nemzetközi követelményeknek megfelelő teljes kiépítése növelni fogja a megye és a tágabb vonzáskörzet (Észak-Dunántúl, Csallóköz egy része) gazdaságfejlődését, a környezetbarát tranzitszállítás térnyerésének esélyeit és tovább növeli Győr térségének multimodális (vasúti, közúti, vízi) közlekedési kínálatát /lásd még 8.3. pont!/.

4.7.9.6. Kerékpáros közlekedés

Győr-Moson-Sopron megyében több nemzetközi jelentőségű kerékpározási irány van: a Duna menti, a Fertő menti, a határ menti. Ezeken a vonalakon sürgetően fontos a kerékpárutak – mint alpinfrastruktúra – kiépítése.

- ez a kerékpárút-építési folyamat intenzívebben 15 éve folyik,
- formálódik egy összefüggő hálózat.

Eredmények

1. Duna menti vonalon:

- kiépült a Győr–Darnózseli, a Rajka–Bezenye és a Mosonmagyaróvár–Halászi szakasz,
- kiépül a Győr (Likócs)–Szentiván kertváros közötti szakasz,
- elkészültek a még kiépítetlen kerékpárút-szakaszok tervei.

2. Fertő menti vonalon:

- kiépült a Fertőrákos–országhatár, a Fertőrákos–Sopron (Tómalom) és a Fertőboz–Fertőd–országhatár szakasz (néhány belterületi szakasz kivételével),
- elkészültek a Balf–Fertőrákos szakasz tervei,
- elkészült a 2002-ben megnyílt Zsira–Locsmánd kerékpáros határátkelőhelyhez vezető magyar oldali út (Phare CBC, útalap és megyei támogatással),
- elkészült a Rábca-híd Börcs és Ikrény között. A távlatban szilárd burkolatú nyomvonalon jelenleg kerékpározásra ajánlott út vezet (összekötve a Duna menti és hansági kitáblázott hálózatot a tervezett Rába mentivel és Sokoró vidékivel),
- megvalósult a 83-as főút melletti Győr–Ménfőcsanak, a 85-ös főút melletti Csorna–Farád és Kapuvár–Vitnyéd kerékpárút, továbbá több településen belüli szakasz.
- helyreállították a kompot Vénéknél (a Mosoni-Dunán átkelő kerékpárosok számára, akik és Gönyű és Komárom, illetve Győr és Györszentiván felé biciklizhetnek tovább).

A megye kivételes közlekedés földrajzi adottságairól többször esett szó, azonban ennek kedvezőtlen hatásairól nem. A kontinens közlekedési folyosóinak a megyén áthaladó szakaszai és az ország legforgalmasabb határátkelőhelyei „árnyékában”, valamint a Ro-La forgalommal is terhelt és helyenként minősíthetetlen vonalvezetésű 85-ös főút szomorú baleseti statisztikájával együtt élők naponta tapasztalják a közlekedés nyomasztó terheit.

Győr-Moson-Sopron megye

- az ország műemlékekben leggazdagabb és második leggazdagabb vidéki városa Sopron és Győr,
- a világörökség része a Fertő-táj és Pannonhalma,
- a kiemelkedő építészeti értékek (pl. Fertőd, Lébény, Nagycenk),
- a természeti és kulturális örökség (Fertő-Hanság Nemzeti Park, Szigetköz, Sokoróidombság, Rábaköz, Répce mente, stb) látnivalóival, kincseivel várja a vendégeket.

A megye célja, hogy az ország kapujaként ne csupán átjáróház legyen, hanem – a kialakítandó korszerű közlekedési infrastruktúra segítségével is – az átutazó külföldi és hazai vendégeket megállásra és körülnézésre biztassa.

4.8. Lokális (helyi/térségi) szereplők

4.8.1 Nem állami utak

A teljes úthálózat /állami és egyéb/ kiépítettsége Magyarországon mindössze 44% (a megyében 52%-os), az Európai Unió 95%-os átlagával szemben.

Ennél is kedvezőtlenebb a helyzet Magyarországon a „nem állami”, a közforgalom által használható önkormányzati- és magánutakon. Ezek kiépítettsége mindössze 32%-os.

A csatlakozás is indokolja a kiépítettség javítását és a meglévő utak korszerűsítését.

A közúti közlekedés fejlesztésének kiemelkedő szerepe van az egyenlőtlenségek kiegyenlítésében és a hátrányok

- a kapcsolatok nehézségei,
- a belső kohézió hiánya,
- az urbanizációs színvonal nagy különbségei,
- a középső és a déli területek elmaradottsága
- felszámolásában, illetve mérséklésében.

4.8.1.1. Kistérségek

4.8.1.2. Települések

4.8.1.3. Magánszektor, vállalkozások

4.8.2.A megye fekvése, közlekedése

Győr-Moson-Sopron megye közlekedését a következő tényezők határozzák meg:

- Ausztriával (Burgenland tartomány) és Szlovákiával (pozsonyi és nagyszombati kerületek) határos,
- a Bécs-Pozsony-Győr régió (a közép-európai növekedési „magterület”) része,
- kelet és nyugat találkozási pontja (amely az új európai fejlődési tengelyek kulcspozíciójába kerülve, a kontinens középső területének egyik legdinamikusabb fejlődési zónája a tőkebeáramlás, a gazdaság és az innováció alakulása szempontjából),
- évszázadok óta létező, hagyományos kapcsolatai miatt „közvetítő” szerepe jelentős (és e szerepének való jövőbeni megfelelés fejlődésének záloga).

A kivételes „fekvésű” megye közlekedési rendszerének minősége meghatározó tényező a megye kapcsolatokat szervező és közvetítő szerepkörének betöltése szempontjából.

A közlekedés szerepe a megye fejlesztési stratégiájában:

- a belső kapcsolatok javítása, egy hatékonyan együttműködő, kohézióval rendelkező versenyképes Eurégió létrehozása,
- a távolsági (vasúti-közúti) kapcsolatok fejlesztésével az elérhetőség, átjárhatóság feltételeinek vonzóvá tétele,
- az ellátó csomópontok (pályaudvarok, kikötők, termálok, logisztikai bázisok) integrált rendszerének kiépítése.

