

A CENTROPE RÉGIÓ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KIHÍVÁSAI ÉS LEHETŐSÉGEI GYŐR-MOSON- SOPRON ÉS VAS MEGYE SZÁMÁRA

(The transport development challenges and opportunities of the
centrope for Győr-Moson-Sopron and Vas County)

JÓNA LÁSZLÓ

Kulcsszavak:

centrope, közösségi közlekedés, közút, vasút, infrastruktúrafejlesztés

A centrope régió dinamikus integrációjának köszönhetően az utóbbi években jelentősen megnövekedett a személy- és teherforgalom az egész régióban. Az osztrák előrejelzések alapján pedig Ausztria határ menti forgalma a centrope országokkal közös határszakaszain lényegesen nagyobb növekedést fog mutatni a többihez képest. Mindezt a centrope valamennyi tagrégiója is felismerte, valamint azt, hogy közös infrastruktúrafejlesztés nélkül nem jöhet létre fenntartható közlekedés a négy ország között. Ezért elkészítették az első közlekedésinfrastruktúra felmérést az egész centrope térségre, majd erre támaszkodva egy stratégiai kerettervet. Ez a keretterv tartalmazza a legszükségesebb fejlesztéseket a centrope régióra, melybe beletartozik Magyarország is. A tanulmány ezért azt mutatja be, melyek azok a kihívások, és lehetőségek melyekkel a magyar régiók szembesülhetnek a jövőben centrope-on belül.

Bevezetés

A centrope régió 2003-as megalakulása óta mindig is fontos szerepet játszottak a régió életében a közlekedésfejlesztés kérdései. A közlekedéssel kapcsolatos igények ugyanakkor nemcsak a lakosságban merültek fel, hanem a határ menti közlekedésben érintett valamennyi szereplőben. Mindezt tovább fokozta, hogy az utóbbi években jelentős gazdasági, és működő tőke-befektetés növekedést mutatott a régió. Ezzel együtt pedig az európai határokon átívelő közlekedési forgalom átlagát jóval meghaladva növekedett a centrope régióban a határ menti forgalom, ami szintén jól mutatja a régió területi és gazdasági integrációját. Mivel a centrope régió nemcsak mint közlekedési csomópont jelentős Európában, de több transzeurópai közlekedési folyosó is keresztül halad rajta, ezért a versenyképességének javítása érdekében nélkülözhetetlen a közlekedési összeköttetésének fejlesztése. Ez azonban nemcsak jelentős személy- és teherautó forgalomhoz fog vezetni a centrope régió határain, hanem a közlekedés valamennyi területét (vízi, légi, vasúti) érinteni fogja (INAT 2012).

Mindezt felismerték a centrope régiók is, és a fenntarthatóságot, környezetvédelmet, és gazdaságosságot figyelembe véve elhatározták, hogy közös stratégiai keretet dolgoztak ki a közlekedési infrastruktúra és közösségi közlekedés fejlesztésre. A

centrope régió ugyanis nem működőképes megfelelő közlekedési kapcsolatok nélkül, melyek jelentős szerepet játszanak az ingázók, a gazdasági integráció, és a munkaerő-piaci mobilitás szempontjából is.

Ennek köszönhetően jött létre centrope capacity projekt keretein belül az „Infrastruktúra-szükséglet Értékelő Eszköz” (INAT) kísérleti projekt. A projekt első lépéseként a négy ország (Ausztria, Csehország, Magyarország, és Szlovákia) centrope régiója (Burgenland, Alsó-Ausztria, Bécs város, Dél-Morvaország, Győr-Moson-Sopron és Vas Megye, valamint Pozsony és Trnava régió) feltérképezte aktuális fejlesztési programjait és közlekedési koncepcióit. Megvizsgálta a jövőbeli forgalmi kereslet és kínálat várható szűk keresztmetszeteit és a határokon átívelő rendelkezésre álló tervezési eszközkészleteket. Ezt követően elkészültek az első olyan közös térképek a centrope régióról, melyek megmutatták közlekedési hálózatát illetve annak jelenlegi problémáit, és hiányosságait. Második lépésként pedig a négy ország partner régiói és városai, elkészítettek egy közös stratégiai kerettervet, mely a jövőbeli határon átnyúló közösségi közlekedés és infrastruktúra fejlesztések szükségleteit tartalmazta.

Hazánkban Győr-Moson-Sopron és Vas megyére is elkészültek a már ismertetett közlekedésinfrastruktúra és mobilitás vizsgálatok, illetve a jelenlegi közlekedés- és területfejlesztési koncepció elemzései. Mindezek megmutatták, hogy a két megye számára rengeteg lehetőség kínálkozik a centropeban, ugyanakkor számos esetben sokkal nagyobb kihívások is a partner régiókhoz képest. Ezt többek között annak köszönhető, hogy jelentős elmaradásokkal rendelkezünk közlekedési infrastruktúra fejlesztés terén a környező országokhoz, de elsősorban Ausztriához képest. A jelenlegi tanulmány ezért azt mutatja be, milyen előnyökkel és hátrányokkal járhat az, ha Győr-Moson-Sopron és Vas megye részt vesz, vagy kimarad a centrope régióból.

A centrope régió feltérképezésének főbb eredményei

Ahogy az már említésre került a bevezetőben a határon átnyúló közlekedés növekedése volt az egyik első bizonyítéka a centrope régió dinamikus integrációjának. Az ausztriai előrejelzések alapján például Ausztria centrope országgal közös határain a személygépkocsi forgalom akár 135%-al is növekedhet 2025-ig, míg a többi határszakaszokon legfeljebb 21%-os növekedés várható. De hasonló mondható el a teherforgalomról is, ahol a jelenlegi trendek változása nélkül 2025 és 2030 között a közúti áruszállítás 120%-al, a vasúti 55%-al, a vízi pedig 51%-al növekedhet. Magyarországon pedig Csehországhoz és Szlovákiához hasonlóan, ha nem történik meg a közösségi közlekedés fejlesztése a motorizációs folyamatnak köszönhetően, a teljes centrope régióban 30-40%-al fog nőni a személygépkocsi száma 2030-ra. Éppen ezért kiemelten fontos, hogy a közösségi közlekedés fejlesztése nemcsak regionális, de transznacionális szinten is elinduljon. Mert a személygépkocsi forgalom mindenképpen növekedni fog, de a politikai változtatás hatására „csak” 98%-al, ami jelentős különbség a trend forgatókönyv 135%-os növekedésé-

hez képest (*Lutter–Sauskojus–Wolffhardt* 2012). Másrészt pedig jelenleg, néhány kivételtől eltekintve, nem versenyképes a határokon átnyúló közösségi közlekedés a centropé régióban.

A határon átnyúló közösségi közlekedés fejlesztésének ugyanakkor a legnagyobb akadályát a jogi, intézményi és pénzügyi keretrendszer jelenti. A régió négy országából ugyanis Magyarországon, és Szlovákiában nincs jelenleg közlekedési szövetség, mely lehetővé tehetné, hogy a határokon átívelő integrált közösségi közlekedési szolgáltatás jöjjön létre. De további problémát jelent az is, hogy nincsenek még például utas barát, több nyelven elérhető közlekedési tájékoztató rendszerek, vagy jegy automaták egyik országban sem. Illetve nincsen összehangolt menetrend, ami az egyik alapfeltétele kellene hogy legyen a centropé egységes közösségi közlekedésének kialakításához.

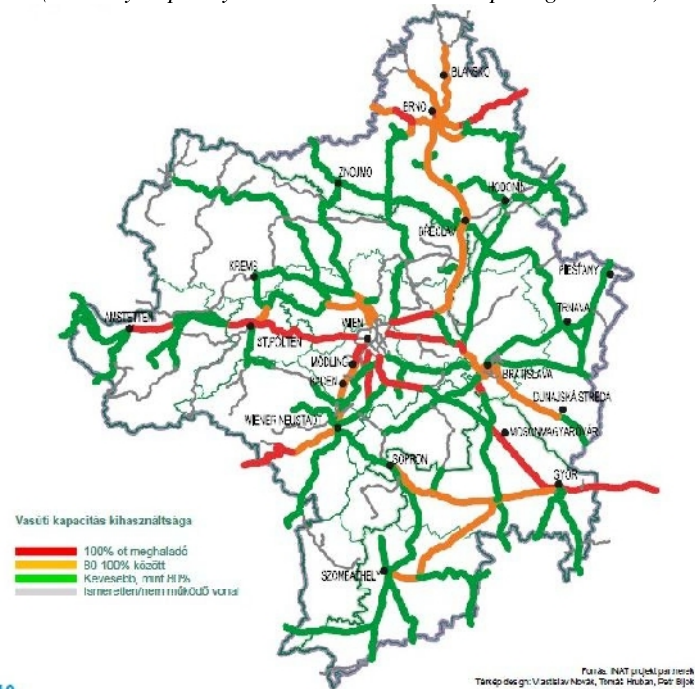
De nemcsak a személygépkocsik számának növekedése miatt sürgető a közösségi közlekedés fejlesztése. A határokon átnyúló megnövekedett forgalom elsősorban annak köszönhető, hogy a centropé régiót öt Transzeurópai Közlekedési folyosó (TEN-T) szeli át, és további kettő Transznacionális EU projekt által kezdeményezett bővítési javaslat is felkerült a centropé térképére. Ezek közül az egyik a Közép-európai Közlekedési Folyosó (CETC), a másik pedig a Dél-keleti Közlekedési Tengely (SETA).

Hazánkban a centropé régióon belül kettő Transzeurópai Közlekedési folyosó található, a 22-es prioritású Athén–Szófia–Budapest–Bécs–Prága–Nürnberg / Drezda vasúti tengely, és a 18-as Rajna / Mosel–Majna–Duna belvízi tengely, melyek Győr–Moson–Sopron megyén haladnak át. Ugyanakkor ki kell emelni, hogy a bővítésre javasolt, CETC és SETA tengelyek is Magyarországon futnak keresztül. A CETC tengely Svédországból kiindulva jelente egy észak-déli összeköttetést az adriai és a balti térségek között. A SETA különlegessége pedig, hogy a centropé régióon keresztül haladó TEN-T folyosók csomópontjából indulna ki, mely Bécs városa (*INAT* 2011). Ugyanakkor a CETC-hez hasonlóan az Adriai-tengely irányában biztosítana egy déli irányú kapcsolatot. Ami szintén közös a két folyosóban, hogy a végpontját Horvátországban a Fiumei kikötő, Szlovéniában pedig a Koperi kikötő jelenti. Mivel Horvátország 2013 július 1-ével belép az Európai Unióba, feltételezhető, hogy mindkettő javasolt észak-déli irányú tengely elfogadásra kerül az Európai Bizottság által és bekerül a Transzeurópai Közlekedési folyosók közé. Ezért hazánkban a jövőben különösen fontos feladata lesz a folyosó által kijelölt nyomvonalon található a vasúti és közúti infrastruktúra fejlesztése. Ugyanis mindkettő nyomvonal érinti Szombathelyet, ami Vas megye térségi és gazdasági szerepét erősítheti jelentősen, míg a GYMS megyében hasonló mondható el Csorna, Mosonmagyaróvár, és Sopron városáról.

A Transzeurópai Közlekedési folyosók jól mutatják, hogy elsősorban a vonalas infrastruktúrák, a vasút, és a közút hálózat fejlesztése lesz kiemelten fontos a centropé régióban. Éppen ezért mindkettő hálózatra a négy ország jelenlegi forgalmi adataiból meghatározásra kerültek a 2025-re várható kapacitáskihasználtságuk.

1. ÁBRA

Vasúti kapacitáskihasználtság a centripe régióban 2025
(Railway capacity utilization in the centripe region 2025)



10

Forrás: INAT (2012)

A vasúti kapacitáskihasználtság 2025-ös előrejelzéséből egyértelműen kiderült, hogy fejlesztési beavatkozás nélkül komoly kapacitásbeli problémák elé nézhet a régió (1. ábra). Ezek a szűk keresztmetszetek pedig a legtöbb esetben a fő útvonalakra terjednek ki. GyMS megyében például a jelenlegi trendek mellett a Budapest-Győr-Hegyeshalom/Rajka vasútvonalon várható 100% feletti kapacitáskihasználtság. De komoly problémák adódhatnak a Győr-Sopron-Ebenfurt vonalon is.

Mivel Bécsben található a régió áthaladó szinte valamennyi TEN-T folyosó csomópontja, nem véletlen hogy a legnagyobb forgalom Bécs körül koncentrálódhat. Többek között ennek is köszönhető, hogy 2009-ben elkezdődött a bécsi Főpályaudvar megépítése, melynek befejezése 2015-re várható.

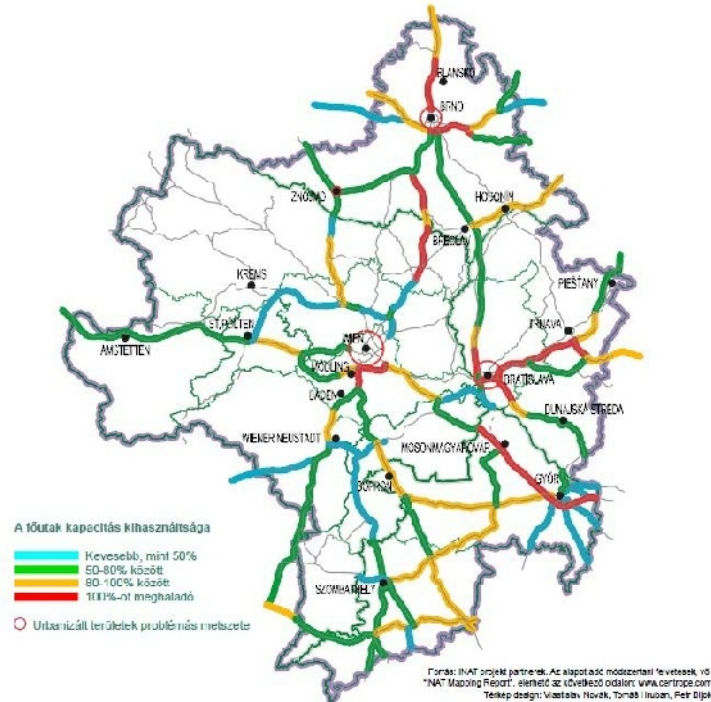
Hazánkban ugyanakkor nemcsak a nyugati-keleti irányú forgalom okozhat komoly gondot, de a Brno, Pozsony irányából érkező észak-déli forgalom is, melynek jelentősége Horvátország EU csatlakozása után nőhet meg igazán. A fejlesztéseknek pedig nemcsak az egyes nyomvonalakra kell vonatkozniuk, hanem a pályaudvarokra, és az áruterminálokra is. A gazdasági fejlődés érdekében pedig különösen fontos az olyan áruterminálok fejlesztése, mint a Győr-Gönyüi kikötő, és a Soproni logisztikai központ. De ezek a jelentősebb hazai fejlesztések a legjobb esetben is

csak 2016 után kezdődhetnek el, melyeknek a konkrét finanszírozása, és a részletes ütemtervei is hiányoznak még (INAT 2011).

A vasúthoz hasonló módon a közutak kapacitáskihasználtsági is meghatározásra került 2025-re. Ami a térképről (2.ábra) egyértelműen kiderült, hogy Bécs, Brno, és Pozsony agglomerációjának jelentős forgalommal kell majd szembenéznie, ha nem történik beavatkozás az elsődleges közúthálózat fejlesztésébe. Ezzel együtt nemcsak a régió külső, de belső megközelíthetősége is problémás lesz. Ugyanis a már említett elsőrendű közúthálózaton meglehetősen nagy forgalmi túlterheltség várható.

2. ÁBRA

Közúti kapacitáskihasználtság a centropo régióban 2025
(Road capacity utilization in the centropo region 2025)



Forrás: INAT (2012)

Különösen igaz mindez a magyar területekre, ahol a régió többi országával ellentétben, a legnagyobb forgalomkapacitás problémák prognosztizálhatók. Ez többek között annak köszönhető, hogy hazánk jelentős lemaradásban van különösen Ausztriához képest autópálya kiépítettségben. Éppen ezért nem véletlen hogy az M1-es autópálya 100%-ot is meghaladó kapacitáskihasználtságra számíthat, ha a jelenlegi trendek nem változnak. Ugyanakkor jól látszik, hogy mennyire szükség lenne egy másik nyugat-kelet irányú autópályára a jelenlegi 85-ös Győr-Csorna-Sopron autótú nyomvonalán. De ugyanez igaz az észak-dél irányú Csorna-Szombathely viszonyla-

A perifériákon található települések között azonban továbbra is rossz a közösségi közlekedés kínálata. Ezek a területeken az utazási idő akár 50%-al is több lehet, mint személygépkocsival, ritkábbak a járatok, és megesik, hogy nem csak egyszer kell átszállni az utazás során (*Lutter–Sauskojus–Wolffhardt* 2012). Jó példa erre Győr és Pozsony esete ahol jelenleg nincs megfelelő közösségi közlekedési kapcsolat, annak ellenére, hogy Bécs sokkal távolabb található tőle. De hasonló mondható el Sopronról, és Szombathelyről is. Sopron esetében külön ki kell emelni, hogy mint az osztrák-magyar határ mellett fekvő jelentős megyei jogú város, a közeli Kismartonnal, mint tartományi székhellyel nem rendelkezik versenyképes közösségi közlekedési összeköttetéssel, de Béccsel igen. Szombathely helyezte pedig még rosszabb abból a szempontból, hogy még a határ túoldalán található Felsőőrrel sincs hasonló összeköttetése, ami igaz Felsőpulyára is. Győrnél mindenképpen ki kell emelni még a Nagyszombattal való versenyképes közösségi közlekedés hiányát. Mivel ez a kapcsolat nemcsak a szlovák-magyar, de a Brno-Győr cseh-magyar kapcsolatot is erősíthetné. Ugyanis hazánk jelenleg Csehország irányába rendelkezik a legrosszabb tömegközlekedési kapcsolatokkal.

A jövőben pedig ha nem előzi meg, vagy legalábbis nem követi a közúti infrastruktúra fejlesztést a vasúti hálózat fejlesztése, akkor a közösségi közlekedés jelentősen le fog maradni a személygépkocsikkal szemben.

A régió közlekedési feltérképezése a közúton, és a vasúton kívül kitért még a vízi, a légi és a kerékpáros közlekedésre is. Az elsődleges vízi folyosót a centropé-ban a Duna jeleníti, mely a személy és a teherforgalom szempontjából is jelentős útvonal. Az utóbbi években pedig erőteljes növekedést figyeltek meg elsősorban az átkelőhajók, és a turisztikai hajók kihasználtságában. De a legjelentősebb összeköttetést a személyközlekedésben a TWIN City Liner jelentette. Ez a projekt ugyanis menetrendszerinti hajózást indított el Bécs és Pozsony között.

A teherforgalom azonban stagnál a Dunán mivel még nem sikerült kialakítani menetrendszerinti teherhajó közlekedést a centropé régióban. További problémát jelent az is, hogy a mai napig nem történt meg a Duna rehabilitációja és a vízszint beállítása. Ugyanis a folyó néhány szakaszán alacsony vízállás esetén szűk keresztmetszetek jönnek létre. A Duna menti logisztikai láncok kiépítése is várat még magára, azonban ez az Európai Unió stratégiájában is szerepel (*INAT* 2011).

A légi közlekedést illetően a legfontosabb repülőtér a régióban a bécsi repülőtér, ugyanakkor jelentős forgalommal rendelkezik a pozsonyi is. A jövőben pedig mindkettő tervezi a kapacitásbővítést, azonban a schwechati repülőtérrel kapcsolatban mindenképpen meg kell jegyezni, hogy az új főpályaudvar megépülése után még jelentősebb lesz a szerepe a centropé-ban. Valamint ha elkészül a repülőtér Götzendorf-al való összeköttetése, akkor nemzetközi vasúthálózatba fog becsatlakozni (*INAT* 2011).

Magyar oldalról a légi forgalmat tekintve a Győr-Moson-Sopron megyében található Győr-Péri repülőtérrel kell kiemelni. A repülőtér első fejlesztése 2003-ban történt mely során elkészült az 1450 m hosszú aszfaltozott kifutópályája a hozzátartozó infrastruktúrákkal. Ennek köszönhetően indult meg a teherforgalom a repülőtér-

ren és vált regionális jelentőségűvé. A második fejlesztési ütem 2013 februárjában kezdődött el, melynek keretében az 1450 m hosszú kifutópályát 2030 m-re hosszabbítják, valamint készül egy 900 m²-es hangár is. Mindez alkalmassá teszi arra a repülőteret, hogy a jövőben tudja fogadni a Boeing 737-es és az Airbus 320-as repülőgépeket is. Így a Péri repülőtér személyforgalma jelentős növekedésnek indulhat, ami tovább növelheti szerepét nemcsak hazánkban, de a régióban is.

A kerékpáros közlekedéssel kapcsolatban elmondható hogy jelenleg több nemzetközi kerékpárút vonal keresztezi a centroe régiót, melyek az alábbiak (*Lutter-Sauskojus-Wolffhardt* 2012):

- Euro Velo 4 Közép-európai útvonal: Roscoff és Kijev között Brnón keresztül
- Euro Velo 6 Folyók útja: Atlanti-óceántól a Fekete-tengerig
- Euro Velo 9 Borostyánkő útvonal: Balti-tengertől az Adriai-tengerig
- Euro Velo 13 Vasfüggöny-nyomvonal: Barents-tengertől a Fekete-tengerig

Ezek az útvonalak elsősorban turisztikai szempontból kiemelt jelentőségűek. A legnépszerűbb pedig valamennyi Euro Velo folyosó közül a 6-os számú a Folyók útja, mely a Duna vonalát követi. Ez a kerékpárút Győr-Moson-Sopron megyén keresztülhaladva érinti Szigetköz területét, ami önmagában is jelentős vonzerővel bír a turisták számára. A jövőben ezért különösen fontos lesz a helyi és a regionális kerékpár infrastruktúra folyamatos fejlesztése, a nemrégiben létrejött internetes honlappal közösen. Ezen a honlapon ugyanis nemcsak magáról az Euro Velo hálózatról található információ, hanem a centroe régió látványosságairól, és az aktuális eseményekről is. Ennek kell kiegészülnie a későbbiekben a szálláshelyek és turisztikai központok információival.

Az centroe közlekedés infrastruktúrájának feltérképezéséből egyértelműen kiderült, hogy a számtalan kihívással nézhet szemben a régió a jövőben, ha a jelenlegi trendek folytatódnak. Mindezt tovább nehezíti, hogy a versenyképes határon átnyúló közösségi közlekedés egyik alapfeltétele lenne a regionális kiterjedésű közlekedési szövetség létrehozása Magyarországon és Szlovákiában. Ilyen jellegű szövetség ugyanis egyelőre csak Ausztriában és Csehországban létezik. A hazai közlekedési szövetség létrehozásának ugyanakkor az egyik legnagyobb akadálya az erre vonatkozó jogszabályi háttér megteremtésének hiánya. Közlekedési szövetség nélkül azonban nem jöhet létre például olyan egységes bérlet, vagy jegyrendszer mely a tagországok minden egyes régiójában érvényes. Ennek hiányában pedig, ahogy az már említésre került, nem lehet versenyképes közösségi közlekedés a centroe-ban.

Győr-Moson-Sopron és Vas megyére hasonlóan a négy ország valamennyi tagrégiójához szintén számtalan kihívás fog várni. De ahogyan az látható volt rengeteg lehetőség is rejlik minden egyes közlekedési infrastruktúrafejlesztés mögött. Mindez igaz a régió egészére is, amit az INAT csapat szintén felismert a közlekedési infrastruktúra felmérése során. Ennek köszönhetően született meg „A centroe régió közlekedési és infrastruktúra-fejlesztési stratégiai keretrendszere” című do-

kumentum, amely kijelölte a centropé régió számára a legfontosabb fejlesztési irányokat.

Győr-Moson-Sopron és Vas megye centropé fejlesztéseinek lehetséges előnyei

Ahogy az előző fejezet végén említésre került, a centropé régió feltérképezése után a négy ország elkészítette a centropé közlekedési és infrastruktúrafejlesztési stratégia keretrendszerét. Ezt a dokumentumot a centropé valamennyi tagrégiója, és városa is elfogadta. A kerettervben az „Infrastruktúra jövőkép 2030” célkitűzései között szerepel a határon átnyúló harmonizált, és helyi közlekedésinfrastruktúra fejlesztése. Ennek a 2030-as jövőképnek a szerepe kettős, egyrészt a transznacionális szintű lobbizás szolgálja, másrészt támogatja az egyes régiókat a saját (közúti, vasúti, vízi, légi, stb.) fejlesztéseik megvalósításában.

A 2030-as víziók között kiemelt szerepet kaptak a közút- és vasúthálózatra vonatkozó fejlesztési célkitűzések. Ami nem véletlen, hiszen ahogy az látható volt, az elsődleges kapacitásproblémákkal a közúti, és a vasúti közlekedés fog szembesülni. Ami egyrészt a régió dinamikus gazdasági integrációjának köszönhető, másrészt pedig hogy több Transzeurópai Közlekedési folyosó (TEN-T) is keresztezi. Mindezek pedig jelentős forgalomnövekedés fognak generálni a jövőben.

A vasúthálózat 2030-as jövőképe során nemcsak a kapacitásnövelés volt a cél, hanem az utazási idők csökkentése is (4.ábra). A vízió ezért tartalmazza többek között a nagysebességű vonalakat, a fővonallá alakításra váró jelenlegi regionális vonalakat, és a hatékonyabb hálózati csomópontokat (Lutter–Sauskojus–Wolffhardt 2012). Ezek a fejlesztések pedig mind hozzájárulnak a kapacitások bővítéséhez, a centropé főbb városai közötti utazási idő csökkentéséhez, és az egész régió belüli megközelíthetőség és a közösségi közlekedés versenyképességének javításához.

A magyar régiók számára kijelölt fejlesztések az egész centropé szempontjából a legjelentősebbek. Hiszen ahogy az a felmérés során kiderült, hazánk nemcsak infrastruktúra fejlesztés terén van lemaradva a többi országhoz képest, de egy jelentős TEN-T folyosó is keresztülhalad rajta, ami hamarosan további kettő folyosóval is kiegészülhet (SETA, CETC). Ezért is kiemelt jelentőségű a Budapest-Győr-Hegyeshalom/Rajka vasútvonal nagysebességű vasúttá fejlesztése, melynek nemcsak az lenne az előnye, hogy az utazási időt a jelenlegi 75 percről 60 percre csökkentené Győr és Bécs között (INAT 2012). Hanem többek között az is, hogy telepelyválasztás szempontjából ezzel még vonzóbbá teheti Győrt és Mosonmagyaróvárt a vállalkozások számára. Nem utolsósorban pedig a Gönyüi kikötő szerepét is növelheti, ha a vasúti teherszállítás ideje gyorsabb lesz a jelenleginél.

A Győr-Sopron-Ebenfurt vasútvonal kétvágányúsítása hasonló előnyökkel járhat, mint a Budapest-Győr-Hegyeshalom/Rajka vasútvonal. De további előnye lehet, hogy nemcsak Béccsel, hanem Nagymartonnal és Bécsújhellyel való összeköttetés is erősödhet. Ennél azonban sokkal fontosabb a Hegyeshalom-Csorna-Szombathely

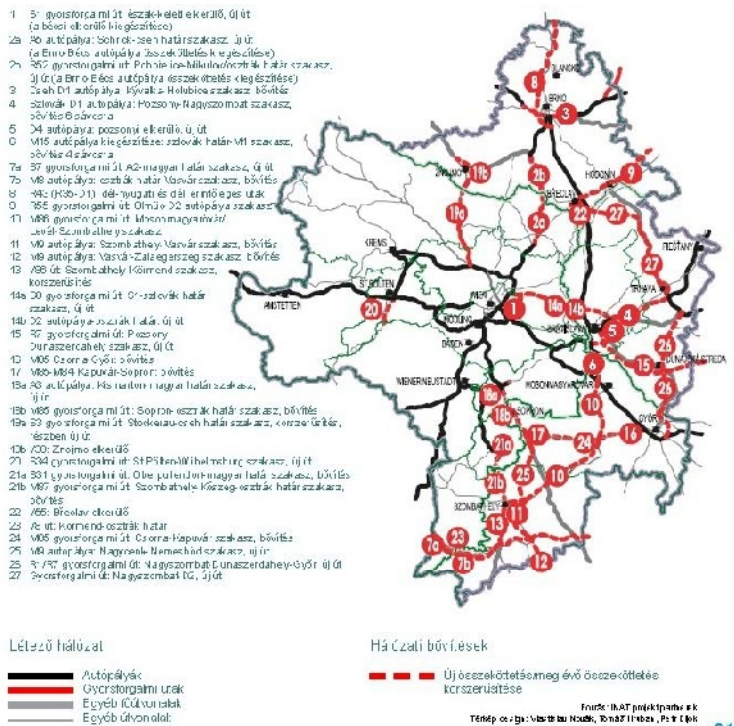
és a Szombathely-Zalaszentiván vasútvonal villamosítása. Ugyanis mindkettő vasútvonal beletartozik a transznacionális EU kezdeményezések által tett bővítési javaslatokba. A Hegyeshalom-Csorna-Szombathely vonal a Közép-európai Közlekedési folyosó (CETC) része, míg a Szombathely-Zalaszentiván vonal a CETC és a Dél-keleti Közlekedési Tengelynek (SETA) is részét képezi. Ahogyan pedig az már korábban is szerepelt, mindkettő transznacionális folyosó az Adriai-tenger irányába a Fiume kikötőig biztosítani összeköttetést, a SETA esetében Béctől, a CETC-nél pedig egészen a Balti tengertől. Így ennek a két vonalnak elsősorban a teherforgalma növekedhet meg jelentősen, ami szintén vonzóvá teheti a magyar szakaszon található nagyobb városokat a külföldi befektetők számára. Ugyanakkor ahhoz, hogy hatékony és versenyképes teher és személyforgalom jöjjön létre ezeken a vonalakon nem csak a már említett villamosításra van szükség, hanem a menetidők csökkentésére és a sebesség növelésére is. Mindezt pedig jelentősen elősegítheti ha az említett vonalak hozzáadására kerülnek a TEN-T folyosókhoz.

A SETA-val kapcsolatban mindenképpen ki kell még emelni a Felsőőr (Oberwart)-Szombathely vonal rekonstrukcióját. Néhány összeköttetés ugyanis a hidegháború és a vasfüggöny idején megszűnt Magyarország és Ausztria között melybe beletartozik a már említett Felsőőr-Szombathely szakasz. A rekonstrukció ugyanakkor nem egyszerű feladat mivel a síneket felszedték, a földek pedig magánkézbe kerültek. Mégis a Sopron-Szombathely vonal már befejezett felújítása, és a SETA projekt jó indokkal szolgálhat arra, hogy a Felsőőr-Szombathely vonal rekonstrukciója minél előbb elkezdődhessen. Mindez pedig nemcsak Dél-Burgenland megközelíthetőségét javíthatná, mint a jövő határon átnyúló régiója, de növelhetné Szombathely központi jelentőségét is (*INAT 2012*).

lya a már említett Közép-európai Közlekedési Folyosó (CETC) magyarországi szakaszát képezné. Végezetül pedig idén július 1-én az Európai Unióba belépő Horvátországgal biztosítana jelentős kapcsolatot. Így jól látható, hogy az M86-os autópálya megépülése elsősorban ismét gazdasági szempontból jelentene hatalmas előrelépést hazánknak. De ugyanakkor az sem utolsó érv, hogy az M86 létrejöttével, az eddigi személy és teherforgalmat mely a városok, és apróbb települések számára okoznak gondot, átterelné az autópályára. Ugyanis a jelenlegi 86-os főút forgalma az utóbbi években lényegesen megnövekedett, és Horvátország EU csatlakozásával még inkább csak növekedni fog, ahogyan ez látatható volt a közúti kapacitás 2025-ös előrejelzésénél.

5. ÁBRA

A centripe autópálya és főútvonal hálózat 2030-as víziója
(The 2030 motorway and main road network vision of the centripe)



Forrás: INAT (2012)

De hasonló mondható el a 85-ös Győr-Csorna-Kapuvár-Sopron főútról is. Ennek a főútnak a forgalma szintén lényegesen megnövekedett az utóbbi években, mely elsősorban hazánknak az Európai Unióba való belépésének volt köszönhető. Mindez leginkább Ausztria irányában jelentett erős forgalomművekedést, ami a jövőben mindkét irányban tovább fog növekedni. Így a személyforgalom kívül a teherforgalom fogja számottevően növelni a környezetszennyezést, és a fennakadást az egyes

településeken. Az M85-ös megépítése ezért elsősorban a kamionoktól, és a teheráru szállítástól mentesíthetné a jelenlegi főutat, valamint a településeket (különösen Csornát) a megnövekedett forgalomtól, mely már nem egyszer vezetett komoly balesetekhez. Ugyanakkor pedig, ahogyan az korábban is szerepelt, az autópálya még inkább felértékelné Győr-Moson-Sopron megye területét.

De nem szabad megfeledkezni az M1-es autópályáról sem, melynek fejlesztése ugyan nem szerepel a 2030-as jövőképből, azonban ahogy az látható volt a kapacitáskihasználtsága 100%-ot is meg fogja haladni fejlesztési beavatkozások nélkül. Ezért célszerű lenne minél előbb a jelenlegi 2x2 sávú autópályát 3x3 sávúra bővíteni.

A Duna fontos közlekedési folyosót jelent mind a teherszállítás, mind pedig a személyforgalom terén. Egyben pedig a TEN-T 18-as prioritási projektje, és fontos szerepet játszik az EU Duna-régió stratégiájában is. A centropé régiók éppen ezért nem véletlenül támogatják az EU Duna-régió Stratégiáját mely az alábbi főbb pontokat tartalmazza (*INAT 2012*):

- Teherhajó szállítás növekedése 2010-hez képest 20%-al 2020-ra
- A navigációs problémák megoldása, figyelembe véve a Duna minden szakaszának jellemzőit
- Hatékony vízi úti infrastruktúra-menedzsment létrehozása
- Hatékony multimodális terminálok kiépítése a folyami kikötőknél – Freudenau, pozsonyi kikötő, gönyői kikötő)
- Harmonizált Folyami Információs Rendszer (RIS) létrehozása, és a nemzetközi RIS adatcsere biztosítása

A másik nagy projekt mely jelentős mérföldkövet jelent a Duna centropé régió belüli hajózhatóságának fejlesztésében az a “Nagyszabású folyamkiépítési projekt Bécs és Pozsony között”. A folyami kikötők forgalmát, és a vízi közlekedés vonzerjét pedig az alábbi intézkedések növelhetik (*INAT 2012*):

- A bécsi trimodális (közút, vasút, vízi út) teherterminál további kapacitásbővítése
- A pozsonyi teherkikötő modernizálása és bővítése
- A kisebb kikötők modernizálása és bővítése (pl. Krems)
- A Dunai és Mosoni-Dunai ág hajózhatóságának biztosítása Győr és Gönyű között a személyhajók számára az ökoszisztéma által támasztott követelmények teljes körű figyelembevételével

Mindemellett pedig a centropé valamennyi tagrégiója a kikötők fejlesztésével kapcsolatosan a dunai személyszállítás fejlesztését tűzte ki célul.

A repülőterekkel kapcsolatban, a régióban elsősorban a bécsinek, és pozsonyinak van kiemelt szerepe. Mindkettő repülőtér nemzetközi csomópontként funkcionál, és mindkettő esetében tervbe van véve, a kapacitásbővítés, és a fejlesztés, valamint az elérhetőségük javítása. Hazánk szempontjából egyedül a Győr-Péri repülőtér kiemelkedő jelentőségű, melynek regionális szerepe a jelenleg folyamatban lévő kifutópálya hosszabbítás után lényegesen meg fog nőni. A személyszállítás megje-

lenése pedig lényeges változásokat fog elindítani nemcsak Győr-Moson-Sopron megyében, hanem az egész Dunántúlon is. Ez pedig hazánkra nézve jelentős gazdasági fejlődést generálhat.

Összegzés

A centropé régió dinamikus integrációját jól bizonyította, hogy az utóbbi években jelentősen megnőtt a forgalom a centropé-ot alkotó tagrégiók között. Ami többek között annak köszönhető, hogy a régiót több transzeurópai közlekedési folyosó is keresztezi. Ezért a jövőben még nagyobb forgalomnövekedésre lehet számítani a négy ország között, amit az osztrák határ menti forgalom előrejelzése is jól mutatott. Ezt a centropé tagrégiói szintén felismerték, melynek köszönhetően elkészült az első közlekedés infrastruktúra feltérképezés a teljes régióra. Ebből a feltérképezésből egyértelműen kiderült, hogy a jelenlegi trendek változása nélkül jelentős kapacitás problémákkal fog szembenézni az egész centropé térség. Mindez pedig elsősorban a teher-, és a közúti forgalomnak lesz köszönhető. Ezért a közlekedési infrastruktúra hálózatok fejlesztésén kívül ugyanakkora hangsúlyt kell kapnia a közösségi közlekedés fejlesztésének is.

Győr-Moson-Sopron és Vas megye a feltérképezések alapján jelentős hátrányokkal rendelkezik a többi régióhoz képest. De ugyanakkor olyan kiemelkedő lehetőségekkel is, mint a két Transzeurópai Közlekedési folyosó (TEN-T), valamint a Közép-európai Közlekedési Folyosó (CETC), és a Dél-keleti Közlekedési Tengely (SETA). Ezeknek a nemzetközi folyosóknak köszönhetően ugyanis, több olyan közlekedésfejlesztési lehetőség adódik a két magyar megye számára, melyek jelentős gazdasági fejlődést generálhatnak. Mindennek eléréséhez azonban komoly infrastruktúra beruházásra lesz szükség, különösen az autópályák építése, és a vasút hálózat fejlesztése terén. Ugyanakkor a hatékony közösségi közlekedés kialakításához még önmagában ez sem elegendő. A régió számára ugyanis magas színvonalú, határon átnyúló közösségi közlekedésre van szükség, minimális átszállásokkal, összehangolt menetrenddel, egységes tarifa és tájékoztatórendszerekkel. Ennek kialakításához azonban nélkülözhetetlen az ügynevezett közlekedési szövetség, mely jelenleg hazánkban van a legnagyobb lemaradásban a másik három országhoz képest. Ennek elsősorban jogi eredetű háttere van, ugyanis Ausztriával, Csehországgal, és Szlovákiával ellentétben csak a magyar törvények nem tartalmazzák még a közlekedési szövetségek létrehozásának lehetőségét. Mindez pedig nemcsak a határon átnyúló közösségi közlekedés fejlesztésének szempontjából lenne jelentős, hanem hazai szempontból is. Ugyanis minden országban ahol létrejött közlekedési szövetség, a közösségi közlekedés versenyképes tudott maradni az egyéni közlekedéssel szemben, úgy hogy az nem vált veszteségessé.

A 2014-es időszaktól induló Európai Uniós pályázatok ezért jó lehetőséget kínálnak majd a jelenlegi infrastrukturális hiányosságok felszámolásához. Ezért Győr-Moson-Sopron és Vas megyének is ahhoz, hogy a jövőben fenntartható közlekedési

rendszerekkel rendelkezzen, mindet meg kellene tennie azért, hogy a centrope régió tagjaként közösen pályázzon a három országgal. Így nemcsak közlekedési, de gazdasági oldalról is jelentős fejlődésnek indulhatna mindkét megye, vele együtt pedig hazánk is.

Irodalomjegyzék

A CENTROPE kísérleti projekt "Az infrastrukturális igények felmérésére szolgáló eszköz – a versenyorientált gazdasági fejlesztés támogatása" 2012 május 6 <http://www.centrope.com/hu/centrope-projekt/kiserleti-projektek-2010-2012/infrastrukturaertekelo-eszkoz>

INAT (2012) *A centrope régió közlekedési és infrastruktúra-fejlesztési stratégiai keretrendszere.* Academia Istropolitana Nova [etc.], Pozsony [etc.]

INAT (2011) *Transznacionális Közlekedésfejlesztés a centrope régióban Kihívások és javaslatok.* Academia Istropolitana Nova [etc.], Pozsony [etc.]

Lutter, J.–Sauskojus, J.–Wolffhardt, A. (szerk.) (2012) *centrope Infrastruktúra-szükséglet Értékelés Infrastruktúra- és közlekedésfejlesztés – a stratégiától a megvalósításig.* centrope, Bécs

THE TRANSPORT DEVELOPMENT CHALLENGES AND OPPORTUNITIES OF THE CENTROPE FOR GYŐR-MOSON-SOPRON AND VAS COUNTY

JÓNA LÁSZLÓ

Due to the dynamic integration of the centrope region in the recent years the passenger and freight traffic has significantly increased in the whole region. And based on the Austrian forecasts the cross border traffic of Austria will show significantly higher increase with the common borders of the centrope countries than to the others. This has realized all member region of the centrope and also that without common infrastructure development can't be creating sustainable transport between the four countries. Therefore they have prepared the first transport infrastructure study to the whole centrope area and then based on this a strategic framework. This framework includes the most needed developments to the centrope region which includes Hungary also. Therefore the study presents that which are those challenges and opportunities with which the Hungarian regions can be facing in the future within the centrope.