

# A tartományi közlekedése helyzete

*Jóna László<sup>1</sup>*

## Bevezetés

Az elmúlt több mint 90 év alatt pedig nemcsak a tartomány gazdasága fejlődött jelentősen, hanem a közlekedés infrastruktúra hálózta is. Nem volt ez azonban mindig így, ugyanis a kialakult új határvonallal sok esetben magyarországi összeköttetést biztosító útvonalak, és vasútvonalak szakadtak meg. A második világháborút követően a vasfüggöny leereszkedésével több vasútvonalat meg is szüntettek. Ezzel a korábban élénk nemzetközi kapcsolatokkal rendelkező térség perifériára szorult, és sokáig kimaradt a fejlesztési programokból.

Jelentős változás 1985-ben következett be, amikor kormányzati kezdeményezésre megalakult a Magyar–Osztrák Területrendezési és Tervezési Bizottság, melynek legfontosabb feladata az volt, hogy feltérképezze a kapcsolódási pontokat a határ menti kapcsolatok újjáélesztése érdekében. Ez a folyamat és a határ menti fejlesztési együttműködések az 1990-es évet követően gyorsultak fel. A Határ menti Regionális Tanács 1992-ben alakult meg melyből 1998. október 7-én jött létre a West/Nyugat-Pannónia Eurégió, amihez kezdetben Burgenland Győr-Moson-Sopron, és Vas megye csatlakoztak, 1999-től pedig Zala megye is tagja volt a társulásnak. A tanács, majd a későbbi Eurégió, megalakulásának elsődleges célja az volt, hogy segítse a határ menti területfejlesztést, valamint a szakmai együttműködések elmélyülését a kialakult gazdasági és infrastrukturális fejlettségbeli különbségek mérséklése érdekében a Nyugat-Dunántúli régióban (Kása, Novák, 2012). Ennek köszönhetően a határ menti közlekedésfejlesztés terén is jelentős változások következtek be, aminek a 2004-es Európai Unió, majd a 2007-es schengeni övezethez csatlakozás még nagyobb lendületet adott.

---

<sup>1</sup> Dr. Jóna László tudományos segédmunkatárs, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály (jonal@rkk.hu)

Burgenland területén ugyanakkor mindig is jelentős kereskedelmi útvonalak, és vasútak haladtak keresztül, melyek nemcsak Magyarország, de egész Közép-Kelet Európa forgalmát bonyolították. A mai transznacionális úthálózatok többsége is e történeti útvonalak nyomvonalait követik. Ebből adódóan több olyan autópálya, és gyorsforgalmi út található a tartományban, melynek forgalma erőteljesen megnövekedett az utóbbi években. De nemcsak ezeknek az útvonalaknak nőtt a forgalma, hanem hazánk és a tartomány közötti határátkelők többségének forgalma is. A jövőben pedig további forgalomnövekedés várható, amit Burgenland szintén felismert, így mindezt beépítette közlekedésfejlesztési terveibe.

Burgenland közlekedéshálózata és határ menti kapcsolatai tehát komoly változáson mentek keresztül a rendszerváltás óta. Ezért érdemes részletesen is megvizsgálni, hogy hol tart most a tartomány közlekedése, és mi várható a jövőben. A következő fejezetben így bemutatásra kerül hogyan változott az elmúlt években a közút- és vasúthálózat forgalma, s hogy milyen mértékben nőtt Magyarország és Burgenland határ menti közlekedése, illetve milyen típusú fejlesztéseket terveznek a közlekedési hálózaton 2030-ig. Mindemellet ismertetésre kerül a közúthálózat, és a vasút történelme, valamint a Fertő-tavi vízi közlekedés és röviden az EuroVelo 13-as nemzetközi kerékpárútvonal.

## **Közúthálózat**

### **Burgenland közúthálózatának története**

Az egykori Nyugat-Pannónia Alpok, Kárpátok, Duna, Rába által határolt területén már i.e. 1000 körül messzire nyúló kapcsolati hálózattal rendelkezett. A környék benépesülésében jelentős szerepet játszott, hogy egy fél Európát átszelő kereskedelmi tengely vezetett át rajta. Feltehetően ezen az útvonalon érkeztek az első római telepések is Pannónia területére az i.e. 1. században. Norcium provincia (a mai Ausztria) elfoglalása és megalapítása tette szükségessé Pannonia provincia megteremtését a Duna vonalától nyugati–délnyugati irányban.

A germánok fenyegetése ellen Pannónia fővárosában Carnuntumban rövid idő alatt jelentős légiós tábor épült fel. A rómaiak ugyanis továbbra is biztosítani akarták seregeik számára a vízi úton való szabad mozgást, ami a

dunai limes-koncepció része volt. A légiók mozgásához szükség volt egy Itáliáig tartó útvonal kiépítésére. Az útvonal, ami az úgynevezett Borostyánkő út volt, az i.sz. 1. század elején ki is épült Aquileiától (a mai Velencétől) egészen a Dunáig, s a kereskedelem legfontosabb útvonalává vált, és a római kultúra terjedésében is komoly szerepet játszott. Nem véletlen, hogy Pannónia legrégebbi városai is ezen út mentén épültek fel (Jankó–Tóth 2008).

Az elsődleges utak mellett a rómaiak számos kisebb úgynevezett nyári utat létesítettek. A Borostyánkő útról például több út ágazott különböző irányokba, melyek közül az Arrabona (a mai Győr) és Savaria közötti jól kiépített volt, Scarbanciánál (a mai Sopron) pedig elágazott Carnuntum és Vindobona felé. Ezen nagyvárosok körül pedig több helyi jelentőségű utat is létrehozottak a rómaiak (Jankó–Tóth 2008).

A római kori közlekedési hálózatban jelentős változás csak a 13. században következett be a nyugat-európai urbanizáció és a kereskedelem újjáéledése hatására. A legfontosabbak a Velencébe és a német területekre, illetve azon keresztül Flandriába, vezető kereskedelmi útvonalak voltak. A velencei útvonal elsősorban magyar ezüst kivitelére szolgált, ami érintette Székesfehérvárt, Veszprémet, Vasvárt, és Muraszombatnál hagyta el az országot. Sopronnál pedig Bécsújhelyen keresztül csatlakozott a Bécsbe tartó úthoz.

A következő évszázadokban is a kereskedelem határozta meg az útvonalak kialakítását, így a 16. században miután Buda török fennhatóság alá került, Magyarország és különösen a nyugati régió kereskedelme felerősödött Béccsel. Jelentős szerepe volt mindebben a borkereskedelemnek, ugyanis a 15-16. században a bor ára a nyugati felvevőpiacokon a többszörösére emelkedett. Élénk borkereskedelmet folytatott Sopron, Kőszeg, Kismarton, és Ruszt. Így ezeknek a városoknak Béccsel való összeköttetése különösen fontos volt. A borkereskedelem az osztrák-porosz vámháború miatt a 18. század végén torpant csak meg, ami elzárta a magyar borok útját a sziléziai, szász, és porosz piacok irányába. Ekkor kezdett növekedni a gabona kereskedelem a Nyugat-Dunántúlon, melynek felvevője szintén a nyugati piacok voltak (Jankó–Tóth 2008).

A 19. századra a kereskedelmi irányok kelet-nyugati, és észak-déli közlekedési tengelyeket jelöltek ki. Ezek közül kiemelkedő volt a Bécs-Trieszttel összekötő útvonal, ami többek között Sopronon, Kőszegen, Szombathelyen, Körmenden, Varasdon, Celjén, és Ljubljánán haladt át. A Nyugat-Dunántúl, és a mai Burgenland északi területének útvonalai elsősorban Bécs és Alsó-Ausztria irányába biztosítottak összeköttetést, a déli területek pedig Stájerország irányába. Vas megyéből több kisebb-nagyobb

út vezetett Grazba, Győr-Moson-Sopron megye területén pedig a Soproni-hegységet északról, a Fertő-tavat pedig déli irányból megkerülő útvonalak szolgálták a kelet-nyugat irányú összeköttetésre. Az egyetlen útvonal, ami sokat veszített a korábbi jelentőségéből, az Alpok lábánál húzódó észak-déli kiterjedésű út volt.

Burgenland létrejöttével az ifjú tartomány egyik „születési rendellenessége” volt a határok által felszabdalt közlekedési és vasúti hálózat, ezért a politika és a fejlesztések egyik kiemelt területévé vált a hiányzó vagy sérült közlekedési kapcsolatok megteremtése vagy helyreállítása, így például a vasúthálózati csatlakozás Stájerország hálózatához vagy az észak-déli közúti összeköttetés létrehozása, amelynek kitüntetett pontja volt a szikrai hágó leküzdése a Rozália-hegység és a Soproni-hegység között (B50-es út), és a Kőszegi-hegységet egy 800 m-es hágóúttal átszelő B56 megépítése (Jankó–Tóth 2008).

Burgenland mai úthálózatában is az észak-déli, valamint a kelet-nyugati irány a domináns, mely elsősorban Bécs és Graz vonzásnak köszönhető. Magyarország irányából pedig Győrön, Sopronon, és Szombathelyen kívül, délen a Körmentet Grazcal összekötő útvonalat kell még kiemelni.

### **Burgenland közúthálózata**

Burgenland teljes úthálózata 5814,6 km, ami Ausztria úthálózatának 4,7%-át teszi ki. A szövetségi állam négy autópályával, és kettő gyorsforgalmi úttal rendelkezik. Az autópályák teljes hossza 79,9 km (1. táblázat), melyek tájolásukat tekintve nyugat-kelet irányúak, ami alól egyedüli kivételt az A2 autópálya képez észak-déli irányával. Az autópályák közül az A3-as és az A4-es biztosítanak összeköttetést Magyarország irányába. Az A3-as autópályáról jelenleg közvetlenül a 84-es főúton át a 85-ös, illetve az M85-ös út érhető el. Az 1222/2011. (VI. 29.) Kormányhatározat alapján a 2021–2024-es programciklusban fog kiépülni az M85-ös út Soprontól az osztrák határig. Az A4-es autópálya folytatása az M1-es Budaörs (M0)–Győr–Hegyeshalom (Ausztria)-autópálya, ami egyben a Rajna-Duna transzeurópai folyosó (TEN-T) része.

1. táblázat: Burgenland úthálózata, 2014

Tartomány/ Ország	Teljes úthálózat (km)	Autópálya (km)	Gyorsforgalmi út (km)	Állami út (egykori Szövetségi út) (km)	Állami út (km)	Települési út (km)
Burgenland	5 812,70	79,90	62,70	566,70	1 193,40	3 910,00
Ausztria	124 588,00	1 718,90	473,20	9 996,70	23 640,20	58,90

Forrás: www.burgenland.at

A gyorsforgalmi utakat tekintve az S31-es észak-déli kiterjedésével összeköttetést biztosít Kismarton és Felsőpulya, az S4-es gyorsforgalmi út pedig Nagymarton és Bécsújhely között. Az S31-es gyorsforgalmi útról hazánk a 87-es úton át Kőszegen keresztül közelíthető meg. A gyorsforgalmi úthálózat teljes hossza Burgenlandban 62,7 km. Burgenland autópályáinak és gyorsforgalmi útjainak nyomvonalai az alábbiak:

Autópályák:

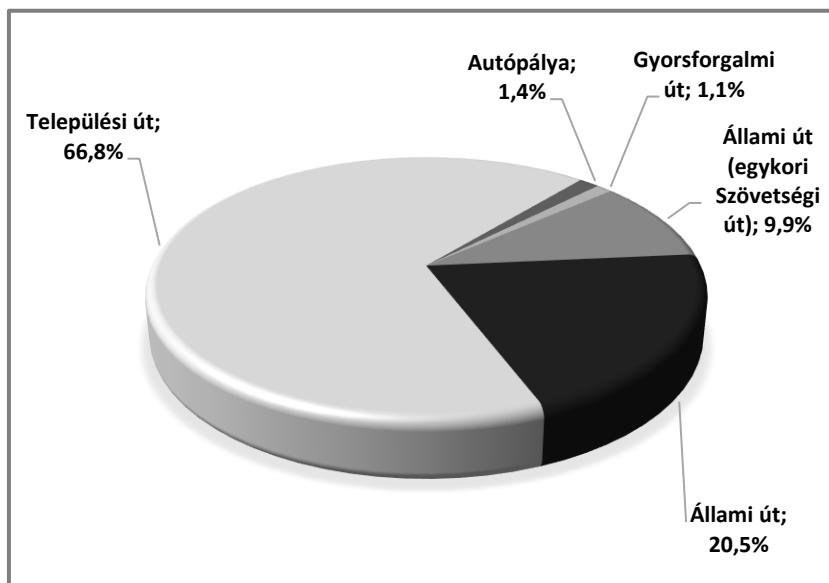
- A2 autópálya: Bécs–Baden–Bécsújhely (Wiener Neustadt)–Hartberg–Felsőőr (Oberwart)–Graz–Klagenfurt–Villach–Arnoldstein/Olaszország.
- A3 autópálya: Guntramsdorf (A2)–Kismarton (Eisenstadt)–Kelénpatak (Klingenbach)/Magyarország (84) (M85).
- A4 autópálya: Bécs–Schwechat–Bruck an der Leitha–Miklóshalma (Nickelsdorf)/Magyarország M1.
- A6 autópálya: Királyhida (Bruckneudorf) (A4)/Szlovákia (D4).

Gyorsforgalmi utak:

- S4 gyorsforgalmi út: Bécsújhely (Wiener Neustadt) (A2)–Nagymarton (Mattersburg) (S31).
- S31 gyorsforgalmi út: Kismarton (Eisenstadt) (A3)–Nagymarton (Mattersburg)–Felsőpulya (Oberpullendorf)–Felsőlászló (Oberloisdorf)/Magyarország (87).

Az egykori szövetségi úthálózat segítségével Burgenland valamennyi nagyobb települése elérhető. Az egyik leghosszabb ezek közül a B50 jelű út, amelyik észak-déli kiterjedésével Köpcsénytől (Kittsee) Kismartonon (Eisenstadt) át egészen Felsőőrig (Oberwart) tart. Ezzel a B50-es út Burgenland területének gyakorlatilag kétharmadát köti össze 150 km-es hosszúságban.

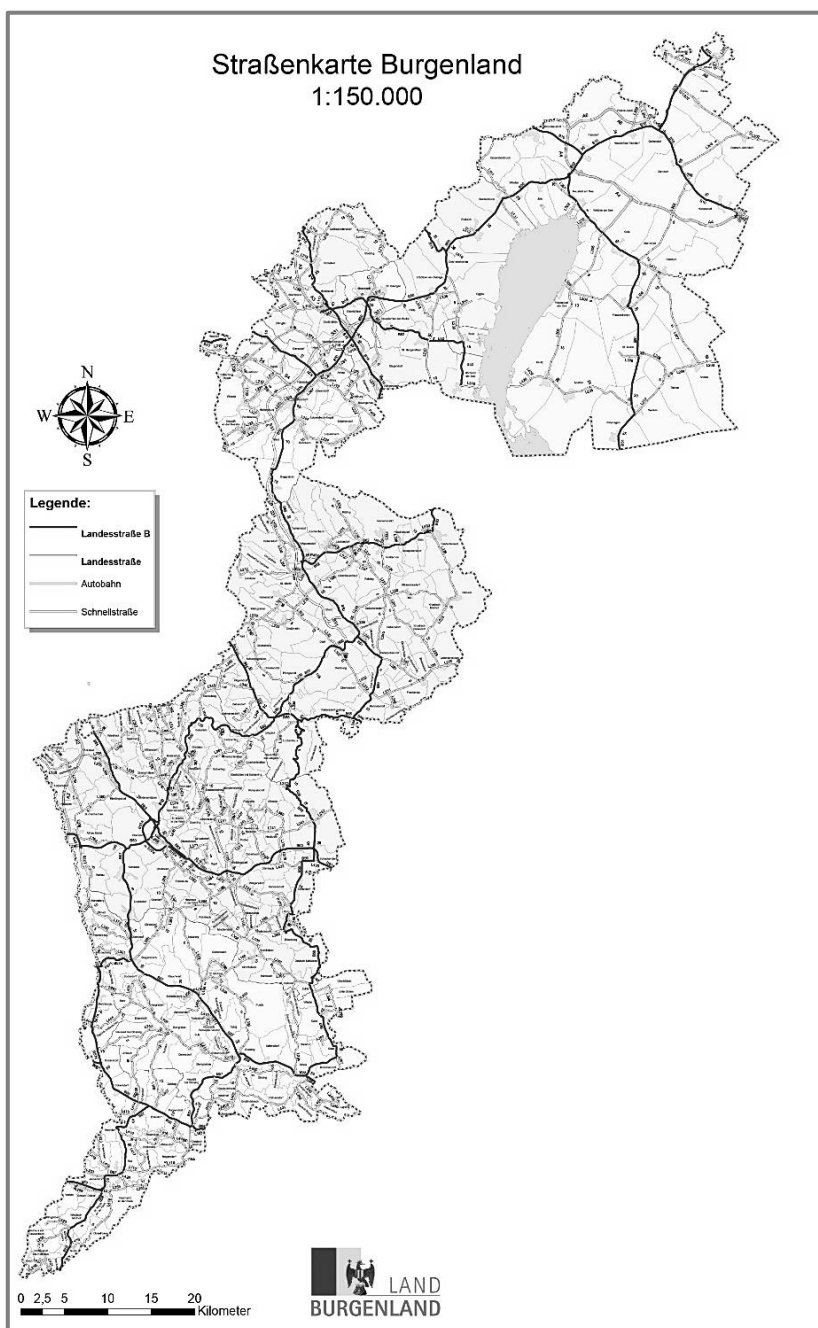
Ugyanakkor Burgenland teljes úthálózatának majdnem 70%-át a települési úthálózat teszi ki, ami összesen 3910 km (1. ábra). Ezt követi 20,5%-kal az állami úthálózat, majd 9,9%-kal az egykori szövetségi utak. Az autópálya csupán 1,4% a gyorsforgalmi út pedig 1,1%-a szövetségi állam úthálózatának.



1. ábra: Burgenland úthálózatának aránya

Forrás: [www.burgenland.at](http://www.burgenland.at)

Burgenland térségi kapcsolatait tekintve az A3-as és A4-es autópályák Magyarország irányából Bécsen keresztül Nyugat-Európa irányába biztosítanak eljutási lehetőséget. Az A6-os autópálya 2007-ben került átadásra, melynek célja Burgenland északi részének, és Szlovákia összeköttetésének minőségi javítása volt.

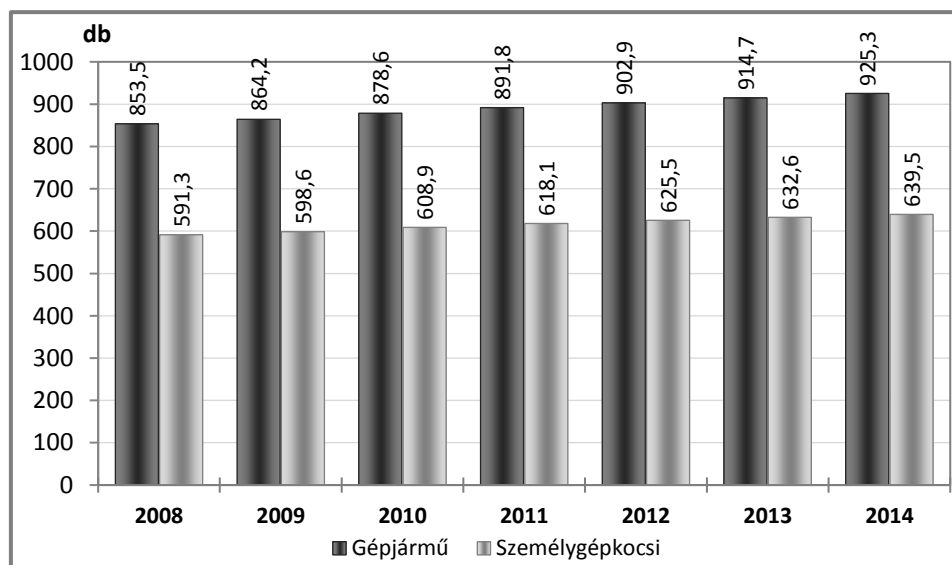


2. ábra: Burgenland úthálózatának térképe  
Forrás: GeoDaten Burgenland (geodaten.bgld.gv.at)

### Burgenland főúthálózatának forgalma

A szövetségi állam 2003 óta az úgynevezett Centrope régió része, melyet négy ország (Ausztria, Csehország, Magyarország, Szlovákia) régiója alkot. Ausztriában Burgenlandon kívül Alsó-Ausztria, és Bécs városa a tagja. Ez a régió a Centrope capacity projekt keretein belül 2011 és 2012 között az „Infrastruktúra-szükséglet Értékelő Eszköz” (INAT) kísérleti projekt részeként feltérképezte a Centrope valamennyi tagországának aktuális fejlesztési programját és közlekedési koncepcióit. Továbbá megvizsgálta a jövőbeli forgalmi kereslet és kínálat várható szűk keresztmetszeteit és a határokon átívelő rendelkezésre álló tervezési eszközkészleteket. Ennek a vizsgálatnak az eredményeiből kiderült, hogy 2030-ig a motorizáció növekedéséből eredően a személygépkocsik száma 35-40%-kal fog nőni a régióban, ezzel párhuzamosan az utak száma ugyanakkor csak mérsékelten.

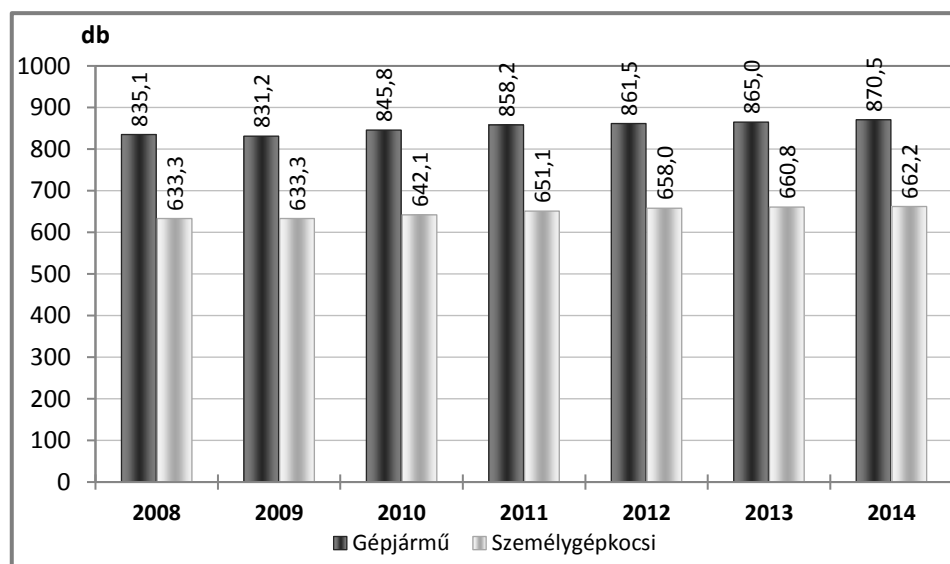
Az elmúlt évek gépjármű növekedése is ezt igazolja, ugyanis 2008 és 2014 között 7,8%-kal nőtt az 1000 lakosra jutó gépjárművek száma Burgenlandban. A növekedést jól érzékelteti, hogy amíg 2008-ban az 1000 lakosra jutó gépjárművek száma 853,5 volt, addig 2014-ben már 925,3. A gépjárművek közel 70%-át a személygépkocsik teszik ki, melyek 7,5%-kal nőttek 2008 és 2014 között (3. ábra).



3. ábra: Az 1000 lakosra jutó gépjármű és személygépkocsi állomány Burgenlandban

Forrás: Statistik Austria adatai alapján szerkesztette Jóna L.

Külön vizsgálva Kismarton motorizációját kiderül, hogy a tartományi székhelyen már alacsonyabb 4,1%-os volt az 1000 lakosra jutó gépjárművek számának növekedése (4. ábra).



4. ábra: Az 1000 lakosra jutó gépjármű és személygépkocsi állomány Kismartonban

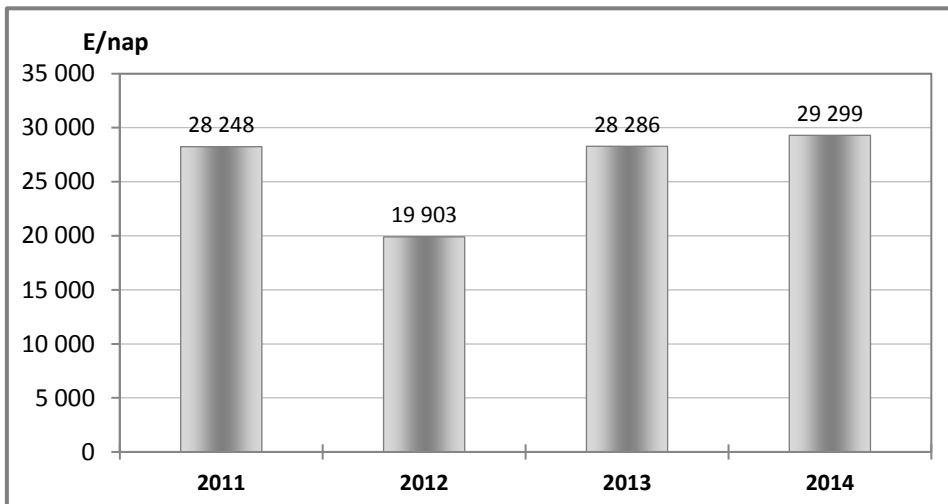
Forrás: Statistik Ausztria adatai alapján szerkesztette Jóna L.

Burgenland tartományban 2010-ben az A2, A3, A4, A6 autópályák kapacitás kihasználtsága 50% alatt volt. De ugyanez igaz volt az S4-es és S31-es gyorsforgalmi utakra is, illetve a B65-ös útra mely Magyarország irányában a 8-as úthoz csatlakozik. Egyedüli kivételt a B16-os út jelentett, ahol a kapacitás kihasználtsága 50 és 80% között mozgott ez ugyanis Sopron irányából a 84-es út, és az A3-as autópálya összeköttetését biztosítja, s az utóbbi években hazánk irányából jelentősen meg is növekedett a forgalom Ausztria, illetve Bécs irányába.

A 2025-ös előrejelzések alapján Burgenland főúthálózatának kapacitása kihasználtsága jelentősen nőni fog. Az A6-os autópálya kivételével az A2, A3, és A4-es autópályák kihasználtsága 50 és 80% között fog mozogni. A gyorsforgalmi utaké (S4, S31) ugyanakkor változatlanul 50% alatti lesz, viszont a B16-os útnál már 80 és 100% közötti.

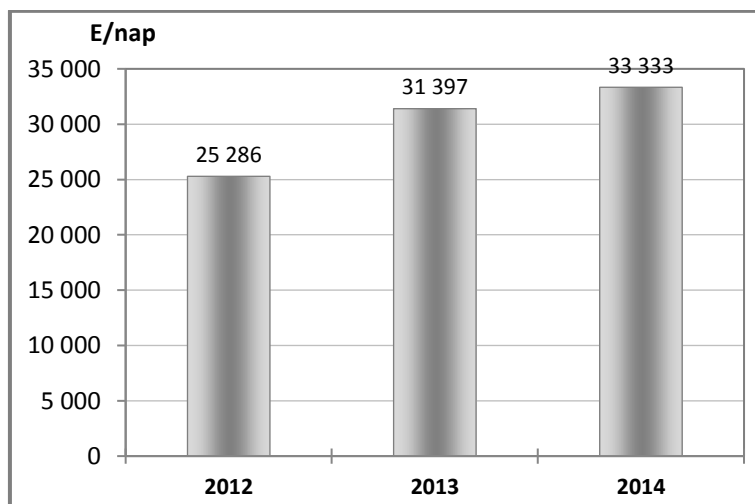
Az elsődleges úthálózat forgalmának vizsgálatán szintén jól látható a forgalommnövekedés. Az A2-es autópálya ugyan csak egy rövid szakaszon

érinti Burgenland nyugati határát, de a Lipótfalva-Kiclédnél mért évi átlagos napi forgalma 2011 és 2014 között is ezt sejteti (5. ábra).



5. ábra: Az A2-es autópálya évi átlagos napi forgalma 2011 és 2014 között Lipótfalva-Kiclédnél (Loipersdorf)

Forrás: [www.burgenland.at](http://www.burgenland.at) adatai alapján szerkesztette Jóna L.

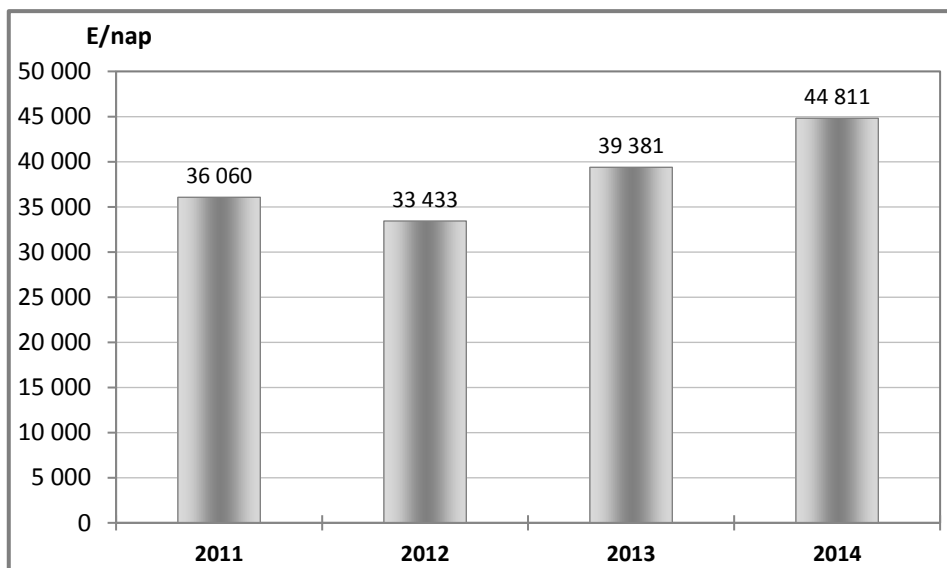


6. ábra: Az A3-es autópálya évi átlagos napi forgalma 2011 és 2014 között Nagyhöflánynál (Großhöflein)

Forrás: [www.burgenland.at](http://www.burgenland.at) adatai alapján szerkesztette Jóna L.

A Sopron–Bécs összeköttetését biztosító A3-as autópálya évi átlagos napi forgalmának vizsgálatához csak a 2012 és 2014 közötti adatok álltak rendelkezésre. Ezeken az adatokon is jól látható a 2012-ben történt forgalom csökkenés, ami aztán 2013-ban már újra 30 000 E/nap felett volt (6. ábra). Ami lényeges különbség az A2-es autópályához képest, hogy az A3-as autópálya évi átlagos napi forgalma már 2013-ban meghaladta a 30 000 E/napot Nagyhöflánynál (Großhöflein).

Burgenland határon átnyúló forgalmának döntő többségénél a bevásárlás és üdülés jelentik az utazás célját. Az egyik ilyen közkedvelt bevásárlási úti cél hazánk tekintetében Pándorfalu (Parndorf), amit közelsége, és a megépült A6-os autópálya miatt a szomszédos Szlovákiából is jelentős számban keresnek fel. Mindez közrejátszott abban, hogy az A4-es autópálya Pándorfalunál mért forgalma 2014-ben már meghaladta a 40 000 egységjármű/napot. Ugyanakkor a Bécs-Budapest összeköttetését biztosító A4-es autópálya forgalma mindig is jelentős volt, ami, ahogyan az 7. ábrán is jól látható, az elmúlt években tovább növekedett. Másrésztől Bécs városa jelentős forgalomfelszívó hatással rendelkezik elsősorban Kelet-Európa irányából. Így nem véletlen, hogy néhány éve megkezdődött az autópálya 2x2 sávról 2x3 sávra történő bővítése.

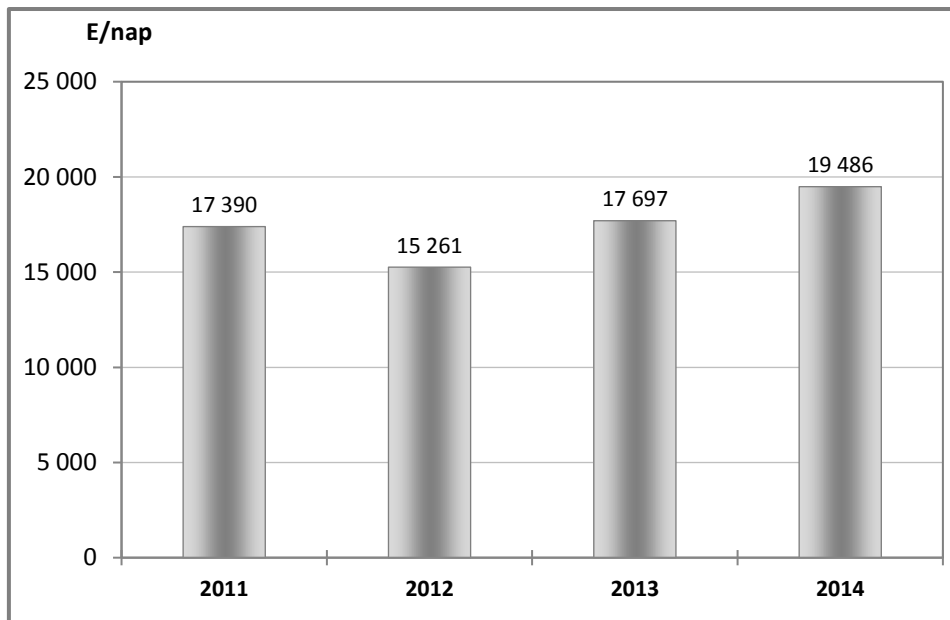


7. ábra: Az A4-es autópálya évi átlagos napi forgalma 2011 és 2014 között Pándorfalunál (Pándorfalu)

Forrás: www.burgenland.at adatai alapján szerkesztette Jóna L.

Az A4-es autópálya évi átlagos napi forgalma 2011 és 2014 között 20%-kal nőtt, ami jóval nagyobb arány, mint ami az A2-es vagy A3-as autópályáknál volt látható. A 2012-es évben viszont csak 7%-kal esett vissza a korábbi évhez képest az autópálya forgalma. A 2013 és 2014-es évek közötti forgalomnövekedés 12% volt, ami a többi autópályához képest jelentősnek mondható.

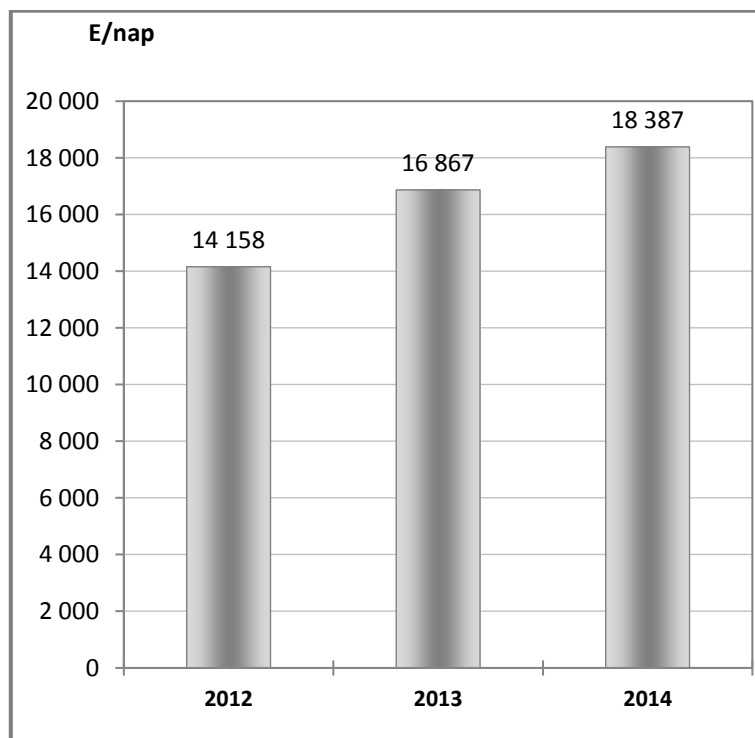
A tartomány autópályái közül a Bécs–Pozsony összeköttetést biztosító A6-os autópálya forgalma volt a legalacsonyabb 2011 és 2014 között (8. ábra).



8. ábra: Az A6-os autópálya évi átlagos napi forgalma 2011 és 2014 között Lajtafalunál (Pötzneusiedl)

Forrás: [www.burgenland.at](http://www.burgenland.at) adatai alapján szerkesztette Jóna L.

A gyorsforgalmi utak közül a Nagymartont Bécsújhellyel összekötő S4-es út forgalma lényegesen magasabb volt, mint a Kismartont Felsőpu-lyával összekötő S31-es úté (9. ábra).

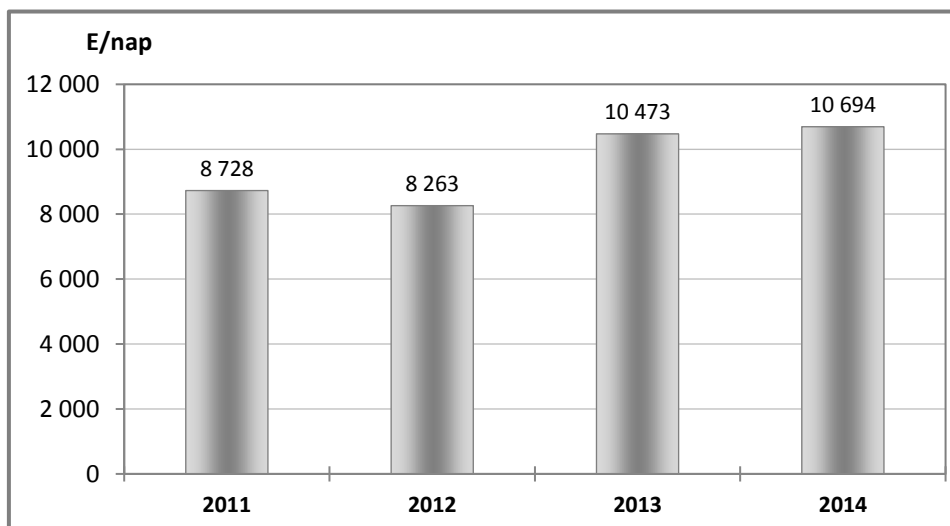


9. ábra: Az S4-es gyorsforgalmi út évi átlagos napi forgalma 2011 és 2014 között Lajtaszentmiklósnál (Neudorf)

Forrás: www.burgenland.at adatai alapján szerkesztette Jóna L.

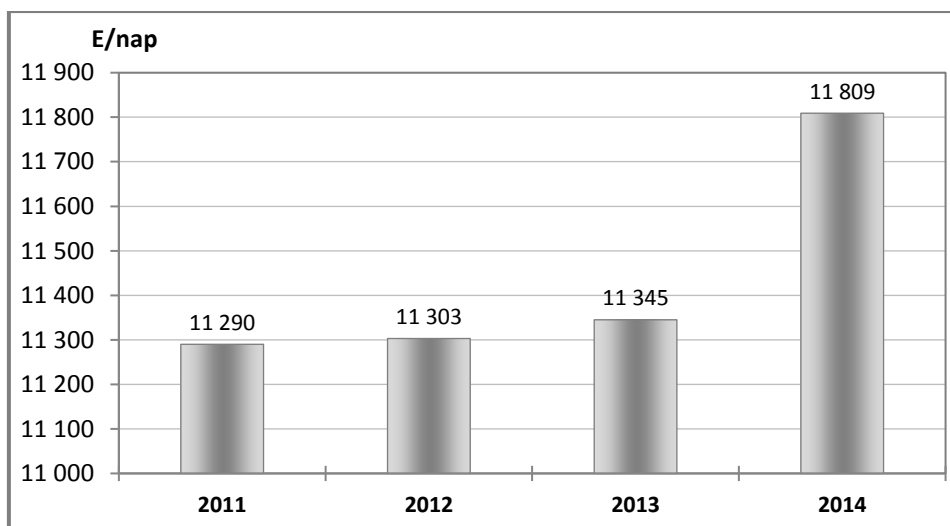
Az S4-es évi átlagos napi forgalma Lajtaszentmiklósánál 2013 és 2014 között 8%-kal nőtt, míg az S31-é Veperdnél csupán 2%-kal (10. ábra). Ami jól látható, hogy Nagymarton és Bécsújhely között a forgalom nemcsak magasabb, de dinamikusabban is növekszik, mint Kismarton és Felsőpulya között. Mindez egybecseng azzal a megállapítással, mely szerint a Burgenlandon áthaladó hivatás, és idegenforgalom elsősorban kelet–nyugat irányú.

A leghosszabb észak–déli kiterjedésű út a B50-es állami út (korábban szövetségi út). Ez az út Burgenland északi csücskében található Lajtakától (Gattendorf) egészen Felsőőrig tart, majd onnan nyugati irányba fordulva tovább vezet Hartbergig. Az út Fertő tó északi részén található Sásosynál (Winden) mért forgalma 2011 és 2014 között csupán 4%-kal nőtt, az évi átlagos napi forgalom 2011 óta nem lépte át a 12 000 egység-jármű/napot (11. ábra).



10. ábra: Az S31-es gyorsforgalmi út évi átlagos napi forgalma 2011 és 2014 között Veperdnél (Weppersdorf)

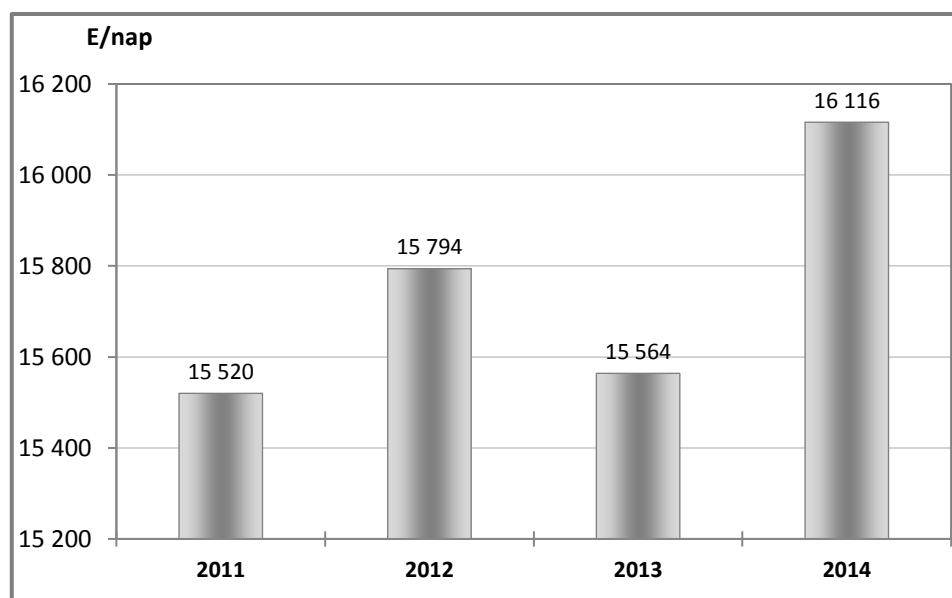
Forrás: www.burgenland.at adatai alapján szerkesztette Jóna L.



11. ábra: Az B50-es állami út évi átlagos napi forgalma 2011 és 2014 között Sásónynál (Winden)

Forrás: www.burgenland.at adatai alapján szerkesztette Jóna L.

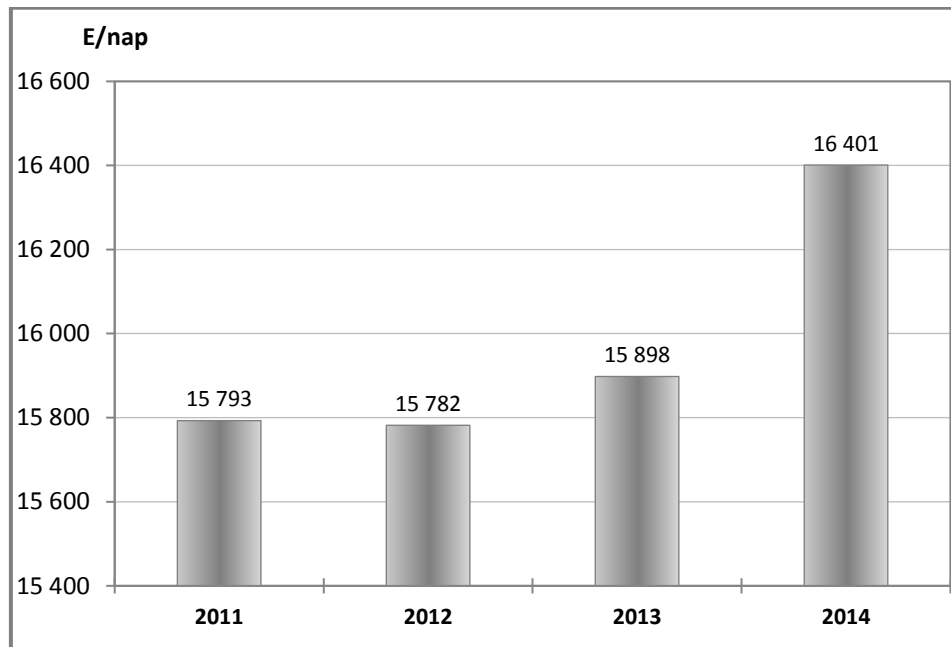
Az út Kismarton központjában mért forgalma már változatosabb képet mutatott. Az évi átlagos napi forgalom ugyanis hol növekedett, hol visszaesett 2011 és 2014 között (12. ábra). A növekedés, illetve csökkenés mértéke egyik évben sem haladta meg a 4%-ot. Kismarton központjában az évi átlagos napi forgalom 2011 és 2014 között 3,7%-kal nőtt, ami azt jelenti, hogy 2011-hez képest csupán 596 egységjármű/nappal volt magasabb a forgalom a tartományi székhelyen. Amit mindenképpen észre kell venni, hogy Kismarton központjának évi átlagos napi forgalma több mint 25%-kal volt magasabb, mint a B50-es út sásonyi szakaszán.



12. ábra: Az B50-es állami út évi átlagos napi forgalma 2011 és 2014 között Kismarton központban (Eisenstadt)

Forrás: [www.burgenland.at](http://www.burgenland.at) adatai alapján szerkesztette Jóna L.

Ahogy említésre került a B50-es út Felsőőrnél hagyja el Burgenlandot, így érdekes volt látni mekkora mértékű a közlekedés az útnak ezen szakaszán. Illetve, hogy mekkora a különbség Kismarton és Felsőőr forgalma között. Ugyanakkor, ahogyan az a 12. és 13. ábrák összehasonlításából is kiténik, az elmúlt években nem volt jelentős eltérés a két város évi átlagos napi forgalma között.



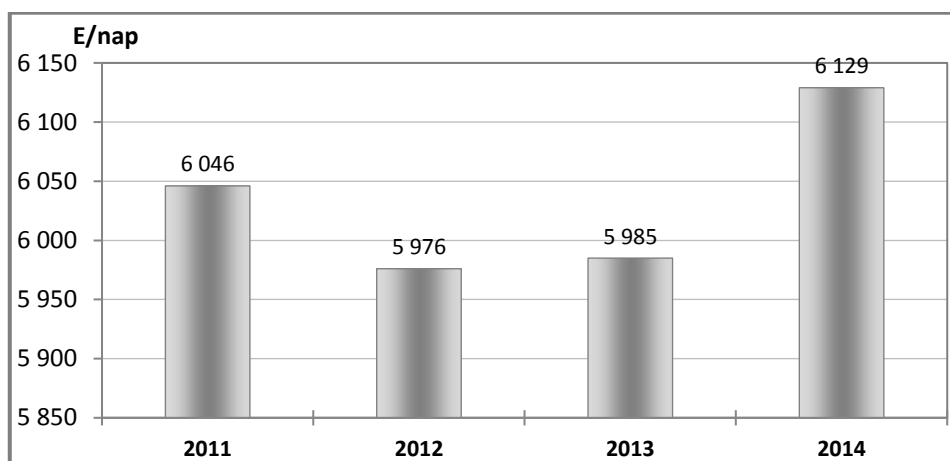
13. ábra: Az B50-es állami út évi átlagos napi forgalma 2011 és 2014 között Felsőőr-nyugatnál (Oberwart)

*Forrás:* www.burgenland.at adatai alapján szerkesztette Jóna L.

Kismartonhoz hasonlóan 2013 és 2014 között történt jelentősebb növekedés Felsőőr forgalmában. De még így is 4% alatti volt az évi átlagos napi forgalomnövekedés a város nyugati részén. A B50-es állami út közlekedése 2014-ben Felsőőrnél Kismartonhoz képest 2%-kal volt nagyobb.

A B50-es út folytatásaként a B57-es út Felsőőrtől déli irányban Gyanafalváig tart, majd nyugati irányban a stájerországi Feldbachnál ér véget. Ennek az útnak a segítségével azonban elérhető Burgenland Szlovéniával közös határa a B58-as úton keresztül. Ezért vizsgálatra került, hogy mekkora a közlekedés nagysága a tartomány déli részén. Ugyanis míg az északi területen található utak többségén el lehet jutni Ausztria többi tartományába, a B57-es út elsősorban Burgenland déli települése-  
ihez biztosít eljutást.

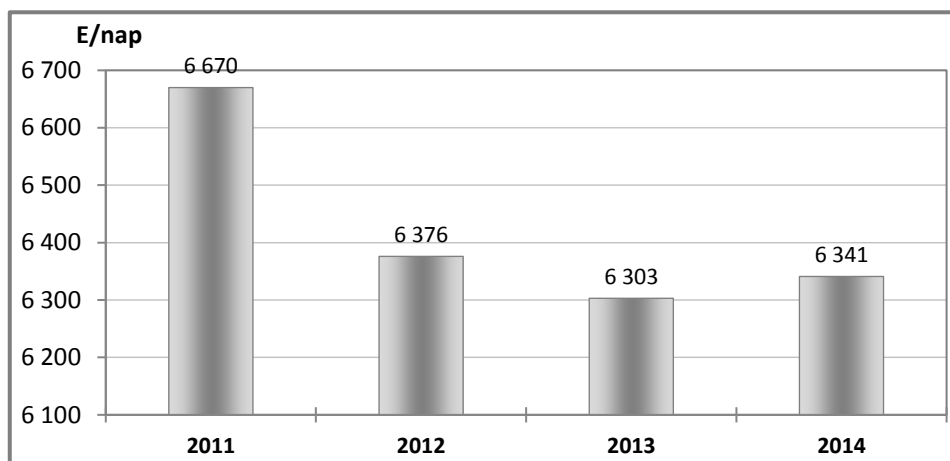
A B57-es út Tobajnál mért évi átlagos napi forgalma közel 10 000 egységjármű/nappal volt kevesebb, mint a B50-es úton. Az elmúlt években 2012 és 2013 között enyhén visszaesett ugyan a forgalom, de 2014-ben már újra meghaladta a 6000 E/napot (14. ábra).



14. ábra: Az B57-es állami út évi átlagos napi forgalma 2011 és 2014 között Tobajnál

*Forrás:* www.burgenland.at adatai alapján szerkesztette Jóna L.

Az út legdélebbi pontján, Gyanafalvánál mért forgalma ugyan 6000 egységjármű/nap felett volt 2011 és 2013 között, de a tartomány többi vizsgált útjával ellentétben csökkenő tendenciát mutat. 2011 és 2013 között 5,5%-kal esett vissza a B57-es út évi átlagos napi forgalma Gyanafalvánál, ami gyakorlatilag 2014-ben sem változott jelentős mértékben (15. ábra).



15. ábra: Az B57-es állami út évi átlagos napi forgalma 2011 és 2014 között Gyanafalvánál (Jennersdorf)

*Forrás:* www.burgenland.at adatai alapján szerkesztette Jóna L.

Ami egyértelműen látható Burgenland fő közlekedési hálózatán, hogy a legnagyobb forgalom növekedés a Bécs, illetve Nyugat-Európa irányába vezető útjain történ az elmúlt években. Így a 2025-re előre jelzett kapacitáskihasználtság növekedés elsősorban az A4-es, A3-as, A6-os autópályákat, az S4-es gyorsforgalmi utat, valamint az A3-as autópálya folytatásaként a B16-os utat fogja érinteni.

### **Burgenland határ menti forgalma**

Burgenland tartomány keleti határát gyakorlatilag Magyarország jelenti, mivel északkeleten Szlovákiával, és délen Szlovéniával közös határszakasza jóval rövidebb. Másrészt a tartomány főúthálózatának jelentős része hazánk irányába biztosít összeköttetést. A Centrope 2011 és 2012 közötti közlekedés infrastruktúra felméréséből kiderült, hogy Ausztria Centrope régiókkal közös határátkelőhelyein lényegesen nagyobb forgalomnövekedés várható 2025-ig, mint más országokkal közös határszakaszán. Burgenland esetében így ez döntő többségében a hazánkkal közös határra igaz, azon belül is Győr-Moson-Sopron, és Vas megyékre. Így, ha nem következik be változás a jelenlegi trendekben, akkor 2025-re a közúti közlekedés forgalma Burgenland és hazánk között 135%-kal nőhet. De még a közlekedést érintő kedvező politikai döntés mellett is 98%-os növekedés várható. Ezzel szemben Ausztria Centrope régió kivüli határszakaszain csupán 21%-os növekedést prognosztizáltak a határ menti közúti közlekedésben.

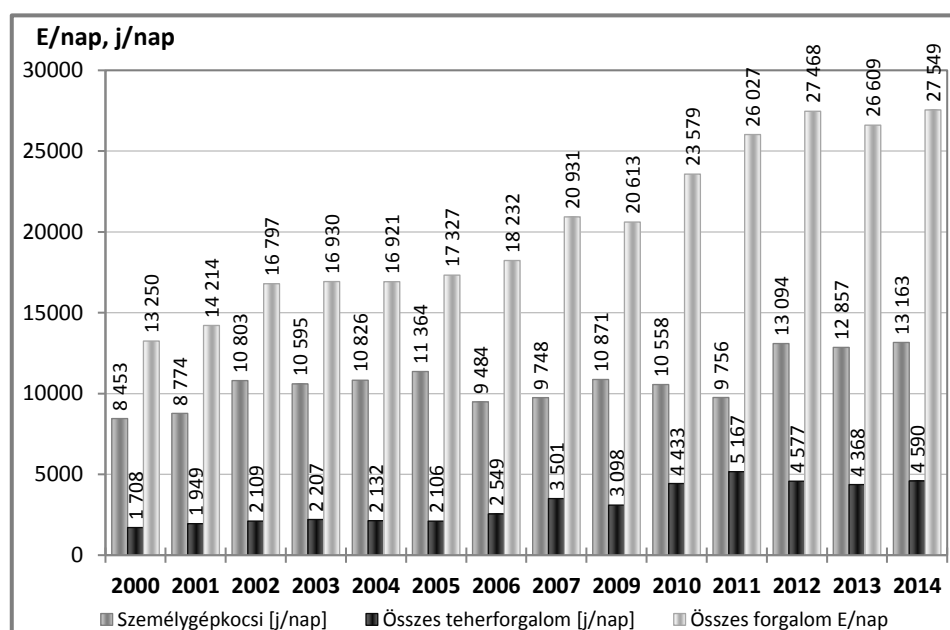
A határ menti teherforgalmat a gazdasági integráció tovább fogja fokozni. Ezért 2030-ig Ausztria Centrope régiókkal közös határszakaszain, így Burgenland esetében is 120%-kal nőhet a közúti áruszállítás mértéke.

Magyarország és Burgenland között a legnagyobb közúti határátkelő helyek az alábbiak:

- M1-es autópálya Hegyeshalom/A4-es autópálya Miklóshalma (Nickelsdorf);
- 8. sz. főút Rábafüzes/B65-ös állami út Rábakeresztúr (Heiligenkreuz);
- 84. sz. főút Sopron/B16-os állami út Kelénpatak (Klingenbach);
- 87. sz. főút Kőszeg/B61-es állami út Rótfalva (Rattersdorf);
- 89. sz. főút Bucsú/B63-as állami út Csajta (Schachendorf).

Megvizsgálva a felsorolt határátkelőhelyek forgalmát a határ mindkét oldalán, a többségénél jól nyomon követhető az évről évre történő forgalomnövekedés. Az M1-es autópálya Hegyeshalomnál mért forgalma 2000 és 2014 között 52%-kal nőtt (16. ábra). Ugyanakkor ezen belül a személygépkocsi forgalom csupán 36%-kal, a teherforgalom viszont 62%-kal. Az 5000 jármű/nap

évi átlagos napi forgalmat 2014-ben még így sem lépte át a teherforgalom, ahogyan a személygépkocsi a 15 000 jármű/napot sem. Az összes forgalom azonban megközelítette a 30 000 Egységjármű/napot. Ami 16. ábrán is jól látható, hogy sem az Európai Unióhoz való 2004-es, sem pedig a 2007-es Schengeni csatlakozás nem okozott kiugrásszerű forgalomnövekedést Hegyeshalomnál az M1-es autópályán. A legnagyobb forgalomnövekedés 2010 és 2012 között történt, amikor 14%-kal nőtt az összes forgalom nagysága.



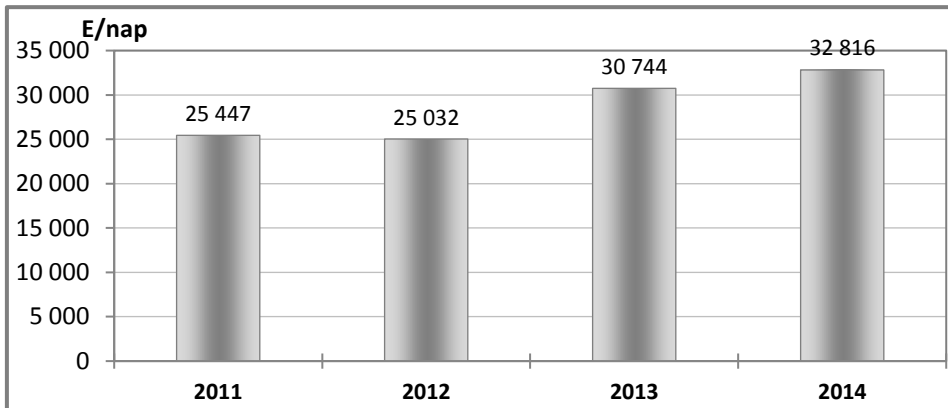
16. ábra: Az M1-es autópálya határon átnyúló évi átlagos napi forgalma Hegyeshalomnál

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. adatai alapján szerkesztette Jóna L.

A határ túoldalán Miklóshalma (Nickelsdorf) településre Burgenland honlapján nem szerepelt az elmúlt évekre visszamenő forgalmi adat. Így a forgalom osztrák oldali feltárásánál a Miklóshalma (Nickelsdorf) utáni Zurány (Zurndorf) településnél mért forgalom került vizsgálatra.

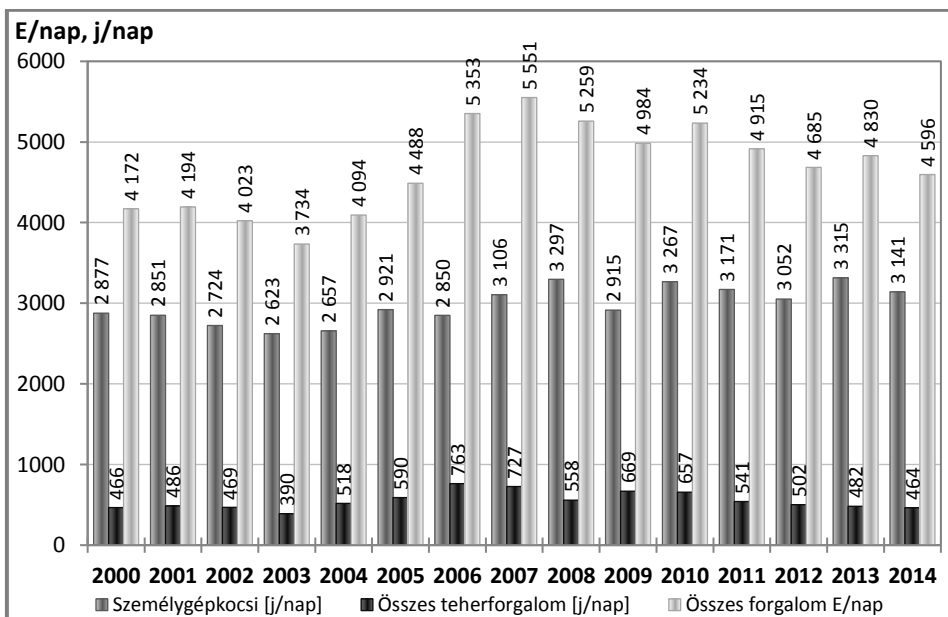
Az A4-es autópálya Zuránynál mért 2011 és 2014 közötti forgalmát vizsgálva kiderült, hogy 2012 és 2014 között 24%-kal nőtt (17. ábra). Ami azonban lényeges eltérés a Hegyeshalomnál mért forgalomhoz képest, hogy 2013-ban, és 2014-ben is meghaladta a 30 000 Egységjármű/napot. Így az

M1-es autópálya Hegyeshalomnál mért forgalmához képest az A4-es autópálya Zuránynál mért az évi átlagos napi forgalom 2013 és 2014 között átlagosan 14%-kal volt magasabb.



17. ábra: Az A4-es autópálya évi átlagos napi forgalma Zuránynál (Zurndorf)

Forrás: www.burgenland.at adatai alapján szerkesztette Jóna L.

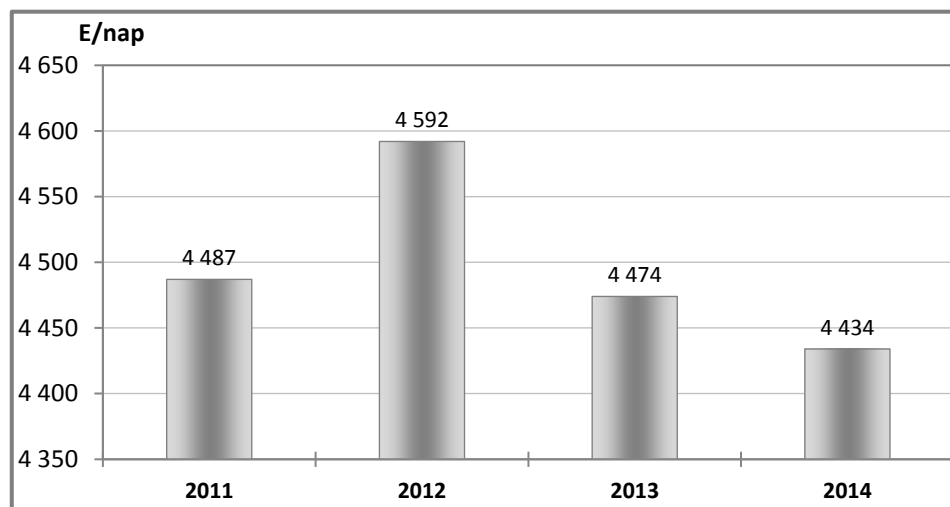


18. ábra: A 8-as sz. főút határon átnyúló évi átlagos napi forgalma Rábafüzesnél

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt.

A 8-as számú főút Vas megye és Burgenland déli részének összeköttetését biztosítja. A rábafüzesi határnál mért évi átlagos napi forgalom nagysága azonban jóval elmarad a hegyeshalmi forgalomhoz képest (18. ábra). Az összes forgalom ugyanis 2000 és 2014 között sem érte el a 6000 Egységjármű/napot. Ugyanakkor 2005 és 2007 között 19%-kal nőtt a forgalom Rábafüzesnél, ami aztán 2010 kivételével csökkenésnek indult. 2014 és 2010 között 12%-kal mérsékelődött az összes forgalom nagysága a vas megyei határátkelőhelyen.

Rábafüzes közvetlen burgenlandi szomszédja Rábakeresztúr (Heiligenkreuz), mely egyben az osztrák oldali határátkelőhely. A 8-as számú főút a B65-ös állami úttal folytatódik, melynek határ menti forgalma a magyar oldalhoz hasonlóan alakult 2011 és 2014 között. Lényeges különbség ugyanakkor, hogy a rábakeresztúri határnál mért évi átlagos napi forgalom 2013-ban már a 4500 egységjármű/napot sem érte el. A határ évi átlagos napi forgalom 2012 és 2014 között 3%-kal esett vissza (19. ábra). A rábakeresztúri határátkelő forgalma a rábafüzesihez hasonlóan csökkenő tendenciát mutat.

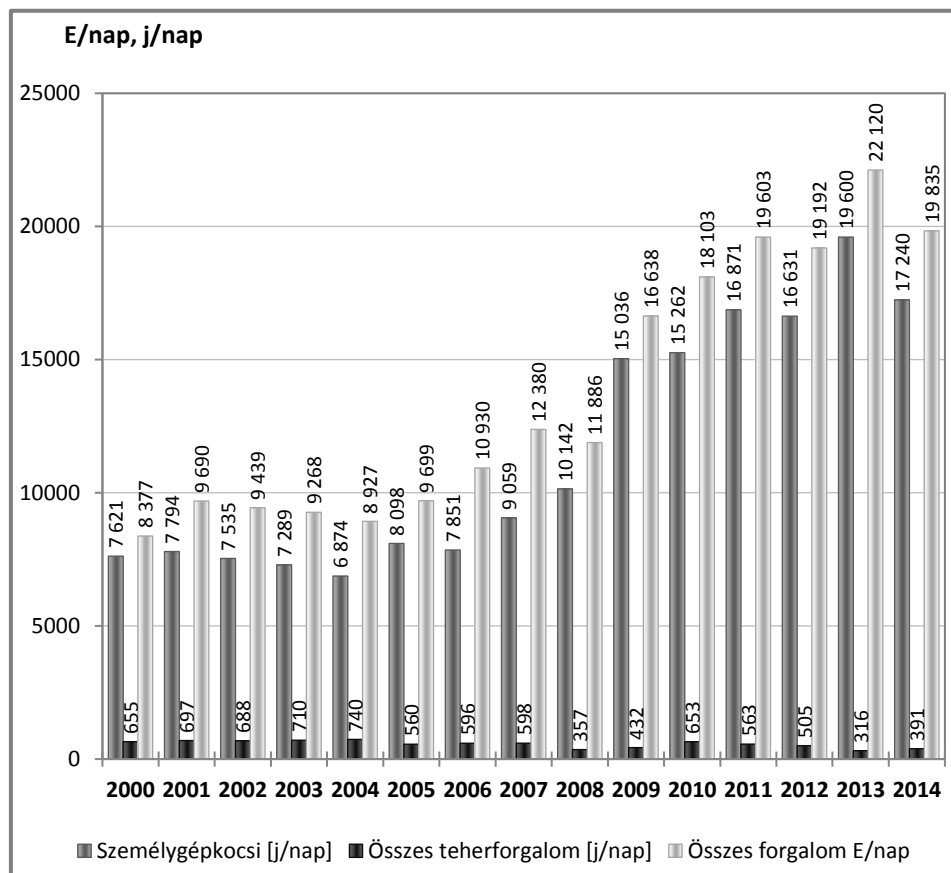


19. ábra: A B65-ös állami út határon átnyúló évi átlagos napi forgalma Rábakeresztúrnál (Heiligenkreuz)

Forrás: www.burgenland.at adatai alapján szerkesztette Jóna L.

A 84. számú főút és a B16-os állami út biztosítja Kismarton és Sopron kapcsolatát. A 84-es út 2000 és 2014 közötti határ menti forgalmát megvizsgálva rögtön kitűnik, hogy 2009-ben 29%-kal nőtt 2008-hoz képest (20. ábra). A gazdasági válságot megelőző években 2000-től 2005-ig a

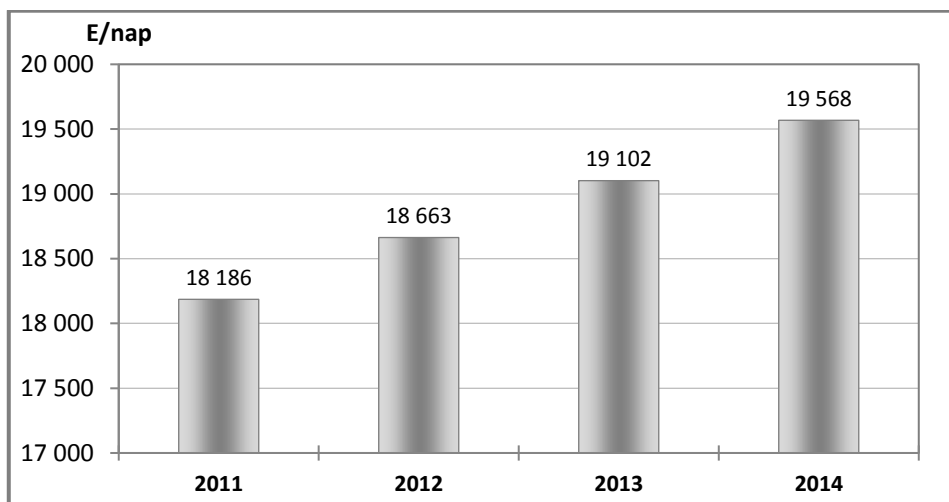
10 000 egységjármű/napot sem érte el az összes forgalom a határon, 2009 és 2013 között viszont 25%-kal nőtt, majd 2014-ben visszaesett 20 000 egységjármű/nap alá. Ennek a forgalomnak a jelentős részét egyértelműen a személygépkocsik teszik ki, ugyanis a teherforgalom 2000 óta folyamatosan csökken.



20. ábra: A 84-es sz. út határon átnyúló évi átlagos napi forgalma Sopronnál

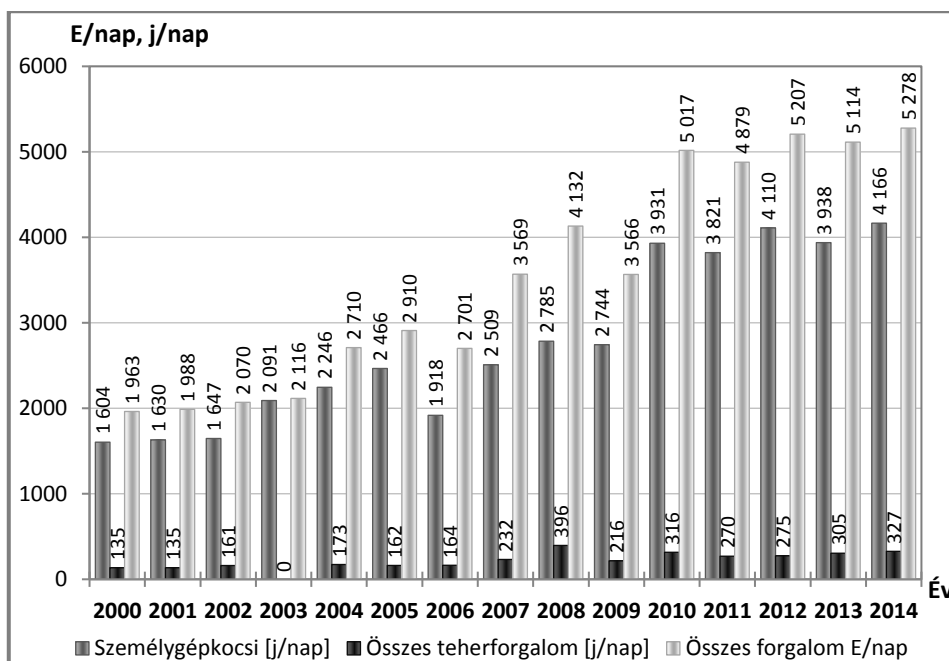
Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. adatai alapján szerkesztette Jóna L.

A határ túoldalán a Sopron irányából megnövekedett forgalom Kelénpatáknál (Klingenbach) szintén érzékelhető volt. Az osztrák határ menti településen 2014-ben a magyar oldalhoz hasonlóan 19 000 egységjármű/nap felett volt az évi átlagos napi forgalom, 2011 és 2014 között pedig 7%-kal nőtt a forgalom nagysága (21. ábra).



21. ábra: A B16-os állami út határon átnyúló évi átlagos napi forgalma Kelénpataknál (Klingenbach)

Forrás: www.burgenland.at adatai alapján szerkesztette Jóna L.

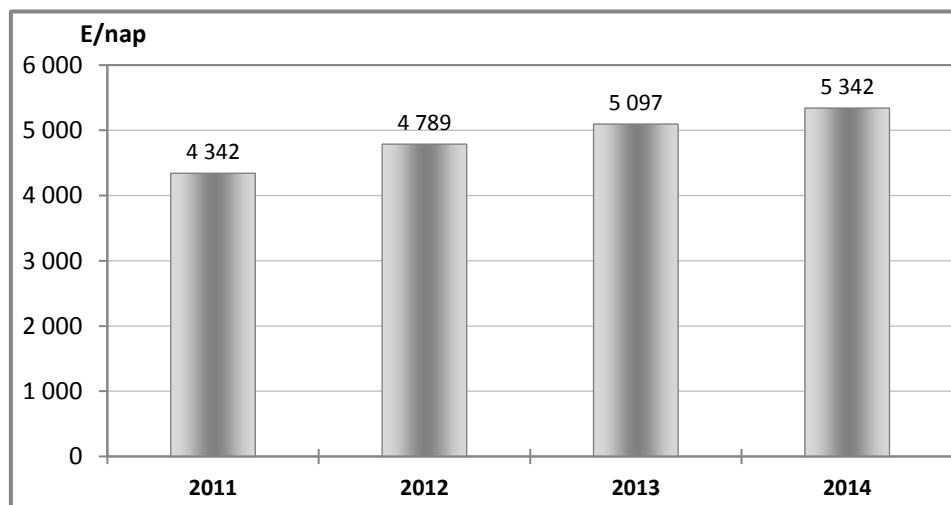


22. ábra: A 87-es út határon átnyúló évi átlagos napi forgalma Kőszegnél

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. adatai alapján szerkesztette Jóna L.

Burgenland középső területe Kőszeg irányából a 87-es úton keresztül közelíthető meg. A határnál mért évi átlagos napi forgalom növekedésének üteme sok hasonlóságot mutat Sopronnal. A forgalom nagysága 2000 és 2006 között 3000 egységjármű/nap alatt volt, majd 2007-től jelentős növekedésnek indult (22. ábra). 2007 és 2010 között 29%-kal nőtt az összes forgalom nagysága a kőszegi határnál, ami 2010-től, 2011 kivételével, 5000 egységjármű/nap felett volt. A soproni határral ellentétben azonban nemcsak a személygépkocsik esetében figyelhető meg forgalomnövekedés. A teherforgalom a kőszegi határon is ugyan jóval elmarad a személygépkocsi forgalomtól, de 2013-ban már átlépte a 300 jármű/napot, 2000 és 2014 között pedig 59%-kal növekedett.

Az osztrák oldalon Röttfálnál (Rattersdorf) mérik az osztrák–magyar határ forgalmát, ahol a B61-es állami útban folytatódik a 87-es számú főút. A határ túloldalán 2011 óta hasonlóan alakult a forgalom növekedése, mint Kőszegnél, ami 2011 és 2014 között 19%-kal nőtt (23. ábra). Az évi átlagos napi forgalom 2013 óta pedig meghaladta az 5000 egységjármű/napot.

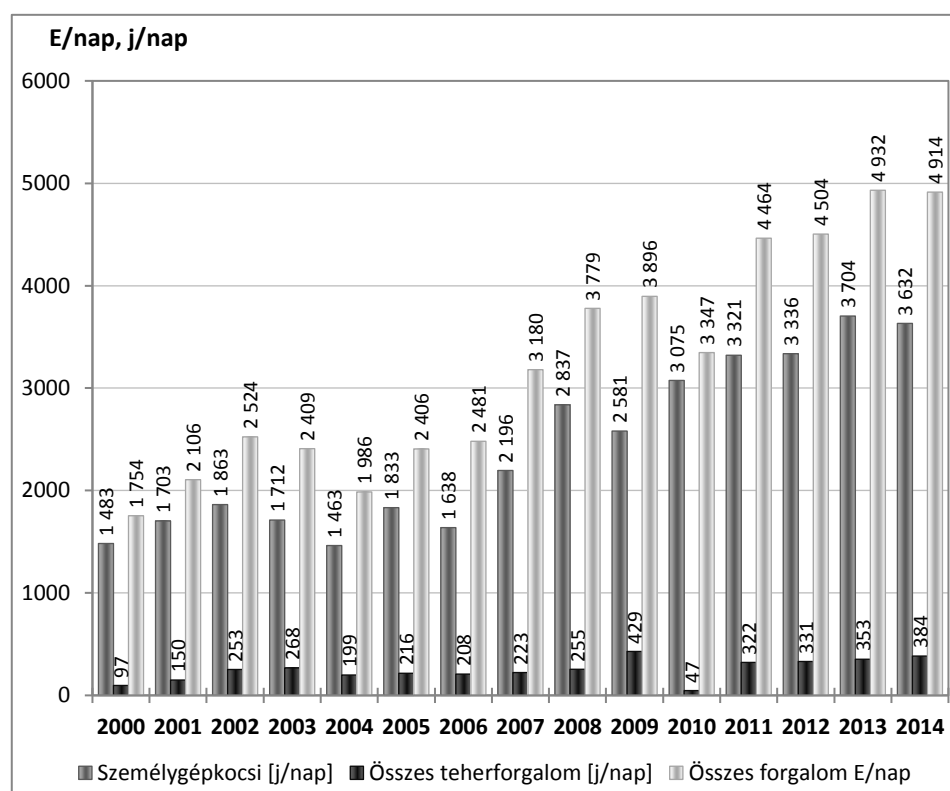


23. ábra: A B61-es állami út határon átnyúló évi átlagos napi forgalma Röttfálnál (Rattersdorf)

Forrás: www.burgenland.at adatai alapján szerkesztette Jóna L.

Szombathely és Felsőőr kapcsolatát a 89-es számú főút, és a B63-as állami út biztosítja. A két település közötti távolság közúton pedig nagyjából 40 km. A bucsui határátkelőnél mért forgalom alapján 2010 kivételével

2007 óta folyamatosan növekszik a forgalom. Az összes forgalom nagysága 2007 és 2014 között 35%-kal nőtt, de 2014-ben sem haladta meg az 5000 egységjármű/napot (24. ábra). A bucsui határátkelőnél szintén a személygépkocsik adták az összes forgalom jelentős részét. A teherforgalom azonban meglehetősen változatos képet mutatott, ami 2008-ig hol alacsonyabb, hol pedig magasabb volt, de nem haladta meg a 300 jármű/napot, majd 2009-ben tetőzött és jelentősen visszaesett, és 2011 óta alacsony mértékben, ugyan de folyamatosan növekszik. Az összes teherforgalom ugyanakkor 2014-ben sem haladta meg a 400 jármű/napot, 2011 és 2014 között pedig 16%-kal nőtt.

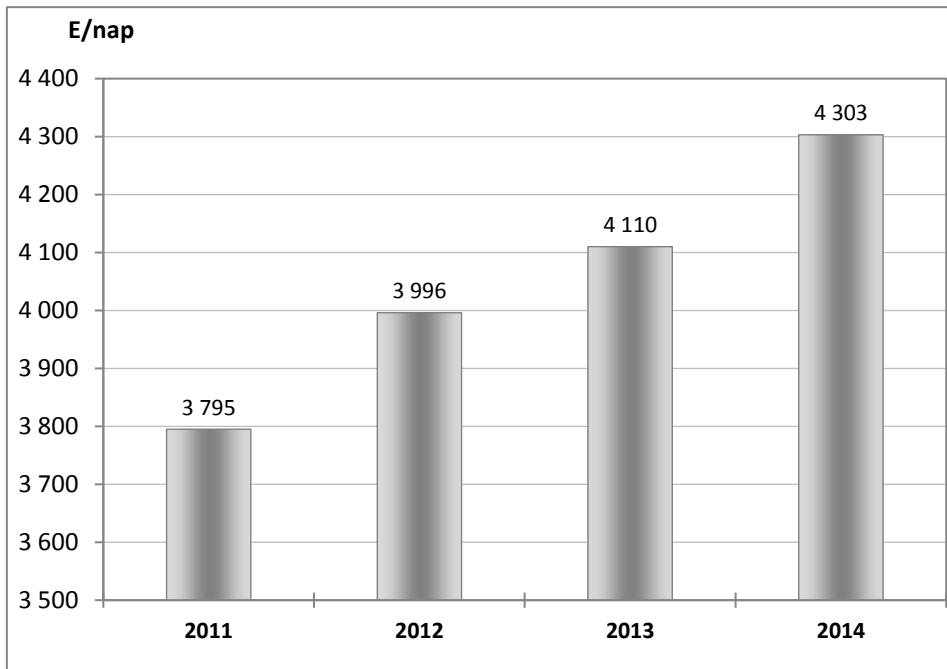


24. ábra: A 89-es út határon átnyúló évi átlagos napi forgalma Bacsunál

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. adatai alapján szerkesztette Jóna L.

A B63-as út határ menti forgalma Ausztriában Csajtánál (Schachendorf) kerül mérésre, ahol az évi átlagos napi forgalom Bacsuhoz hasonlóan 2011 óta folyamatosan növekszik. Az összes forgalom mértéke pedig 2011

és 2014 között 12%-kal nőtt (25. ábra). Lényeges különbség azonban a magyar oldalon mért forgalomhoz képest, hogy Csajtánál csak 2013-ban lépte át az összes forgalom a 4000 egységjármű/napot.



25. ábra: A B63-as állami út határon átnyúló évi átlagos napi forgalma Csajtánál (Schachendorf)

Forrás: [www.burgenland.at](http://www.burgenland.at)

A határ menti forgalom vizsgálatából kiderült, hogy hazánk és Burgenland irányából is a legforgalmasabb határátkelők az autópálya mellett található Hegyeshalom, és Miklóshalma (Nickelsdorf). A legalacsonyabb forgalommal pedig a rábafüzesi és a csajtai (Schachendorf) határ rendelkezett. Ennek érdekessége, hogy a rábafüzesi határ a 8-as út, a csajtai pedig a B63-as állami út mellett található. A 8-as számú főút Körmend irányából Burgenland déli végébe biztosít eljutást hazánkból, mely terület forgalma jóval alacsonyabb a tartomány többi részén mérthez képest (lásd a korábbi fejezeteket). A csajtai határátkelő viszont a 89-es számú főút, és a B63-as állami utak között helyezkedik el, melyek Szombathely és Felsőőr (Oberwart) kapcsolatát biztosítják. Ugyanakkor hozzá kell tenni, hogy a csajtai határ forgalma az utóbbi években növekvő tendenciát mutat, ahogyan a magyar

oldalán a bucsui határ is. Amit mindenképpen ki kell emelni, hogy a rábafüzesi (8. sz. főút) és a rábakeresztúri (B65 állami út) határátkelő forgalma évek óta folyamatosan csökken.

### **Burgenland közúthálózatának lehetséges fejlesztési irányai**

A Centrope régió 2012-ben elkészítette „*A Centrope régió közlekedési és infrastruktúra-fejlesztési stratégiai keretrendszer*” című dokumentumát, melyből világosan kiderült, hogy ha nem történik változás a főúthálózatán, akkor a kapacitásproblémákon kívül, közlekedési problémákkal, és a településeire gyakorolt környezeti hatásokkal kell szembenéznie. A régió közúthálózatának 2030-as fejlesztési víziójának célja ezért elsősorban a létező gyorsforgalmi út/autópálya hálózat hiányosságainak felszámolása, új magas szintű összeköttetések létrehozása, elkerülő utak építése a városi területek átmenő forgalmának enyhítésére, és számos esetben a már létező hálózat korszerűsítése. Burgenland esetében ezek a fejlesztések csupán kettő gyorsforgalmi utat, és az A3-as autópályát érintik.

A 2030-as vízió közúthálózat fejlesztési javaslatai Burgenland esetében az alábbiak:

1. S7 gyorsforgalmi út építése: A2 – magyar határ szakasz nyomvonalon, ami később csatlakozna az M8-as autópályához.
2. A3-as autópálya Kismartontól a magyar határig való meghosszabbítása: A3 – magyar határszakasz nyomvonalon, ami később csatlakozna az M85-ös gyorsforgalmi úthoz.
3. S31 gyorsforgalmi út Felsőpulyától (Oberpullendorf) a magyar határig való meghosszabbítása: Felsőpulya (Oberpullendorf) – magyar határszakasz nyomvonalon, ami később csatlakozna az M87-es gyorsforgalmi úthoz (a kapcsolat a B61a tartományi úttal 2x1 sávon 2017-ben Rótfálva településig tulajdonképpen megvalósult, bár még egy rövid szakasz hiányzik a határig – *a Szerk.*).

Burgenland határ menti közlekedésének javítására pedig az alábbi összeköttetések megvalósítása, vagy fejlesztése szükséges:

- A Szentmargitbánya (St. Margarethen im Burgenland) – Sopron közúti kapcsolatának modernizálására a magyar oldalon.
- A Pomogy (Pamhagen) – Fertőd közúti kapcsolat főútként történő kiépítésére a magyarországi szakaszon.
- Szentmargitbánya (St. Margarethen im Burgenland) – Sopronkőhida közúti kapcsolat magyarországi szakaszának fejlesztésére burgenlandi egyeztetéssel.

- Récény (Ritzing) – Brennbergbánya: Brennbergbánya csatlakozására az L 334-es regionális közúthoz.
- Lépesfalva (Loipersbach) – Ágfalva: új csatlakozás kiépítésére az L 224-es regionális közúthoz.
- Féltorony (Halbturn) – Albertkázmérpuszta: Féltorony (Halbturn) – Mosonmagyaróvár regionális összeköttetésének fejlesztésére a magyarországi szakaszon.

## Vasúti közlekedés

### A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút története

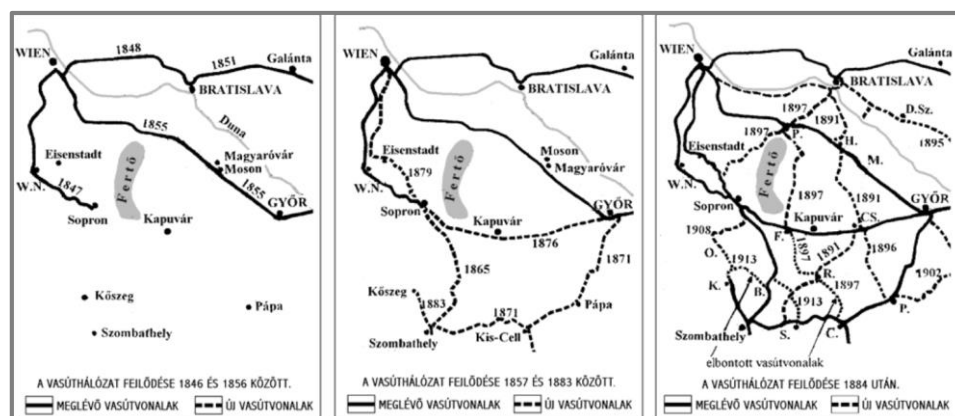
Az Osztrák–Magyar Monarchia idején Sopron és Bécs térségének kereskedelmi fogalma észak-dél, valamint kelet–nyugat irányú volt. Az egyik legkiemeltebb kereskedelmi útvonal pedig a Bécs–Trieszti, ami többek között áthaladt Sopronon, Kőszegen, Szombathelyen, Körmenden, Varasdon, Celjén, és Ljubljánán. Ez az útvonal azonban csak tavasztól ősziig volt használható mivel lovakkal jártak rajta, így nem volt meglepő, hogy a Bécs–Gloggnitz majd a Sopron–Bécsújhely (Wiener Neustadt) vasút megépítésével a jelentőségét fokozatosan elvesztette. Ezzel együtt megélénkült a kelet–nyugat irányú forgalom a térségben, míg északon Bécs és Alsó-Ausztria, a déli területeken pedig Stájerország voltak a fő gazdasági súlypontok. A térség vertikális megosztottságán, közlekedési–logisztikai szempontból, első sorban a vasút megjelenése változtatott valamennyire. Az 1847-ben megnyílt Sopron–Bécsújhely vasút ugyanis az elsők között kapcsolatba be a nyugat-magyarországi határtérséget a magyarországi vasúti közlekedésbe, és teremtett kapcsolatot a Dunántúl és Bécs között.

A térség vasúti nyomvonalainak kijelölése elsősorban a gabonaszállítás útvonalai alapján történtek. A bécsi Kaiser–Ferdinand–Nordbahn megépülése után azonban 1840-től Olmützön keresztül lengyel gabonával látta el az udvar a tartományokat így a térség gabona kereskedelme visszaesett. Az 1847-ben átadott Sopron–Bécsújhely vasút ugyan segítette a térség gazdaságát, de a mindössze 27 kilométeres magyarországi vonal csak a nyugat-dunántúli birtokosok egy szűk körének árult, és a soproni gazdák borait juttatta el könnyebben Bécs városába. A forgalom felélénkítése érdekében már 1836-ben felmerült egy Kőszeg–Szombathely–Körmend–Varasd–Zágráb-

Károlyváros–Fiume és a Száva folyását követő vasútvonal terve. Ezek a tervek aztán leegyszerűsödtek, míg végül létrejött az 1865-ben átadott Sopron–Kanizsa vonal. A Sopron–Bécsújhely vonal átadását követően egy fél évszázad alatt behálózták a régiót a vasutak (Locsmándi 2009).

A minisztérium a Győr–Sopron–Ebenfurt (GYSEV) vasút építésére 1870-ben több személynek adott előmunkálati engedélyt, de a végleges építési engedélyt végül báró Erlanger Viktor kapta meg 1872-ben. A báró azzal a céllal akarta megépíteni a vasutat, hogy a legrövidebb úton kösse össze Győrt a nyugattal, és kikerülje a forgalmi akadályt képező Bécset (Sáry 2008).

A vasutat 1879-ben adták át (26. ábra), mely akkoriban teljes egészében magyar területen haladt egészen a Lajta hídjáig. Ezen a vonalon keresztül szállították a lajtaújfalui barnaszenet a térség malmainak és cukorgyárainak ellátására, valamint a kisalföld mezőgazdasági terményeit innen juttatták tovább a bécsi piacra és szerte Ausztriába (Locsmándi, 2009).



26. ábra: Északnyugat-Dunántúl vasúthálózat fejlődéstörténete

*Forrás: Somfai, 2003*

A Fertővidéki Helyiérdekű Vasút (HÉV) építése 1896-ban kezdődött el Celldömölk–Fertőszentmiklós–Fertőd–Pomogy (Pamhagen)–Nezsider (Neusiedl am See) nyomvonalon. Az építés során azonban elfogyott a pénz, így a GYSEV vette át a helyi vasút üzemeltetését.

A 19. század végén kiépült vasúthálózat megteremtette Sopron és térségének a régió Monarchián belüli, és az európai közlekedési hálózatba való becsatlakozását. Ennek köszönhetően a századfordulóra a Kisalföld lett az ország legfejlettebb ipari térsége.

A trianoni békeszerződés nem csak Burgenlandot választotta el Magyarországtól, de a GYSEV vonalát is kettéhasította. Kevés helyen volt jellemző, hogy a területek szétszakítása után is megmaradtak a vállalati tulajdonok és a kapcsolatok a két ország között, de a békeszerződés mindkét országot kötelezte a működési feltételek biztosítására. Az 1923-as magyar–osztrák államközi szerződés pedig, az 1921-es szerződéssel összhangban, megerősítette a GYSEV működését. A GYSEV így továbbra is magyar érdekeltségű vállalat maradt, eszközei és anyagai csak magyart területen voltak, de az a sajátos helyzet állt elő, hogy a pálya egy része osztrák területre került. A Sopron–Ebenfurt vonal ügyeinek ellátására így 1923 márciusában a GYSEV üzemfőnökséget (Betriebsleitung) nyitott Kismartonban. A Fertővidéki HÉV osztrák területen lévő vonala pedig ugyanezen év augusztusában került vissza a GYSEV-hez a BBÖ-től. A társaság központja Budapest maradt, a soproni üzemigazgatósággal együtt onnan irányították a magyar vonatokat, viszont osztrák oldalon közvetlenül a kismartoni üzemfőnökség látta el a vonalak vezérlését. A tulajdon, a járműpark, és a szervezeti forma is egységes maradt, de a kocsikra a GYSEV mellett felkerült a német nyelvű felirat: Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn (Lovas 1997).

A békeszerződés tartalmazott arra vonatkozóan is rendelkezéseket, hogy Sopron átmenetben a GYSEV osztrák vonalán fenn kell tartani a Burgenland–Burgenland forgalmat.

A vasfüggöny leereszkedésével aztán a két ország közötti kapcsolattartás gyakorlatilag lehetetlenné vált, a vasúti forgalomban megvalósult a személyszállítás ellenőrzése, valamint a pályaszakasz szigorú határőrizete. 1950-től pedig már a turistaforgalom, és a lakosság közötti személyes érintkezés is szinte teljesen megszűnt. Az 1956-os forradalmat követően a GYSEV vonala a nyugatra menekülők egyik útvonalává vált, így 1957 és 1962 között ismét lezárták a határt.

Az osztrák–magyar kapcsolatok vonatkozásában 1962-től indult meg egy újabb enyhülési folyamat. 1963-tól az osztrákoknak lehetőségük volt arra, hogy alkalmi vízummal Sopronba látogassanak, valamint létrejött a Határeseményeket Kivizsgáló Magyar–Osztrák Bizottság.

A hetvenes években elindult a GYSEV személyszállításának regionális bővítése, ami elsősorban az osztrák területeken élő utasok igényeit szolgálta ki, főleg a Kismarton (Eisenstadt)–Bécsújhely (Wiener Neustadt)–Bécs vonalon. Ebben az időszakban már egyre gyakoribb volt a napi ingázás a bécsi munkásvonatoknak és megnövekedett személyforgalomnak köszönhetően.

A hatvanas évek elején megkötött hosszú távú szovjet-osztrák kereskedelmi megállapodások lebonyolításába a GYSEV is bekapcsolódott. Így 1985-ig a szovjet nyersanyag-szállítás volt a társaság fő feladata, Ausztriába, Svájcba, Németországba, és az ellentételezés visszaszállítása a Szovjetunióba (Locsmándi, 2009).

A GYSEV annak köszönhetően, hogy az osztrák állomásnak számító Sopron végre tudta hajtani azokat a rendelkezéseket, amelyek a végleges átvevők megkeresésével és az áru eljuttatásával együtt jártak, egyre több logisztikai feladatot látott el. Sopron ezekben a feladatokban közvetítő állomásként vett részt, felhasználva más társaságok hálózatát, melyen keresztül lebonyolításra került a szállítás teljes volumene. Ezért erre a feladatra a GYSEV létrehozta a mai napig működő logisztikai ágazatát. A nagy importőr vállalatok nagy mennyiségű termékcsoportjainak szállításszervezése, és vámkezelése is Sopronban a GYSEV-en keresztül valósult meg, ugyanis a helyben működő osztrák vámhivatal közreműködésével el tudták végezni az áruk szabad átvételét.

A GYSEV megvalósította a kombinált árufuvarozást, az úgynevezett kíséretlen (konténer) és kísért (Ro-La) változatban is. Ausztriában a 90-es évek elején bekövetkezett környezetvédelmi változások, és útdíjak miatt felmerült az igény a vasúti kamionszállításra. Mindennek megvalósítására 1992 és 1994 között kapott forrást az osztrák közlekedési minisztériumtól a GYSEV, mellyel együtt az osztrák állam belépett tulajdonosként is a vállalatba. Korábban ugyanis csak megfigyelő tanácsadói státuszban volt benne a társaság igazgatósági és felügyeleti szervezeteiben. Így a konténer- és kamionterminál megvalósulásával létrejött egy új ágazat. Ennek köszönhetően a GYSEV az európai áruszállítás egyik jelentős szereplőjévé nőtte ki magát. A Ro-La fuvarozási mód iránti igény aztán a nemzetközi várakozások ellenére idővel csökkent, így 2004-re Sopronban is megszüntetésre került, de a kíséretlen (konténer) forgalom ma is jelentős.

A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Zrt. (GYSEV Zrt.) napjainkra a magyar–osztrák régió személyszállításának kiemelt kiszolgálójává vált, a MÁV-al és az ÖBB-vel együttműködve (27. ábra). A világútlevel bevezetésével, és az osztrák vízumkényszer eltörlése után pedig a nemzetközi személyforgalomban is megnövekedett a szerepe (Locsmándi, 2009).



27. ábra: A GYSEV Zrt. vasútvonal hálózata

Forrás: GYSEV Zrt. (www.gysev.hu)

### **Burgenland vasúthálózatának kapacitása, korábbi fejlesztései**

Burgenland vasúti közlekedésének a Centrope capacity projekt keretein belül (INAT) történő 2011 és 2012 közötti feltérképezése során már kiderült, hogy a tartomány vasúthálózatának jelentős részén 2025-ig 80% alatti lesz a vasút kapacitás kihasználtsága. Ez alól egyedül kivételt a Bécs–Budapest vasútvonal jelent, ahol különösen Bécs régiójában a 100%-ot is meghaladhatja a kapacitás kihasználtsága. Mindez annak is köszönhető, hogy a Bécs–Budapest vasútvonal a Rajna-Duna, és a Keleti/Kelet-Mediterrán elnevezésű transznacionális közlekedési folyosók (TEN-T) része. Burgenlandban a kapacitás és szűk keresztmetszetek problémája különösen a Lajtabruck (Bruck an der Leitha) és a Hegyeshalom közötti szakaszát fogja érinteni a Budapest–Bécs vasútvonalnak.

A GreMo Pannonia Határon átnyúló mobilitás projekt 2008 és 2012 között számos intézkedést és projektet valósított meg Burgenland tartomány és Nyugat-Magyarország regionális elérhetőségének, és az ökomobilitás javításának érdekében. Ennek a projektnek az egyik eleme volt, hogy Kismartonban (Eisenstadt), és Sopronban egy úgynevezett mobilitási központ létesült. Ezekben a mobilitási központokban pedig nemcsak az aktuális vasúti menetrend található, hanem a nemzetközi vasútjegyek vásárlása mellett az autóbusz, és vonatközlekedéssel kapcsolatos valamennyi kérdésre választ kaphatnak az érdeklődők. Emellett az alternatív közlekedési módokról (pl. kerékpározás, elektromos járművek, kölcsönzési rendszerek, gyalogos közlekedés stb.) is tájékoztatást kaphatnak azok, akik felkeresik ezeket a központokat. Elsősorban a vonattal ingázók számára 2008-ban a B50-es állami út mentén információs oszlopok kerültek kihelyezésre, valamint a Fertővidéki Helyiérdekű Vasút Nezsider (Neusiedl am See) és Pomogy (Pamhagen) közötti szakaszára. Hasonló módon a Kismarton (Eisenstadt) és környékén élők, valamint a nagymartoniak (Mattersburg) számára jelentős változást az ingázásban a GYSEV által Lajtaújfalu és Sopronkertes közötti szakaszán létesített utas információs rendszere.

A Centrope projekt során feltárásra került, hogy a régió észak-déli, a balti és az adriai térséget összekötő kapcsolata a transznacionális közlekedési folyosók (TEN-T) szempontjából hiányosnak mondható. Így a Centrope javaslatot tett a Dél-keleti Közlekedési tengely (SETA) felvételére a TEN-T hálózatba. Ez a vasúti tengely Bécsből és Pozsonyból kiindulva Zágrábon át a fiumei és a koperi kikötőkig tart. A tengelyen javasolt vasúti fejlesztéseknek köszönhetően pedig az utazási idő Bécs és Zágráb között a jelenlegi 6 órától 5 órára csökkenhetne. A Dél-keleti Közlekedési tengely

(SETA) ausztriai nyomvonalának jelentős része pedig Bécs régióján kívül Burgenlandon vezet keresztül, ami a Bécs Meidling–Bécsújhely (Wiener Neustadt) –Sopron és Bécs Meidling–Ebenfurt–Sopron szakaszokat érinti.

### **Burgenland határ menti vasúti forgalma**

Burgenland és Magyarország határon átnyúló vasúti közlekedésében a legjelentősebb szerepet a GYSEV Zrt./Raaberbahn tölti be. Mindez elsősorban annak köszönhető, hogy a GYSEV Zrt. tulajdonában van a Győr–Sopron–Ebenfurt vonalszakasz, valamint üzemelteti a Fertővidéki Helyiérdekű Vasutat Nezsider (Neusiedl am See) és Fertőszentmiklós között. Mindemellett 2011 óta a Burgenlanddal szomszédos nyugat-magyarországi régió (Győr-Moson-Sopron, Vas és Zala megye) gyakorlatilag valamennyi vasútvonalának üzemeltetője a társaság.

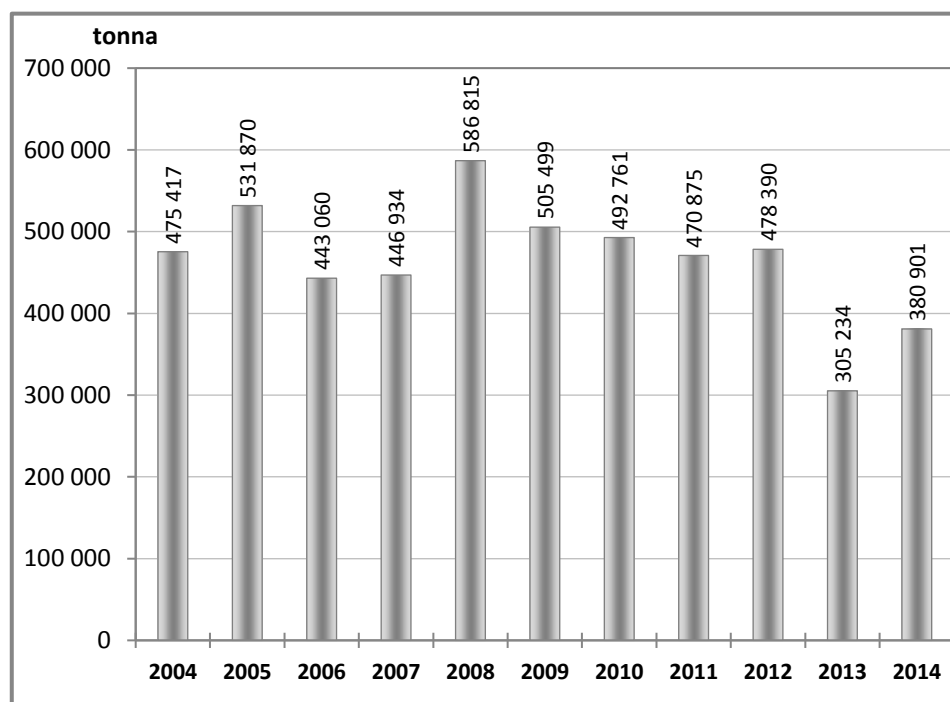
A GYSEV Zrt. köszönhetően a határon átnyúló érdekeltiségének 1994 óta tagja a Kelet Régió Közlekedési Szövetségnek (VOR), és kiszolgálja a burgenlandi lakosok ingázó forgalmát. Az ebből adódó előnyöket pedig egyelőre csak az ott élők élvezhetik (pl. közös bérlet és jegy mely nemcsak a vonatokon, de a távolsági buszokon is érvényes). A GYSEV Zrt. ezért évek óta aktív kezdeményezője egy Nyugat-Magyarországi Regionális (Nyugat-Pannon) Közlekedési Szövetség létrehozásának.

Hazánk és Burgenland között hét darab vasúti határátkelő található:

1. Hegyeshalom–Miklóshalma (Nickelsdorf): Bécs–Budapest vasútvonal.
2. Fertőújlak–Pomogy (Pamhagen): Fertőszentmiklós–Pomogy (Pamhagen) –Nezsider (Neusiedl am See) vasútvonal.
3. Sopron–Sopronkertes/Somfalva (Schattendorf): Győr–Sopron–Ebenfurt vasútvonal.
4. (Sopron) –Ágfalva–Lépesfalva (Loipersbach im Burgenland): Sopron–Nagymarton (Mattersburg)–Bécsújhely (Wiener Neustadt) vasútvonal.
5. (Sopron)–Harka–Sopronkeresztúr (Deutschkreutz): Sopron–Felsőlászló (Oberloisdorf) vasútvonal.
6. Szentgotthárd–Gyanafalva (Jennersdorf): Szombathely–Graz vasútvonal.
7. Szentgotthárd–Rábakeresztúr (Heiligenkreuz im Lafnitztal): gazdasági vasút, Ipari Park–Szombathely–Szentgotthárd vasútvonal.

A felsorolt vasúti átkelőhelyek közül valamennyi nyitva tart éjjel-nappal, és egy kivételtől eltekintve, mindegyik bonyolít nemzetközi áru- és személyforgalmat.

Burgenland tartományból Ausztria más tartományaiba szállított vasúti áru mennyisége 2008-ban érte el csúcát 586 ezer tonnával (28. ábra). Az ezt megelőző években csupán 2005-ben haladta meg az 500 ezer tonnát a szállított áru mennyisége a többi tartományba. 2008 és 2014 között 35%-kal csökkent a Burgenlandból szállított vasúti áru mennyisége. A legnagyobb visszaesés 2013-ban volt, amikor az előző évhez képest 36%-kal esett vissza az áruszállítás mennyisége. A 2014-es évben pedig, 2013-hoz hasonlóan, nem haladta meg a 400 ezer tonnát sem.

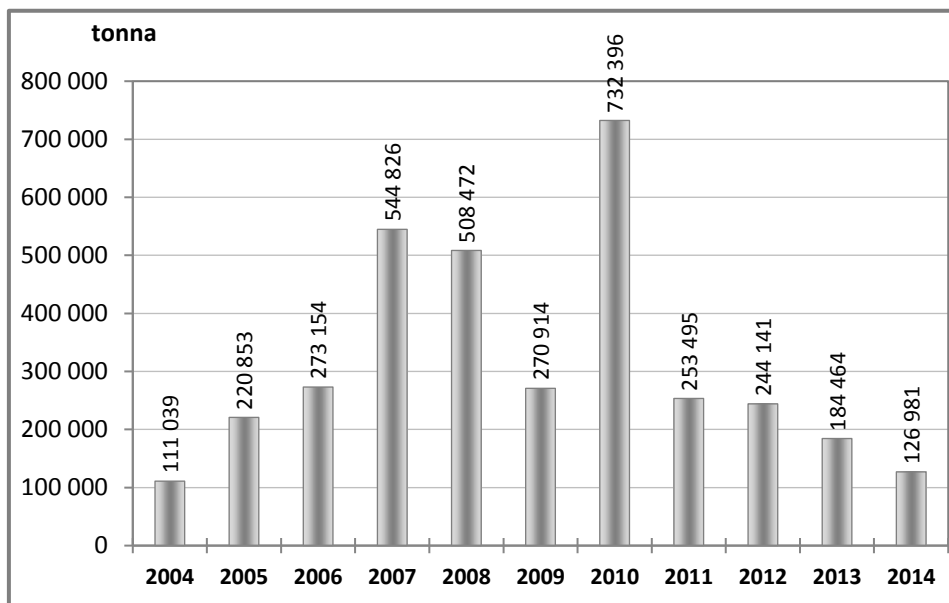


28. ábra: Burgenlandból Ausztria más tartományaiba szállított vasúti áru mennyisége

Forrás: Statistik Austria adatai alapján szerkesztette Jóna L.

Ausztria többi tartományából Burgenlandba szállított vasúti áru mennyisége jóval elmarad az onnan elszállítottól, ami alól csupán a 2007-es, 2008-as, és a 2010-es évek jelentenek kivételt. Ahogyan az a 29. ábrán is

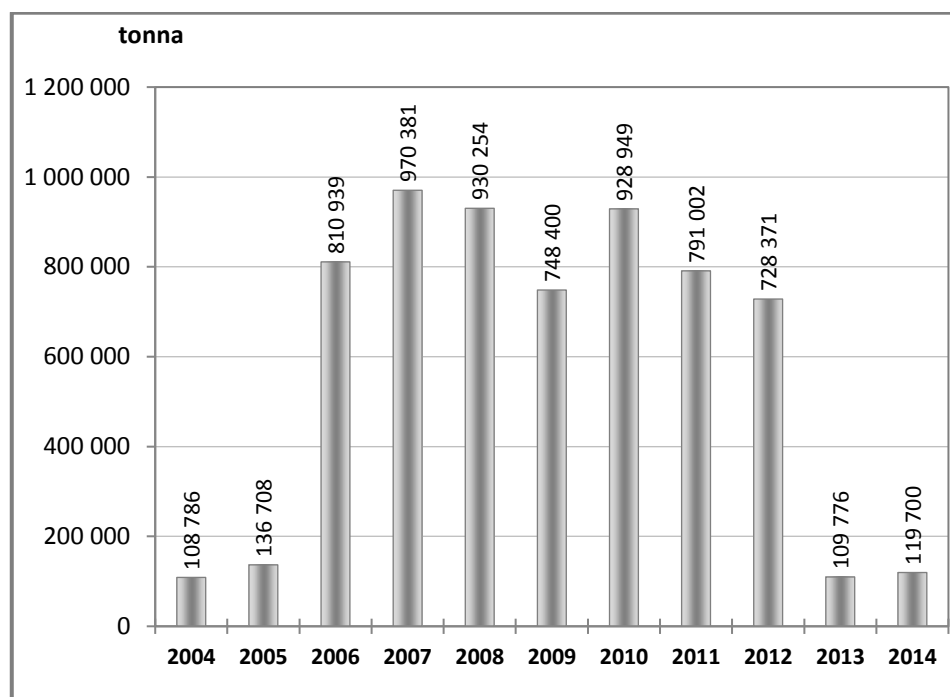
látható 2004 és 2007 között növekedett a Burgenlandba szállított vasúti áru mennyisége közel 80%-kal, ami 2009-re 50%-kal csökkent, majd 2010-ben 732 ezer tonnával elérte a csúcst. A következő évben azonban még a 2009-es évhez képest is meredeken, 65%-kal esett vissza a szállított áru mennyisége, 2011 és 2014 között pedig közel 50%-kal csökkent.



29. ábra: Ausztria tartományaiból a Burgenlandba szállított vasúti áru mennyisége

Forrás: Statistik Austria adatai alapján szerkesztette Jóna L.

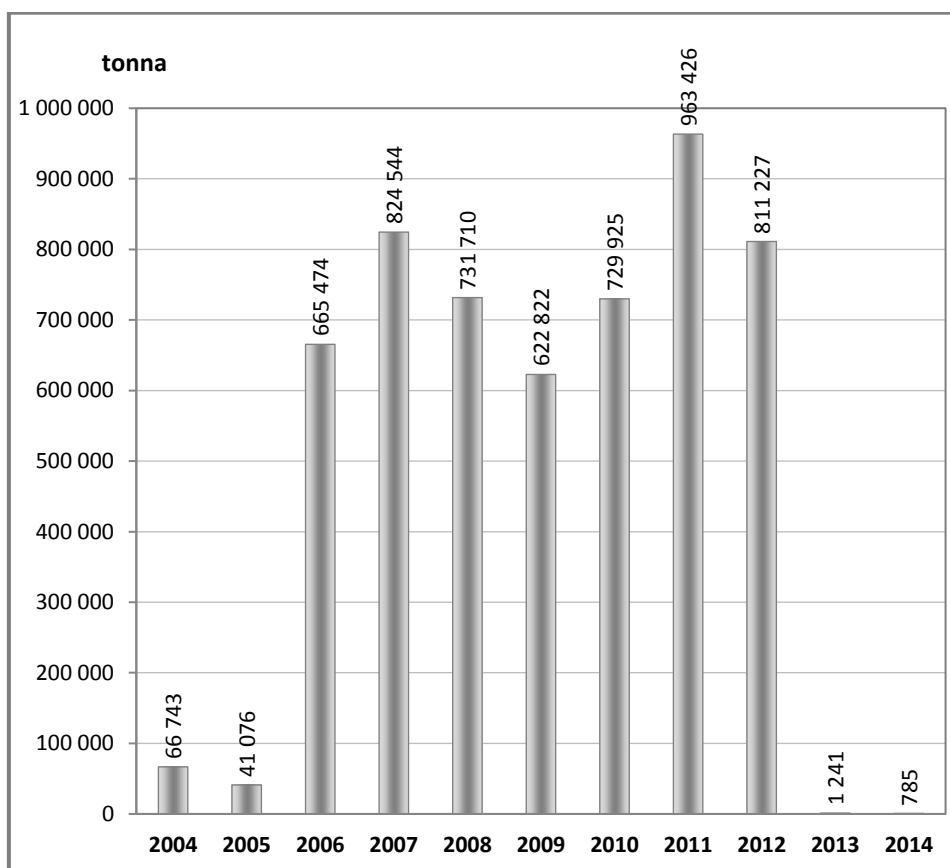
Külön vizsgálva a hazánkból Burgenlandba szállított vasúti áru mennyiségét kiderül, hogy 2004 és 2005 valamint 2013 és 2014 között még a 150 ezer tonnát sem érte el (30. ábra). Majd 2006-ban hirtelen felugrott több mint 800 ezer tonnára, ami 2007-ben tovább növekedett 970 ezerre. A következő évben egy enyhe visszaesést követően 2009-re 23%-kal csökkent az áruszállás, ami 2010-ben ismét a 2008-as évhez hasonlóan 900 ezer tonna felett volt. 2010 és 2012 között aztán több mint 21%-kal csökkent a szállított áru mennyisége Magyarország és Burgenland között. Majd ahogyan az említésre került 2013-ra 85%-kal esett vissza, így megközelítve a 2004-es mennyiséget. De a következő 2014-es évben sem történt jelentős növekedés a hazánkból Burgenlandba szállított vasúti áru mennyiségének növekedése terén.



30. ábra: A határon átnyúló vasúti áruszállítás mennyisége Magyarországról Burgenlandba

*Forrás:* Statistik Austria adatai alapján szerkesztette Jóna L.

A Burgenlandból Magyarországra szállított vasúti áru mennyiség még változatosabb képet mutat. Érdekes módon hazánk és az osztrák tartomány közötti áruszállítás nem Magyarország 2004-es Európai Unió, vagy a 2007-es schengeni csatlakozásakor ugrott meg jelentősen, hanem a 2006-os évben. A korábbi években ugyanis a vasúton szállított áru mennyisége még a 80 ezer tonnát sem érte el, majd hirtelen felugrott több mint 665 ezer tonnára, ami 2007-ben már meghaladta a 800 ezer tonnát (31. ábra). A következő években egy visszaesés következett, így 2007 és 2009 között 24%-kal csökkent a Burgenlandból Magyarországra szállított vasúti áru mennyisége. 2010-től azonban egy újabb növekedés következett, ami 2011-ben elérte a csúcspontját több mint 960 ezer tonnával. 2009 és 2011 között 35%-kal nőtt a tartományból hazánkba szállított áru mennyisége, ami 2012-ben 16%-kal csökkent, majd 2013-ban 1500 tonna alá esett, és 2014-ben már a 800 tonnát sem érte el. A 2012-es évhez képest 2014-ben 99%-kal esett vissza a Burgenlandból Magyarországra szállított vasúti áru mennyisége.



31. ábra: A határon átnyúló vasúti áruszállítás mennyisége Burgenlandból Magyarországra

Forrás: Statistik Austria

### Burgenland vasúthálózatának lehetséges fejlesztési irányai

A Centrope régió feltérképezése során megállapítást nyert, hogy a régió közút és vasúthálózata is komoly kapacitásproblémákkal fog szembenézni, ha nem történik változás a jelenlegi hálózatán. Ez a kapacitás probléma pedig Burgenland vasúthálózatát is érinteni fogja, különösen a Bécs – Budapest vasútvonalat. Mindez elsősorban annak köszönhető, ahogyan korábban említésre került, hogy a nyomvonal kettő transznacionális folyosónak is a részét képezi. Ugyanakkor annak érdekében, hogy ne csak a tartományban, hanem a teljes Centrope régióban javuljon a vasúti közlekedés versenyképessége, elkészült a régió vasúthálózatának 2030-as fejlesztési víziója. A fejlesztések célja a

szűk keresztmetszetek megszüntetése mellett, a nagyvárosok elérhetőségének javítása, és az utazási idő csökkentése. „*A Centrope régió közlekedési és infrastruktúra-fejlesztési stratégiai keretrendszer*” című dokumentum Burgenlandra vonatkozó vasúti fejlesztési javaslatai az alábbiak:

1. Bécs Ostbahn vonal– magyar határ: nagysebességűvé vonallá való átalakítása.
2. Ebenfurth új vasúti kapcsolat létrehozása.
3. Bécsújhely (Wiener Neustadt) – magyar határ: a meglévő vasútvonal villamosítása.
4. Vasgyűrűbükszád (Fehring)–magyar határ: a meglévő vasútvonal villamosítása.
5. Szárazvám (Müllendorf)–Kismarton (Eisenstadt): új vasúti kapcsolat létrehozása.
6. Nezsider (Neusiedl)–Pándorfalu (Parndorf)–Köpcsény (Kittsee): Pándorfalui (Parndorf) összeköttetése.

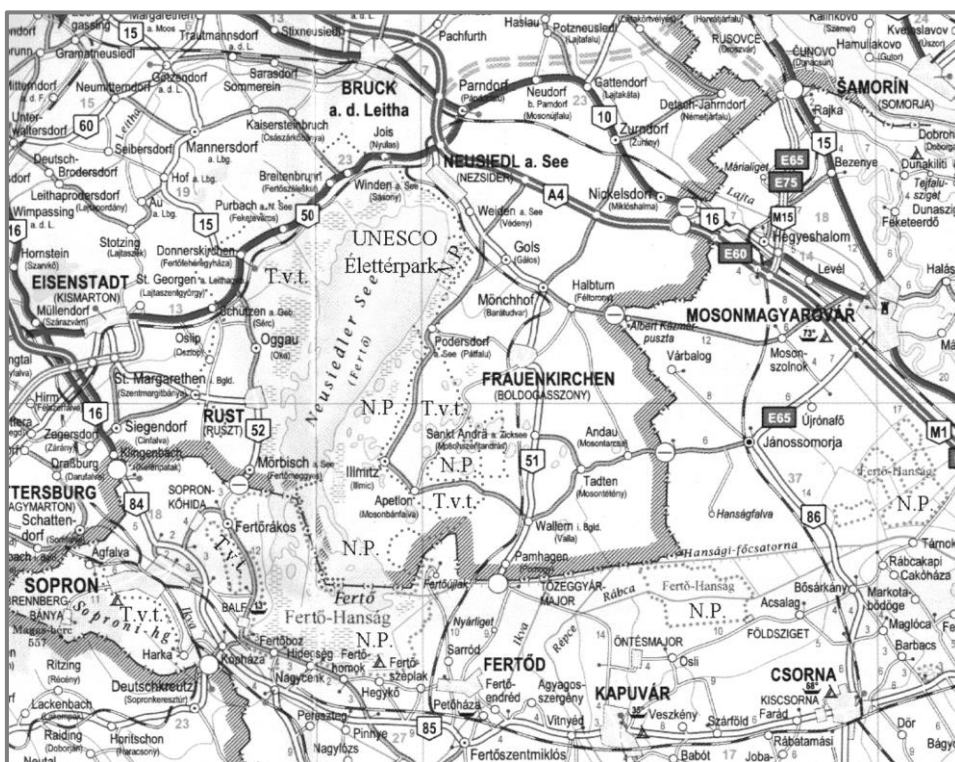
A felsorolt fejlesztési tervek mindegyike hozzá tud járulni ahhoz, hogy Burgenland vasúti közlekedésének versenyképessége javuljon a közeljövőben.

Hazánk és Burgenland határon átnyúló vasúti fejlesztését tekintve az egyik kulcskérdés a Felsőőr (Oberwart)–Szombathely vasútvonal rekonstrukciója. Ez az összeköttetés sok más regionális vonalhoz hasonlóan ugyanis a második világháború után megszüntetésre került, a vágányokat felszedték, a földek magántulajdonba kerültek. Így a vonal rekonstrukciója komoly kihívást jelent, de a Centrope régiók mégis javasolják ennek a vonalnak a helyreállítását, ami nemcsak Dél-Burgenland megközelíthetőségét javítaná, de a Dél-keleti Közlekedési tengely (SETA) fejlesztéssel együtt Szombathely határon átnyúló regionális szerepét is.

## Vízi közlekedés

A Fertő tó mind a magyar, mind pedig az osztrák oldalon 2001 decemberében kultúrtáj kategóriában elnyerte a Világörökség címet (32. ábra). A tó környezetében található falvak mellett szintén a világörökség része lett Ruszt (Rust), az egykori legkisebb szabad királyi város, a Nagycenken található Széchenyi-kastély és környezete, valamint a fertődi Eszterházy-kastély (Somfai 2003).

A Fertő tó több mint kétharmada a trianoni döntés óta (1921) Burgenlandhoz tartozik, ahol napjainkban a turizmuson kívül, a menetrendszerinti hajójáratok is megtalálhatóak. A menetrendszerinti hajók Magyarországon Fertőrákosról indulnak, és Fertőmeggyes (Mörbisch am See) valamint Ruszt (Rust) között közlekednek május elejétől, október végéig a délelőtti, és délutáni órákban. Természetesen emellett a már említett turisztikai jellegű sétahajózások is szerepelnek a Fertő-tó közlekedési kínálatában.



32. ábra: A Fertő tó és környezete

Forrás: Somfai, 2003

A GreMo-Seebus (Tóbusz) határ menti projekt keretében 2011 és 2012 között megvalósult a vasút–busz–kerékpár–komp összehangolt közlekedése a Fertő tó körül. Ez a projekt mind a turisták, mind pedig a helyi lakosság körében népszerű volt, amit jól mutatott, hogy 2011 júliusa, és 2012 októberé között nagyjából 5500 utas vett igénybe. A Fertő tó vízi közlekedésének jövőbeli fejlesztése Burgenland és Magyarország között így mindenképpen indokolt.

## Kerékpárút

A tartomány kijelölt kerékpárutakban igen gazdagnak mondható. Mondhatjuk, ezt nem volt nehéz elérni, hiszen adottak a szinte kizárólag aszfaltozott „Güterweg”-ek a településközi, eredendően mezőgazdasági funkciójú utak, amelyeket csak ki kellett táblázni. Természetesen ezek a „teherutak” sem a semmiből lettek, a vidéki Burgenland modernizációs törekvéseinek eredményeképpen az 1960-as években gyorsult fel a létesítésük, s mára a 3500 km-t is meghaladja a hosszuk a Wikipedia vonatkozó szócikke szerint. Kijelölt kerékpárutakat, túraútvonalakat mintegy 2500 km-en találunk a burgenland.info adatai alapján, ezek javarészt az említett általában kifogástalan minőségű és alacsony gépjármű-forgalmú Güterweg-eket használják. Ezekből kifolyólag a túraútvonalak, mountain bike útvonalak száma meghaladja a százat, s köztük olyan nevezetéseket találunk, mint a turizmusban kiemelkedő szerepű Fertő tavat kerülő útvonal-rendszer, vagy a tartományt észak-déli irányban keresztül szelő Jubiläumsradweg, illetve a Vasfüggöny túraút. Az EuroVelo 13-as nemzetközi kerékpárút részeként az utóbb említett útvonal a Barents-tengertől a Fekete-tengerig tart, Burgenland és Magyarországon számtalan települését, turisztikai látványosságát érintve. Így a turistákon kívül a helyi lakosokat is arra ösztönzi, hogy felfedezzék a határ mindkét oldalát. De ez a történet már inkább a turizmusra tartozik (*a Szerk.*)

## Összegzés

Közlekedési infrastruktúra hálózata, és forgalom nagysága alapján Burgenland tartomány tulajdonképpen három részre osztható. Az északi területen halad keresztül a tartomány valamennyi autópályája, ami nem véletlen, hiszen ezek az útvonalak biztosítják a fővárosok úgy, mint Bécs, Pozsony, és Budapest összeköttetését. A jelentős vasútvonalak szintén a tartomány északi részén haladnak keresztül, melyek közül a Bécs – Budapest vasútvonal egyben transznacionális (TEN-T) folyosó. Az északi terület forgalmát tekintve elmondható, hogy az elmúlt években dinamikusan növekedett, ami a közúti és a vasúti közlekedésre egyaránt igaz. Ugyanakkor érdekes volt látni, hogy Hegyeshalom kivételével egyik határátkelőnél sem volt kiemelkedő a teherforgalom, illetve Sopron esetében az elmúlt években csökkenő tendencia volt megfigyelhető. A vasúti áruszállítás vizsgálatából szintén kiderült, hogy 2013

óta jelentősen visszaesett a Burgenlandból Magyarországra, valamint Magyarországról Burgenlandba szállított áru mennyisége. De az utóbbi években csökkent Ausztria más tartományaiból érkező, illetve oda szállított vasúti áruk mennyisége is, igaz nem olyan mértékben, mint hazánk esetében.

Burgenland középső területén a bucsui valamint a kőszegi határátkelők forgalma jóval elmaradt a hegyeshalmihoz, illetve a sopronihoz képest. Ugyanakkor a B50-es állami út Felsőörnél (Oberwart) mért évi átlagos napi forgalma valamivel magasabb volt, mint a Kismartonnál (Eisenstadt) mért forgalom. Az úthálózatot tekintve viszont, az északival ellentétben, a középső területen nem található autópálya, egyedül csak egy gyorsforgalmi út (S31) halad keresztül rajta. A vasúti közlekedés szerepe a működő vonalak csekély száma miatt elenyésző a középső és a déli részen egyaránt. A Felsőörtől délre található terület két legjelentősebb útvonala, a B57-es, valamint a B56-os állami utak. Autópályával, illetve gyorsforgalmi úttal nem rendelkezik a tartomány e része, így nem véletlen, hogy az északi és a középső területhez viszonyítva itt a legalacsonyabb a forgalom. Hasonló mondható el a harát menti forgalomról is, ami a 8-as számú út hazánk felöli oldalán Rábafüzesnél, és a határ túloldalán Rábakeresztúrnál (Heiligenkreuz) 2011 óta 5000 E/nap alatt van, és folyamatosan csökken. Vasúthálózatát tekintve Burgenland déli végén halad keresztül a Szombathely–Szentgotthárd–Graz vasútvonal mely Burgenland területén mindössze három megállóval rendelkezik.

Mivel a legnagyobb forgalom a tartomány északi területén található, így a 2030-ig terjedő fejlesztési tervek döntő többsége is ezt a területet érintik. A vasúthálózat tervezett fejlesztéséről hasonló mondható el elsősorban annak köszönhetően, hogy Burgenland jelentős vasútvonalai mind az északi területén találhatóak. A fejlesztések közül, magyarországi vonatkozása miatt, kiemelkedő a Bécs–Hegyeshalom–Budapest vasútvonal nagysebességűvé való átalakítása Bécstől a magyar határig.

A vizsgálatok alapján elmondható, hogy az elmúlt évek jelentős forgalom növekedését Burgenland jól kezelte. Ugyanakkor a jövőben, elsősorban Bécsnek köszönhetően, még nagyobb forgalomművekedéssel kell majd számolnia, ami nemcsak az úthálózatára, de az osztrák-magyar határ menti forgalmára is hatással lesz. Nem véletlen, hogy a tervezett közúti, vasúti és határ menti fejlesztéseinek elsődleges célja ezért a kapacitások növelése. Ugyanis mindezek a fejlesztések nélkülözhetetlenek ahhoz, hogy Burgenland a jövőben is biztosítani tudja a fenntartható közlekedést lakossága, a turisták, és a tartományon átutazók számára.