

A FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS ELŐMOZDÍTÁSA ÉS KAPACITÁSHIÁNYOK MEGSZÜNTETÉSE A FŐBB HÁLÓZATI INFRASTRUKTÚRÁBAN

ConnReg AT-HU projekt (ATHU030)

3. Stratégiai dokumentum

„A ConnReg AT-HU projekt szakmai megvalósítását kísérő szakértői tevékenységek ellátása, illetve 6 db stratégiai dokumentum elkészítésének biztosítása” tárgyú vállalkozási szerződés keretében

Készítette: HÉTFA Elemző Központ Korlátolt Felelősségű Társaság

Budapest, 2018. május 31.

Tartalom

1. Bevezetés	3
2. A szakterület aktuális helyzetének vizsgálata az eddigi előzmények adatainak felhasználásával	4
2.1. Az osztrák (kiemelten burgenlandi és alsó-ausztriai) viszonyok	4
2.2. A nyugat-magyarországi helyzetkép	6
2.3. A határon átnyúló kapcsolódások	6
3. Szakpolitikai célok és irányok Ausztriában (kiemelten Burgenlandban és Alsó-Ausztriában) és Magyarországon	10
3.1. Magyarország Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiája és a kapcsolódó KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0026 tanulmány	10
3.2. Burgenland Közlekedési Stratégiája – 2014	13
3.3. Alsó-Ausztria Mobilitáskonceptiója 2030+ (Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+)	15
3.4. Kapcsolódó nemzetközi kezdeményezések, stratégiák	15
4. Intézményi struktúra, stakeholder elemzés	16
4.1 Ausztriában (kiemelten Burgenlandban és Alsó-Ausztriában)	16
4.2 Nyugat-Dunántúlon	19
4.3 Határon átnyúló kapcsolódások	22
5. Hazai és nemzetközi best practice-ek és területfejlesztési beavatkozások értékelése.	26
6. Stratégiai együttműködési irányok	28
6.1 Határon átnyúló stratégiai célok és irányok	28
6.2 Szakterületfüggő ajánlások	34

1. Bevezetés

Jelen dokumentum az INTERREG V-A Ausztria-Magyarország Program keretében megvalósuló ConnReg AT-HU projekt stratégiai dokumentuma (fejezete), mely a Nyugat-Pannon Terület- és Gazdaságfejlesztési Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság megbízásából készült.

A két tagállam közötti közlekedési fejlesztéseknek értelemszerűen a jelen kiinduló-állapotra kell alapozniuk – figyelembe véve a közelmúlt fejlődési trendjeit, s az általuk fellépő igényeket. E tekintetben a két ország 356 km-es hosszú közös határszakasza jelentős transzformáción ment keresztül a közelmúltban:

- A határszakasz **1995-től** - Ausztria Európai Unióhoz történő csatlakozásától - kezdve az Unió külső határa, a Vasfüggöny időszakához képest mind szorosabb kapcsolatokkal.
- **2004. május 1-től** ez a külső határ – Magyarország uniós csatlakozásával – belső határrá válik.
- **2007. december 21-étől** Magyarország Schengeni egyezményhez való csatlakozásával megszűnik a belső határellenőrzés, a személyek és áruk határon történő ellenőrzése.
- Végül hét évvel Magyarország csatlakozása után, **2011. május 1-től** megszűnt a munkaerőpiacra vonatkozó osztrák (ill. uniós) derogáció, azaz a magyar munkavállalók ettől az időponttól kezdődően korlátozás nélkül vállalhatnak munkát Ausztriában.

Fenti folyamat révén az osztrák-magyar határ egyre dinamikusabb módon átjárható, - és a valóságban át is járt - határrá változott, ahol a mozgások dinamikus bővülésének trendje az elmúlt években is töretlenül folytatódott, alapvetően meghatározva a jövőre vonatkozó fejlesztési elképzeléseket.

Jelen szakmai anyag célja éppen ezért, hogy a közlekedésfejlesztés aktuális stratégiai irányait áttekintve meghatározza a potenciális határon átnyúló kapcsolódási lehetőségeket, úgy a vasúti, mint a közúti szektorban, ill. olyan szektorközi területeken is, mint amilyen általában véve a „soft mobility”, ill. a kapcsolódó (intelligens) közlekedési és közlekedésszervezési megoldások.

A szakmai anyag szándéka szerint olyan ismereteket foglal össze a határ két oldalán elhelyezkedő érdekeltek számára:

- melyek révén azok – kiindulva a jelen helyzetből - megismerhetik a két tagállam nemzeti fejlesztési irányait, tágabb kitekintésben kitérve a külső – uniós – meghatározottságokra is;
- ezek bázisán beazonosíthatóvá válnak a határon átnyúló relevanciával bíró (potenciálisan közös) fejlesztési irányok;
- s ezáltal körvonalazódhatnak azok a szükséges beavatkozások, melyek révén a határok átjárhatósága még inkább biztosítható.

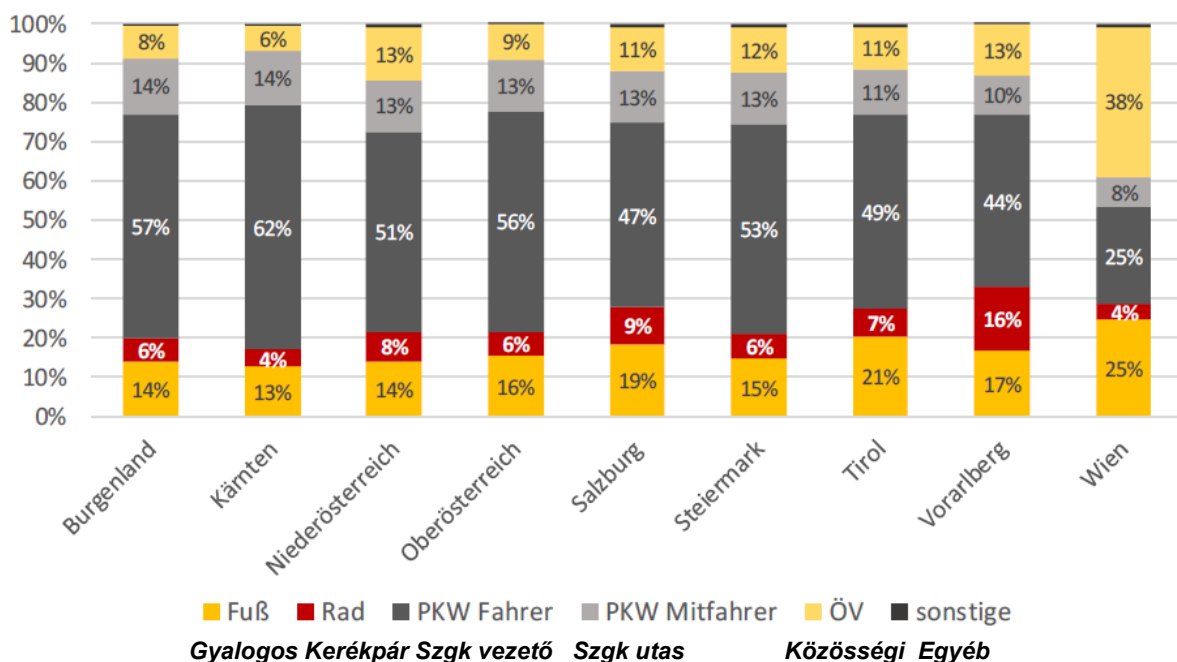
Mindezek révén végső soron tartalmas és sikeres közlekedési projektek fogalmazódhatnak meg a határ két oldalán, melyek a két tagállam helyzetének és fejlődési irányainak pontos ismeretén, s az ezek bázisán beazonosított közös fejlesztési igényeken alapulnak.

2. A szakterület aktuális helyzetének vizsgálata az eddigi előzmények adatainak felhasználásával

2.1. Az osztrák (kiemelten burgenlandi és alsó-ausztriai) viszonyok

Ausztria egyes tartományaiban – a főváros, Bécs kivételével – a közlekedési módok megoszlása (modal split) sok tekintetben homogén képet mutat, az egyéni motorizált közlekedés döntő részesedésével:

1. ábra – Modal split tartományonkénti megoszlása Ausztriában



Forrás: Land Burgenland adatközlése

Bécs sajátosan eltérő helyzete annak nagyvárosi „metropolitan” jellegéből fakad, ahol értelemszerűen mind a közösségi közlekedés, mind a gyaloglás részaránya jóval nagyobb, mint Ausztria „vidéki” területein. Ennek tudható be, hogy a személygépkocsik részaránya az osztrák fővárosban csak mintegy a fele a más tartományokban jelentkező értékeknek.

A célterület további három tartományát – Burgenland, Alsó-Ausztria, Stájerország - vizsgálva a következő megállapítások tehetők:

- Burgenlandban szignifikánsan alacsonyabb a közösségi közlekedés részaránya (8% versus 13% és 12%), mely minden bizonnyal összefügg a

tartomány földrajzi helyzetével, ill. a vasúthálózat hiányosságaival. (Ld. lentebb.)

- A személygépkocsik részaránya szinte azonos ezekben a tartományokban.
- Míg a kerékpározás részarányát tekintve Alsó-Ausztria mutat jobb arányt (8% a másik két tartomány 6%-ával szemben).

Mivel a közlekedés erősen határon átnyúló jellege értelemszerűen Burgenland vonatkozásában értelmezhető leginkább, ezért a helyzetelemzés áttekintésekor érdemes röviden a burgenlandi keretfeltételeket számba venni. Ez alapján a tartományban:

- ca. 184.000 személygépkocsi van, vagyis 639 személygépjármű jut 1.000 lakosra;
- 5.813 km közút;
- 265,8 km vasút (melyből 78 km-en nem zajlik utasszállítás);
- és ca. 2.500 km hosszú kerékpárúthálózat van.
- Kb. 50.000 fő ingázik más tartományok – kiemelten Bécs -, irányába, és ugyanennyi a tartományon belül.
- Kb. 13.000 fő ingázik Burgenlandba más tartományokból,
- és kb. 18.000 fő ingázik Szlovéniából, Szlovákiából és mindenekelőtt Magyarországról¹ (e tekintetben ld. a lentebb írtakat).

Burgenland Tartomány fenti „hard” adatai mellett érdemes néhány „soft” tényező adatait is szemügyre venni:

- A G1-es vonalon² (Dél-Burgenland – Bécs) naponta ca. 1.300 utas utazik.
- Az NSB fertővidéki vonalán (Pamhagen – Nesiedler See) éves szinten ca. 700.000 fő az utasszám, ugyanezen érték a GYSEV osztrák üzletágában (Raaber Bahn) ca. 900.000 fő; míg Deutschkreuz – Sopron – Mattersburg – Bécs viszonylatban ca. 1,5 M fő az éves utasszám.

Mind Burgenland, mind pedig Alsó-Ausztria – továbbá kiemelten Bécs – vonatkozásában pedig szükséges szó ejteni a VOR³-ról, mely Ausztria legnagyobb közlekedési szövetségeként a térség közlekedését is szervezi, 1984-es megalakulása óta, s melyben az említett három tartománynak van tulajdonrész⁴. A VOR rendszerében Sopron is benne van, vagyis utazásszervező tevékenységének közvetlen határon átnyúló relevanciája van. A VOR ca. 900 viszonylatot kezel, kb. 11.500 megállóval, éves szinten több mint 1 milliárd főt szállítva.

¹ Az adatok forrása Land Burgenland adatközlése.

² <https://www.verkehrsmittel.info/linie-g1-vor/>

³ Verkehrsverbund Ost-Region GmbH.

⁴ Bécs – 44%; Alsó-Ausztria 44%; Burgenland – 12%.

2.2. A nyugat-magyarországi helyzetkép

Nyugat-Dunántúl közlekedési hálózata alapvetően két fő közlekedési irány - a kelet-nyugati és észak-déli (Borostyán-út/Balti-Adriai Folyosó/SETA) - keresztezésével jellemezhető. A célterület határon átnyúló forgalmát illetően előbbi a hangsúlyos, mely a határ átjárhatóságát, az infrastruktúrát tekintve nem kiegyenlített; az északi terület (Hegyeshalom, ill. tk. Sopron) és Vas megye déli része (Szentgotthárd) átjárhatósága lényegesen jobb, mint a köztes részeké⁵.

A térség vasúthálózata jelentős felújításon ment keresztül, melynek köszönhetően szinte valamennyi fontos vasútvonal villamosított. A vasútvonalak üzemeltetését a MÁV és a GYSEV végzi.

A közlekedési ágazatok (modal split) aktuális megoszlása Nyugat-Dunántúlon az alábbi: 27% busz, 11% vasút, 56% autó, 5% kerékpár⁶. Ugyanakkor a két érintett megyéből kiinduló határon átnyúló forgalomban az autóbuszforgalom aránya gyakorlatilag elhanyagolható, míg a vasúté is csak 3 % körül mozog. **A határtérség egyik legnagyobb problémája a szakterületet tekintve, hogy a határon átnyúló forgalom fennmaradó 97%-a személygépkocsival történik.**

Az ingaforgalmon belül a határon átnyúló ingaforgalom részaránya Győr-Moson-Sopron megyében 14,78 % körül mozgott 2011-ben, amely nemzeti szinten a legmagasabb részarány, összehasonlítva Magyarország teljes területére vetített 2,1 %-al. Az innen ingázók kb. 80%-a naponta max. 1 órát utazik úticéljához. Magyarországon a lakosság átlagosan 71 %-a ingázik legfeljebb 1 órát, míg 2011-ben az ingázásra fordított idő átlagosan 28 perc volt. A Győr-Moson-Sopron megyei lakosság 41,8 %-a ingázik, ez valamivel több, mint a magyar átlag: 34 %.

A Vas-megyei ingaforgalomból a határon átnyúló ingaforgalom aránya körülbelül 10 % volt., mely ca. ötszöröse az említett országos átlagnak. Itt az utasok kb. 80 %-a tölt maximum 1 órát ingázással.

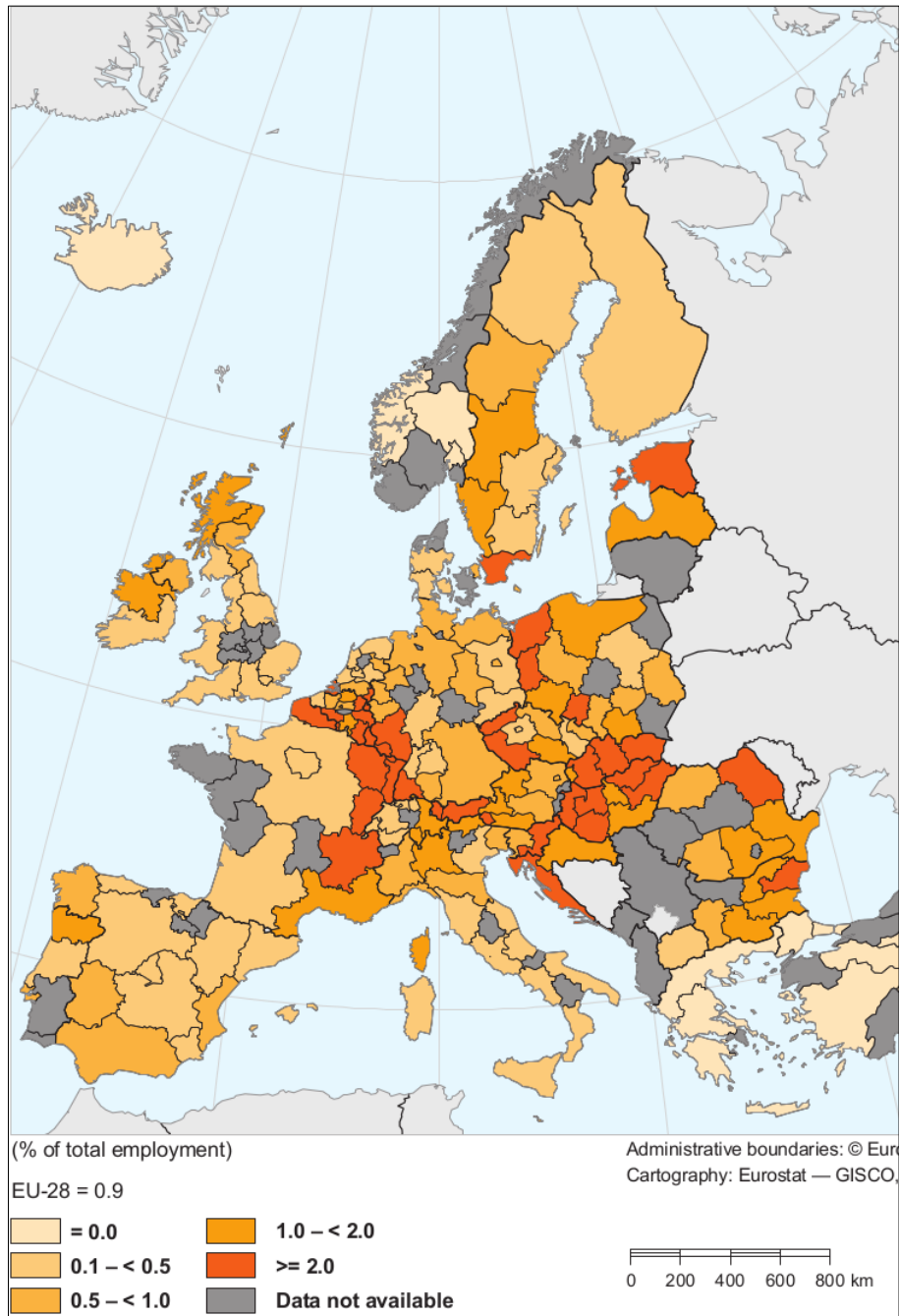
2.3. A határon átnyúló kapcsolódások

A következő térkép jól mutatja az osztrák-magyar határtérség egyedi helyzetét – ábrázolva az összes foglalkoztatotton belül a határon átnyúló ingázásban érintettek arányát:

⁵ Ld. „GrenzBahn” (Oberwart-Szombathely) összeköttetés problémáját, mely tk. egy hiányzó harántirányú kapcsolódás kiépítését célozza az észak-déli irányú útvonalak között.

⁶ Összehasonlításképpen sorra az országos adatok: 22,6%, 9,9%, 67,5%.

2. ábra – Határon átnyúló ingázók aránya a foglalkoztatottak között (NUTS-II)



Forrás: Eurostat - [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Share_of_total_employment_commuting_across_national_borders,_by_NUTS_2_regions,_2015_\(%C2%B9\)_\(%25_of_total_employment\)_RYB2016.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Share_of_total_employment_commuting_across_national_borders,_by_NUTS_2_regions,_2015_(%C2%B9)_(%25_of_total_employment)_RYB2016.png)

Jól látható, hogy a Nyugat-Dunántúl régiója európai összehasonlításban is jelentős mennyiségű határon átnyúló ingázásban érintett munkavállalót bocsát ki – összhangban a fentebb írtakkal, ill. a határtérségben élők napi tapasztalataival.

A 365 km hosszú osztrák-magyar határszakaszon **34 közúti határátkelési** lehetőség van⁷, ami átlagosan 11 kilométerenkénti átkelő-sűrűséget jelent. Ezek azonban olyan aránytalanul oszlanak el, hogy az egymással összelátó, és együttműködni képes települések között gyakran hosszú kerülőutakat kell megtenni.

A **vasúti határátkelések száma** mindösszesen **6**, ebből azonban 5 a célterület északi térségében található – Hegyeshalom, Pomogy/Pamhagen, ill. Sopron/Deutschkreuz/Mattersburg/Ebenfurth -, s ezen belül is három Sopron térségében. Ettől délre csak Szentgotthárd/Jennersdorf képez közvetlen vasúti kapcsolatot.

Az infrastrukturális adottságok mellett legalább annyira fontos a közlekedésfejlesztést tekintve a két tagállam között hosszabb távon fennálló együttműködés, mely a legmagasabb szinteken is nyilvánvaló prioritást képez, melyet jól mutat a témában aláírt közlekedési témájú megállapodások és közös politikai fellépések sora:

- **2013. július 17.;** Győr: Hans Niessl Burgenland tartományfőnöke és Szijjártó Péter Magyarország külügyi és külgazdasági államtitkára Szándéknyilatkozatot írt alá Magyarország és Burgenland közlekedési kapcsolatainak átfogó fejlesztéséről.

3. ábra – Szándéknyilatkozat aláírását követő sajtótájékoztató Hans Niessl és Szijjártó Péter részvételével



- **2014. október 15.;** Budapest: Hans Niessl Burgenland tartományfőnöke és Magyar Levente államtitkár „Joint Declaration of Intent”-et írt alá.

⁷ Lentebbiekben hivatkozott KÖZOP tanulmány 2015-ös adata.

- **2015. november:** Hans Niessl Burgenland tartományfőnöke és Magyar Levente államtitkár közös levele Wilhelm Molterer, az Európai Beruházási Bank EFSI-ért (Európai Stratégiai Beruházási Alap) felelős ügyvezető igazgatójának, és Simon Barnes-nak, az Európai Beruházási Bank Titkárságához tartozó Tanácsadói Szolgáltatások igazgatójának a határon átnyúló közlekedési fejlesztések finanszírozása tárgyában.
- **2017. október 24.;** Brüsszel: Burgenland Tartomány, Külgazdasági és Külügyminisztérium, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a GYSEV képviselői a DG Move és DG Regio képviselőivel tartottak egyeztetést. A brüsszeli megbeszélés két fontos napirendi pontot tartalmazott:
 - Burgenland és Nyugat-Magyarország, mint funkcionális régió közötti szoros együttműködés bemutatása a mobilitás, a közlekedés tekintetében. A korábbi és jelenlegi periódus keretében megvalósult ill. megvalósítás alatt lévő projekteken keresztül felvázolásra kerültek jövőbeni projektelképzelések a határok átjárhatóságának további elősegítése érdekében.
 - Fontos jelzésként került megfogalmazásra az a strukturális probléma, hogy a határmenti Interreg programokban rendelkezésre álló források sem osztrák-magyar, sem más határszakasz viszonylatában nem elégségesek a határmenti együttműködésben megfogalmazott közlekedési célok eléréséhez. Másrészt a bővebb forrásokkal rendelkező CEF⁸ eszköz sem képes ezeket a fejlesztéseket befogadni, mert annak minimális nagyságrendjét viszont nem éri el; vagyis a 2014-2020-as periódus alapjai között egy lényeges „gap” van, ahol mindkét tagállam által támogatott, valós hatást elérni képes határon átnyúló közlekedésfejlesztési projektek esnek ki. Mindez a következő periódusban orvosolható lenne a CEF pályázati előírásainak enyhítésével, hogy a kisebb összegű regionális közlekedési projektek is finanszírozhatók legyenek. A másik lehetőség, jelentősebb Interreg forrás biztosítása; mely nem TEN-T releváns projektekre is igénybe vehető lenne.

Az együttműködés fent vázolt íve mellett fontos továbbá kiemelni az Interreg VA Ausztria-Magyarország Program keretében támogatást nyert **„Smart Pannonia” projektet**, mely az osztrák-magyar határtérség – mint „funkcionális régió” – közösségi közlekedésének fenntartható és „okos”, a két tagállam közös érdekei mentén történő fejlesztését tűzte ki célul⁹. A projekt széles körű partnerségen alapulva egyben a

⁸ CEF – Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz egy új uniós alap (2014-2020), melynek célja a transzeurópai hálózatok fejlesztésének felgyorsítása a 2014-2020 közötti időszakban. A közlekedési ágazatra fordítható teljes pénzügyi kerete 24,05 milliárd euró, ebből 11,30 milliárd eurót kizárólag a kohéziós országok használhatnak fel.

⁹ Ld. <http://www.westpannon.hu/hu/projektek/smart-pannonia>

közlekedési szereplők határon átnyúló – a stratégiai egyeztetések alapjául szolgáló – platformját is megteremteni hivatott.

3. Szakpolitikai célok és irányok Ausztriában (kiemelten Burgenlandban és Alsó-Ausztriában) és Magyarországon

Az előző fejezetben tárgyalt politikai vetülethez kapcsolódóan jelen fejezet keretében a következő szakpolitikai dokumentumok elemző összefoglalására kerül sor, kiemelten fókuszálva a határon átnyúló kapcsolódásokra:

- Magyarország Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiája – 2014 -; és a kapcsolódó KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0026 tanulmány¹⁰
- Burgenland Közlekedési Stratégiája (Verkehrsstrategie Burgenland) – 2014
- Alsó-Ausztria Mobilitáskonceptiója 2030+ (Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+)¹¹

3.1. Magyarország Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiája és a kapcsolódó KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0026 tanulmány

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ vezetésével széles körű szakértői megalapozó munka és társadalmi egyeztetés eredményeként készült el a 2014-2050-es időszakra kiterjedő Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (Stratégia)¹² és benne a kerékpáros koncepció, amelyet másfél év előkészítő munka után 2014. augusztus 28-án az 1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határozat számon fogadott el a magyar kormány.

A stratégia megalapozása során a jelenlegi és távlatban előre jelzett gazdasági környezet, valamint a közlekedés helyzete, lehetséges jövőképe került értékelésre. Felépítését tekintve újdonságnak számít a közlekedési rendszer **funkcionális, térségi együttműködések**re hangsúlyt helyező elemzése.

Ezt a fajta funkcionális elemzést vitte tovább, és bontotta ki a Stratégia határon átnyúló vetületét a **KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0026 sz. projekt** keretében 2015-ben elkészült tanulmány a KÖZOP projektek határmetszési szakaszainak megvalósíthatósági tanulmány szintű feltárásáról, s azok hálózati hatásainak vizsgálatáról a magyar-osztrák határszakaszon.

A projektben elkészült tanulmány célrendszere négy fő célterület köré lett felépítve. Ezek közül a legfontosabb, hogy a jelenleg egymástól elvágott magyar-osztrák

¹⁰https://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9MB.pdf

¹¹http://www.noel.gv.at/noel/NOEL_Mobilitaetskonzept_180815_Druckversion.pdf

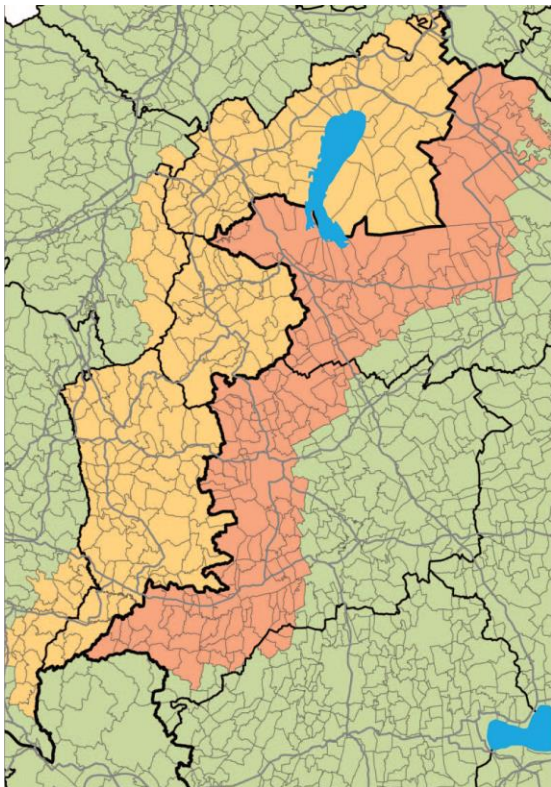
¹²<http://www.kormany.hu/download/b/84/10000/Nemzeti%20K%3CBzleked%3%A9si%20Infrastrukt%3%BAra-fejleszt%3%A9si%20Strat%3%A9gia.pdf>

határvidékek gazdasági-közlekedési integrációjának elősegítése megtörténjen oly mélységben, hogy a Schengeni Egyezményhez tartozó Ausztria és Magyarország között a határvonal semmiféle fizikai akadályt ne jelentsen a két ország közötti bármely szintű, rendszerességű és célú személy- és áruforgalom számára.

További célja, hogy a határvidéknek, mint potenciálisan egységes gazdasági térnek a megfelelő és kellő mélységű értelmezése megtörténjen egy egységes közlekedési hálózatban való gondolkodás során, amelynek lényege nem konkrétan az összekötés, hanem egy integrált gondolkodás és tervezés keretében történő koherens rendszeralkotás.

A munkát a Főmterv Zrt. végezte el 2014. márciusa és 2015. májusa között, szorosan bevonva a végrehajtásba Burgenland tartományi kormányhivatalát is.

4. ábra – A funkcionális régió vizsgálati területe (KÖZOP)



A tanulmány során a tágabb értelemben vett határvidéknek, mint a határmetszésre ható, potenciálisan egységes gazdasági térnek Győr-Ménfőcsanak, Vas és Zala megyék területét, Burgenland tartományt, Szlovéniában Muravidéket (Pomurska régió), Horvátországban Muraköz megyét (Medimurska zupanija), illetve Szlovákiában a Pozsonyi kerülethez tartozó Pozsonyi és Szenci járásokat, valamint a Nagyszombati kerülethez tartozó Dunaszerdahelyi járást vették tekintetbe.

A vizsgálat a funkcionális régió szintjén kezdődött meg, majd ezen belül a magyar-osztrák határ mindkét oldalán egy 2x15 km-es szűkebb határövezetre koncentrált.

Az elkészült tanulmány egyik legfontosabb és egyben leginnovatívabb része éppen a funkcionális régió elemzése.

Funkcionálisan együttműködő régióknak, térségnek nevezzük azokat a területi egységeket, melyek térszerkezetében és arculatában jelentős gazdasági, társadalmi vagy környezeti feladat ellátása jelenik meg, mely kihatással van a társadalmi és területi munkamegosztásra. Ezek nem kizárólagos és semmiképpen nem szabályozási jellegű térségek.

A funkcionális régió a következő logikai és fizikai szinteken értelmezendő:

- **Társadalmi és gazdasági kapcsolati hálózatok:** olyan társadalmi (pl. nemzetiségi) és gazdasági, kutatási, oktatási együttműködések (pl. ipari klaszterek), melyek térszervező erővel bírnak.

- **Mobilitási igények:** a társadalom tagjai számára a kapcsolati hálózatokból, vagy azt leképező intézményi és gazdasági együttműködési- és szabályozási formákból adódó mobilitási igények (elsősorban területi alapú szolgáltatások elérése, ingázó forgalom) beleértve a kikapcsolódás és idegenforgalmi célpontokhoz való kapcsolódást.

- **Közlekedési hálózatok, útvonalak:** közlekedési igényekből fakadó forgalmi áramok kiszolgálását lehetővé tevő infrastruktúra és szolgáltatási kapcsolatrendszer, melyek közül elsősorban a nagytávolságú és a távolsági, regionális közlekedés áramait levezető hálózati elemek meghatározóak.

Hangsúlyozandó, hogy a funkcionális régiók függetlenek a közigazgatási és ország határoktól. A funkcionális régiók általában átfedik egymást, mivel egyes agglomerációk különböző irányokba is kommunikálnak.

1. sz. keretes írás – A funkcionális régió

Mint fentebbiekből is látható, **a funkcionális régió erős közlekedési kapcsolatok mellett értelmezhető, ill. ezek tekintetében erős igény lép fel.** Ezek fejlesztése érdekében a tanulmány a következő stratégiai célokat fogalmazza meg (*kiemelve a közvetlen határon átnyúló relevanciával bírókat*):

- A jelenleg hiányzó közlekedési kapcsolatok miatt felmerülő futásteljesítmény (utazási idő) baleseti kockázatok csökkentése.
- Közlekedés által okozott lokális környezeti problémák kiküszöbölése úgy, hogy az más településen se okozzon gondot.
- A ma lokálisan megjelenő, esetleg kedvezőtlen forgalmi terhelés szétosztása több átvezetésre.
- Meglévő mellékút-hálózati kapcsolatok fejlesztése, új mellékúti kapcsolatok kialakítása.
- **A határmenti terület másod- és harmadrendű gócpontjainak bekötése a TEN-T törzs-, vagy átfogó hálózat elemeibe.**
- **Zsáktelepülési jellegek megszüntetése új - határmetsző jellegű - mellékutak kiépítésével.**
- **Hiányzó települési kapcsolatok kialakítása szomszédos települések között – határmetsző jellegű - mellékutak fejlesztésével;**
- **Az országhatáron túl meglévő, tervezett gyorsforgalmi elemek elérhetőségének javítása - határmetsző jellegű - mellékutak fejlesztésével;**
- Új gyorsforgalmi úthálózati kapcsolatok (új csomópontok létesítése meglévő és tervezett gyorsforgalmi elemeken).
- A tömegközlekedés és környezetbarát közlekedés használatának ösztönzése;
- **Új vasúti infrastruktúra elemek fejlesztése.**
- Vasúti és autóbusz viszonylatok fejlesztése (új viszonylatok meglévő pályákon);

- **Tömegközlekedési szolgáltatások koordinációjának javítására és az integrált információs rendszerek, díjtarifák és menetrendek támogatására irányuló intézkedések.**

Fenti célok elérése érdekében a következő operatív teendőket is tartalmazza a Tanulmány:

- Egy átfogó Megvalósíthatósági Tanulmány tartalmazza az összes vizsgált, és továbbtervezésre alkalmas fejlesztés leírását, hálózati szerepét, általános elemzését, és a róluk készített projekt lapokat.
- 48 Rész-megvalósíthatósági Tanulmány készült. Ezek már részletesen, és tanulmányterv szinten ismertetik a fejlesztés lehetséges nyomvonalát, vagy azok változatait, a műszaki jellemzőket, a közgazdasági, környezeti, örökségvédelmi, forgalmi szempontokat, valamint a fejlesztés várható hatékonyságát és kockázatait.
- Elkészült egy kapcsolódó Cselekvési Terv, amely részletezi a megvalósítással kapcsolatos feladatokat, bemutatja a lehetséges fejlesztési pénzforrásokat, és a sokféle szempont szerint összeállított rangsorolást. Ezek nem fontossági sorrendet jelölnek, hanem olyan tervezői értékelést, mely a műszaki, közgazdasági és fejlesztéspolitikai szempontok összevetését számszerűsítik.

a. Burgenland Közlekedési Stratégiája – 2014

Burgenland Tartomány közlekedési stratégiája széles körű egyeztetést követően 2014-ben került elfogadásra¹³, miután a 2002-es közlekedési koncepció gazdasági, közlekedési és politikai peremfeltételei gyökeresen megváltoztak.

A stratégia célja hosszútávú, célorientált keretrendszer meghatározása a fejlesztések megalapozása érdekében, mely lehetővé teszi:

- A jelenlegi közlekedési rendszerben rejlő lehetőségeknek az egyes célcsoportok igényeire szabott jobb kihasználását.
- A szűk idő- és pénzbeni lehetőségek miatt a beavatkozások hatás és fontosság szerinti prioritizálását.
- Más szakterületekkel történő egyeztetések révén a szinergiák kiaknázását.

A közlekedési stratégia megalkotása módszertanilag kétfókuszú volt. Egyrészt a meglévő koncepciók, adatok és információk elemzésén. másrészt pedig a lakosság konkrét igényeinek felmérésén nyugodott.

¹³ https://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9MB.pdf

A stratégiai a következő főbb fejlesztési elképzeléseket fogalmazza meg (kiemelve a jelentős határon átnyúló hatással bíró elemeket):

- Kismarton és Bécs közvetlen vasúti összekötése.
A tartományi főváros és Bécs összekötése benfurthon és a pottendorfi vonalon keresztül hosszú évek óta a tartományi közlekedéspolitika alapvető célkitűzése¹⁴.
- A (Deutschkreutz –) Sopron – Mattersburg – Wr. Neustadt (– Bécs) vonal villamosítása és modernizálása

Ez a vonal az egyik legfőbb ingázási tengely Magyarország/Burgenland és Bécs között, egyben mint a már említett SETA-tengely része is kiemelkedő jelentőséggel bír. Villamosítása és felújítása révén egy attraktív kínálati elem jönne létre, melynek tovagyrúzó nemzetközi hatásai is lennének távolabbi regionális centrumok elérését tekintve (pl. Mattersburg – Zágráb 3h 15 perces elérése).

- A schwechati repülőtér elérhetőségének javítása.
A götzendorfi összeköttetés egy ca. 14 km-es (160 km/h sebességre alkalmas) pálya kiépítése révén lehetővé tenné, hogy a pozsonyi és budapesti vonal forgalma a schwechati repülőtér érintésével érkezen Bécsbe. A beruházás a 2012-es költségvetési korrekciók áldozata lett, ugyanakkor megvalósítását tekintve egyetértés van Bécs, Alsó-Ausztria és Burgenland között.
- Dél-Burgenland közösségi közlekedési elérhetőségének javítása Bécs és Kismarton irányába
A lakossági lekérdezés alapján a Felsőőr-Friedberg vasúti összeköttetés az egyik legfőbb igény a térségben. Tágabb összefüggésben vizsgálva a kérdést, az összefügg a már többször említett SETA-korridor kérdésével, és a határon átnyúló Szombathely-Felsőőr összeköttetéssel („GrenzBahn”).

Jelentős potenciált rejt továbbá magában Dél-Burgenland vonatkozásában a határral párhuzamosan futó Szentgotthárd-Szombathely-(Sopron) GYSEV vonal, mely ideális esetben akár 2,5 óra alatti összeköttetést is biztosíthat Bécs irányába. Ennek kiaknázásához ugyanakkor még számos beruházás szükséges, így mindenekelött:

- Gyorsított ingavonatok beállítása Jennersdorf – Szombathely – Sopron – Wien/ Eisenstadt között.
- Szentgotthárd-Jennersdorf vonal villamosítása.
- Dél-Burgenland településeinek jobb összekötése a vonal megállóival.

¹⁴ Ehhez kapcsolódóan a GrenzBahn Interreg projekt egy munkacsomagja vizsgálta a Sopron-Ebenfurth közötti szakaszra vonatkozó beruházási és üzemeltetési terveket és lehetőségeket.

b. Alsó-Ausztria Mobilitáskonceptiója 2030+ (Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+)

Alsó-Ausztria Mobilitáskonceptiója 2030+¹⁵ számos, jelentős határon átnyúló hatással bíró kezdeményezést nevesít, külön hangsúlyozva a Bécs-Brünn-Pozsony-Győr/Sopron által határolt Centrope-térség fejlesztésének szükségességét. A stratégia figyelembe veszi továbbá a Duna-stratégia, mint magasabb szintű regionális tervezési egység hatásait is.

A megcélzott – határon átnyúló relevanciával is bíró – kezdeményezések a következők:

- Határon átnyúló intermodális közlekedési információs rendszer kiépítése – távlatilag a Centrope térség egészére.
- Attraktív jegyrendszer kidolgozása a határon átnyúló személyforgalomra.
- TEN-hálózati fejlesztések.
- Duna, mint hajózási útvonal fejlesztése.

c. Kapcsolódó nemzetközi kezdeményezések, stratégiák

Infrastructure Needs Assessment Tool (INAT):

A Centrope kezdeményezés keretében kidolgozott INAT-stratégia¹⁶ a tágabb térség közlekedésfejlesztési beruházásai és közlekedési menedzsmentje számára képez keretstratégiát. A 2030-ra vonatkozó „infrastrukturális vízió” olyan közös bázisként értelmezhető, mely a konkrét kétoldalú beruházások megalapozója lehet.

Bratislava Umland Management (BAUM)

A BAUM és BAUM2020 projektek keretében „Pozsony térségmenedzsmentje – a területfejlesztés koordinációja” címszó alatt a térbeli fejlődésre vonatkozó közös stratégiák kerülnek kidolgozásra Pozsony térségében.

Bár a BAUM projektek osztrák-szlovák relációban valósulnak meg, Pozsony térbeli fejlődésének közvetlen határon átnyúló vonatkozása van a hármashatár térségének egésze, így Magyarország számára is. Nem véletlen tárgyalta ezeket a fejlődési trendeket jelen projekt, mind a „normál”, mind pedig a 2018. április 9-i „gördülő” képzési akadémia keretében¹⁷. Hiszen Pozsony szuburbanizációs trendjeinek éppúgy erős határon átnyúló vetülete van, mint a térség munkaerőpiaci-, és gazdasági trendjeinek.

¹⁵ http://www.noel.gv.at/noel/NOEL_Mobilitaetskonzept_180815_Druckversion.pdf

¹⁶ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008393z.pdf>

¹⁷ <http://www.westpannon.hu/hu/hirek/connreg-at-hu--gordulo-kepzesi-akademia-gazdasag-kozlekedes-turizmus-kornyezet-es-termeszetvedelem-teruleteken>

South East Transport Axis (SETA)

A SETA projekt Bécs és Pozsony kiindulással, Nyugat-Dunántúlon keresztül Zágrábig ill. az Adriáig vizsgálta azokat a vasúti beruházási lehetőségeket, melyek révén a határont átnyúló régió számára is attraktívabb vasúti összeköttetés teremthető. Osztrák-magyar vonatkozásban ilyen mindenekelőtt a Sopron-Mattersburg-Wiener Neustadt vonal és az ebenfurthi delta. De ide tartozhat a már említett GrenzBahn, mely az Oberwart-Szombathely összeköttetés révén Dél-Burgenland és Bécs összeköttetését is javíthatja.

4. Intézményi struktúra, stakeholder elemzés






4.1 Ausztriában (kiemelten Burgenlandban és Alsó-Ausztriában)

Az intézményi szereplők között Ausztriában a következő hangsúlyos stakeholderekkel szükséges számolni:

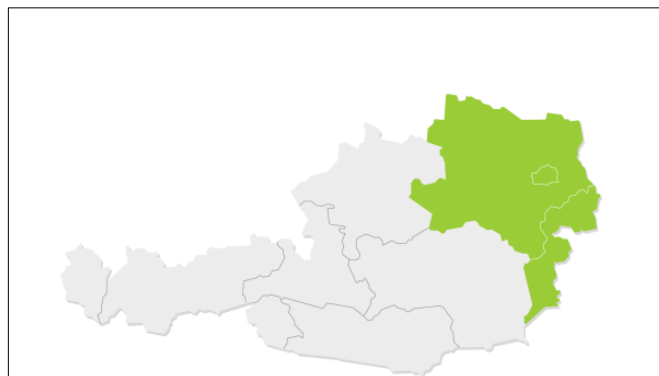
- **VOR GmbH Verkehrsverbund Ost-Region Gesellschaft m.b.H. - Keleti Régió Közlekedési Szövetség (VOR)**

Ausztria első és legnagyobb közlekedési szövetsége 1984-ben került megalapításra.

A szövetségben az alábbi partnerek vesznek részt:

- ÖBB Personenverkehr AG 
- Wiener Lokalbahn AG 
- Wiener Linien GmbH & CoKG 
- GYSEV Zrt. 
- NÖ Verkehrsorganisationsgesellschaft 

5. ábra – A VOR működési területe



Forrás: VOR

Lakosság száma:	3,7 Mio.
Terület:	23.562,71 km ²
Utasszám:	1,027 Mrd.
Munkatársak száma:	11.948
Vonalak száma:	881
Megállók száma	11.784
Kilométer/év:	vasút ~38 millió, Busz ~65 millió, Wiener Linien ~135 Mio.

Mint fenti számok is jól mutatják a VOR Bécs, Alsó-Ausztria és Burgenland vonatkozásában gondoskodik egy koordinált kínálat kialakításáról, egyben egyfajta köztes szerepet betöltve az utazóközönség, a közlekedési vállalatok, az önkormányzatok és a politika között, az olyan nagyvárosi terekben, mint Bécs éppúgy, mint a rurális térségekben.

- **ÖBB - Osztrák Államvasutak**

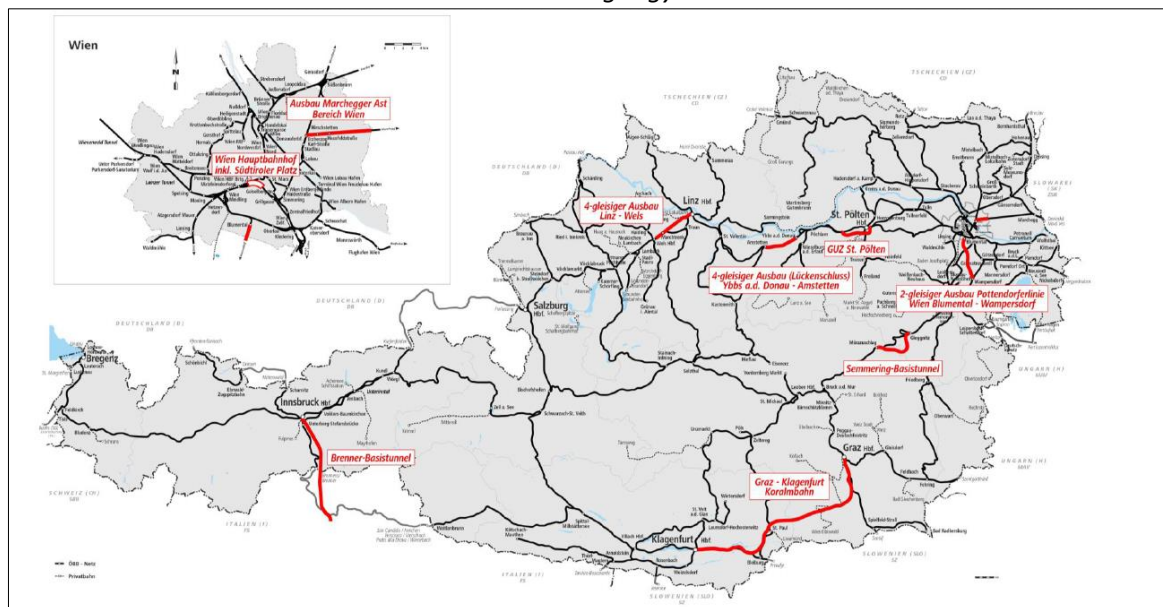
Ausztria legnagyobb vasúttársaságánál 40.000 alkalmazott gondoskodik az 1,3 M napi utasforgalom és a 300.000 tonna áruforgalmazás lebonyolításáról. Az ÖBB teljesítménye révén évente 3 M tonna CO₂ emisszió-kibocsátás kerül megelőzésre. 2016-ban az ÖBB vonalain 461 M utas került elszállításra¹⁸ – ebből kerek 209 M a helyi és regionális közlekedésben, 35 M a távolsági járatokon, és 217 M buszon.

Az ÖBB teljes vasúti hálózatának hossza 4.826 km, melynek 3%-a, 156 km Burgenlandban, 30%-a, 1.455 km pedig Alsó-Ausztriában található. Utóbbi tartomány területén emellett három TEN-korridor is fut.

Az ÖBB legnagyobb beruházásait mutatja a következő térkép – köztünk a közvetlen osztrák-magyar relevanciával pottendorfi és semmeringi beruházást, valamint a szintén hatást gyakorló bécsi nagyberuházásokat:

¹⁸ Összehasonlításul: a MÁV teljesítménye ennek durván a negyede: 2017-ben 110,8 M utast szállított. (Forrás: Railway Statistics Synopsis.) Ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy az ÖBB teljesítményének közel fele buszos közlekedtetést takar.

6. ábra – Az ÖBB legnagyobb beruházásai



Forrás: ÖBB Infrastruktur AG

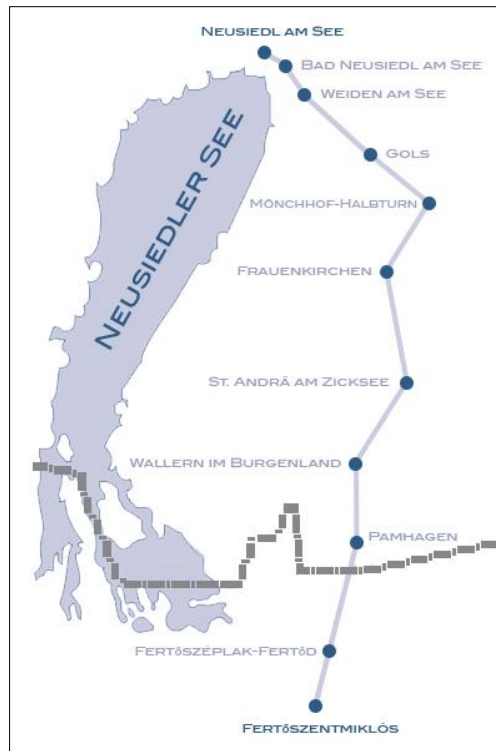
Az ÖBB 2022-ig 93 M €-t tervez beruházni Burgenlandban – alapvetően a helyi vasútvonalak, vasútállomások és P+R létesítmények modernizálásába. Emellett az egyik kulcsprojekt a Kismarton-Bécs menetidő lerövidítése lenne, a mostani 60 percről 45 percre, a kismartoni delta megépítése révén.

Az ÖBB 2022-ig 3,3 Mrd €-t tervez Alsó-Ausztriában beruházni, melyek közül a legnagyobb beruházás a Semmering bázislagút kiépítése. További stratégiai projektek a már említett pottendorfi beruházás, a St. Pölten térségében zajló fejlesztések, és Bécs-Pozsony összeköttetés javítása.

- **Neusiedler Seebahn GmbH – Fertővidéki Vasút**

A vasúttársaság az 1897-ben alapított Neusiedler Seebahn Rt. jogutódjaként 2010-ben került bejegyzésre. Többségi tulajdonosa a Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH. (50,1%), az osztrák állam mellett (49,9%). A vasútvonal magyar szakasza (o.h. – Fertőszentmiklós) 2015. 07.01. óta a GYSEV Zrt. tulajdona.

7. ábra – Az NSB Gmbh vonala (a GYSEV tulajdonú magyar szakasszal együtt)



Forrás: NSB

A Fertőszentmiklós – Neusiedl am See vonal jelentős határon átnyúló hatással bír – mind turisztikai szempontból, mind pedig a munkaerő mozgását tekintve. Fontos kiemelni továbbá, hogy ezen a vonalszakaszon zajlik a 2014-2020-as periódus osztrák-magyar Interreg programjának legnagyobb projektje, mely e vasútvonal modernizálását célozza meg¹⁹.

4.2 Nyugat-Dunántúlon

- **ÉNYKK**

Az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zártkörűen működő Részvénytársaság megalapításával, közös irányítás alatt működnek Győr-Moson-Sopron, Vas, Veszprém és Zala megye helyközi közösségi közlekedési szolgáltatói. A központ székhelye Szombathely.

A Volán-társaságok átalakítása a közlekedésért felelős Nemzeti Fejlesztési Minisztérium felügyelete alatt és a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. koordinálásával történt.

Az átalakítás részeként az Északnyugat-magyarországi régióhoz tartozó Volán-társaságok állami tulajdonban lévő részvényeit – a többi régióhoz hasonlóan – a

¹⁹ CrossBorder Rail - Vasúti infrastruktúra kiépítése Ausztria és Magyarország között regionális központok TEN-T hálózathoz való csatlakozása c. projekt; ATHU16.

Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. 72/2013 (III.20.) számú Alapítói Határozatával 2013. március 20-án a régiós központi társaságba apportálta. A teljes szervezeti integráció 2014 év végére valósult meg. Az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt., - a Bakony, Balaton, Kisalföld, Somló, Vasi és Zala Volán Zrt.-k jogutódjaként – jelenleg 1424 autóbusz és 27 autóbusz-állomás üzemeltetését és 4243 fő munkavállaló foglalkoztatását koordinálja. Az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. fentiek alapján, a 6 régiós társaság közül a legnagyobb összeteljesítményt képviseli. A közlekedésért felelős miniszter, valamint a Volán társaságok között 2004 decemberében közszolgáltatási szerződések jöttek létre, melyek a 2016-ban történt meghosszabbítás alapján 2019. december 31-ig hatályosak.

- **GYSEV Zrt.**

A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Zrt. (GYSEV) németül: Raab–Oedenburg–Ebenfurter Eisenbahn AG, Magyarországon és Ausztriában működő, integrált vasúttársaság. Székhelye Sopronban, ausztriai központja Vulkapordányban található.

8. ábra – A GYSEV vonalhálózata



Forrás: GYSEV Zrt.

A Vasúttársaság története 1872-ben kezdődött, amikor báró Erlanger Viktor engedélyt kapott a részvénytársaság alapítására. Vasútalapításának célja az volt, hogy Bécs kikerülésével a lehető legrövidebb gabonaszállító útvonalat hozza létre Győr és a nyugat-európai felvevőpiac között. Az első vonalszakasz Győr és Sopron között 1876. január 2-án nyílt meg. A Sopron és Ebenfurt közötti

szakaszt 1879. október 28-án adták át a forgalomnak. A csatlakozó Fertővidéki Helyiérdekű Vasút 1897. december 19-én kezdte meg működését. Ekkor az érintett terület még teljes egészében Magyarországhoz tartozott.

A változást az első világháborút követő határmódosítások hozták meg. A módosítások értelmében a vasútvonalat kettévágták, egyik fele Magyarország területéhez tartozott továbbra is, ám másik része osztrák fennhatóság alá került. Az első világháborút követő saint germain-i, majd pedig a trianoni békeszerződések alapjaiban rázták meg a vasúttársaságot, de tulajdonképpen ennek köszönhető a jövőjét is, hisz a békeszerződések alapján az Osztrák Állam belépett 1923-ban a koncesszióba, így hozzájárult a cég engedélyokiratának módosításához és az osztrák felségterületen lévő vonalrészre – mint osztrák magánvasútra – önálló engedélyokiratot bocsátott ki. A járműveken megjelent a Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn felirat, a menetrendek kétnyelvűvé váltak, az osztrák megállóhelyeken német nyelvű táblákat helyeztek ki.

A kialakult rendszer azóta sem változott, azaz a GYSEV Zrt. egy soproni székhelyű, egységes társaság, amely a két ország területén két – tulajdoni, gazdálkodási és elszámolási rendszere szempontjából önálló, az adott ország előírásai szerint üzemelő – vállalkozást tart fenn. A társaság felügyeletét Magyarország részéről a magyar, Ausztria részéről az osztrák közlekedési tárca látja el.

Tulajdoni szerkezete:

Magyar állam 65,6 % Osztrák állam 28,2 % és Strabag SE 6,1 %

GYSEV tulajdonú pályahálózat:

Győr – Sopron – Ebenfurt

Fertőszentmiklós – oh.(FHÉV)

Minden további hazai GYSEV hálózat magyar állami tulajdonban van, a GYSEV vagyongazdálkodása és üzemeltetése mellett.

Vonalhálózatának hossza 509 km, amelyből 439,5 km magyar, 69,5 km pedig osztrák területen fekszik.

Az 1980-as években a társaság elsőként alakított ki kapcsolatot a régió osztrák és magyar oldala között azáltal, hogy Sopront és térségét bevonta a Bécs központú, Keleti Régió Közlekedési Szövetségbe (VOR).

- **FHÉV Zrt.**

2015. július 1-én a GYSEV Zrt. megvásárolta a FHÉV Zrt.-t az NSB GmbH osztrák gazdasági társaságtól. Így az FHÉV Zrt. Fertőszentmiklós és Pamhagen (Pomogy) közötti, 11 kilométeres, magyarországi szakasza a GYSEV Zrt. soproni székhelyű vasúttársaság tulajdonába került.

Az FHÉV magyarországi és ausztriai szakaszának üzemeltetését az eddigi gyakorlatnak megfelelően a továbbiakban is a GYSEV Zrt. végzi.

A FHÉV Zrt. eredetileg Celldömölk (Kisczell) állomásról Eszterháza-Fertőszentmiklóson keresztül Parndorfig nyúló 111 km hosszú vasútvonalán, 1897 december 19-én indult meg a forgalom. A trianoni békeszerződés után a pálya 38 km-es szakasza Ausztriához került. A magyarországi vonal jelentős részét 1979-ben megszüntették, azóta Fertőszentmiklóst és az ausztriai Neusiedl am See (Nezsider) települést köti össze a vasút. A vonal üzemeltetését a kezdetektől fogva, mind a magyarországi, mind az ausztriai részen a GYSEV Zrt. végzi.

A vonal villamosítása 2004-re készült el – jöllehet magyar áramrendszerrel, de a vonalon az ÖBB (Osztrák Vasúttársaság) kétáramnemű szerelvényei is közlekednek. A közszolgáltatási személyszállítást a GYSEV Zrt. biztosítja, az ÖBB-től bérelt villamos motorvonatokkal és igavonatokkal.

A FHÉV Zrt. részvényeit 2010-ben az NSB GmbH-ra átruházták, melyhez egy osztrák törvény biztosított jogalapot. Ettől a gazdasági társaságtól vásárolta meg a GYSEV Zrt. az FHÉV Zrt.-t, amely a továbbiakban a GYSEV Zrt. 100 százalékos tulajdonú leányvállalataként működik tovább.

4.3 Határon átnyúló kapcsolódások

Jelen kérdés – a hálózatosodás – vizsgálata tárgyában, támaszkodva a RECOM előzményprojektek megállapításaira és módszertanára - mindenekelőtt annak hálózati analízisére²⁰ -, történik meg a tématerület szereplőinek áttekintése. Ennek keretében a Technikai Titkárság által nyújtott adatszolgáltatás²¹ bázisán egy interaktív térkép került kialakításra, melynek a fenntartható közlekedés és a határon átnyúló összeköttetések szűk keresztmetszeteinek megszüntetése (TO7) tématerületre vonatkozó tartalma elérhető az alábbi linken:

https://qgiscloud.com/250M81/Interreg_V_A_AT_HU_2014_2020_Cloud_online2019/?bl=mapnik&st=&l=Priority%203&t=Interreg_V_A_AT_HU_2014_2020_Cloud_online2019&e=1683594%2C5934784%2C2089994%2C6122903

Hivatkozott dátummal bezárólag ezen a tématerületen 5 projekt keretében 21 partner dolgozott együtt, melyek közül értelemszerűen 5 vezető partner; míg 2 stratégiai partner, és 14 „normál” támogatásban részesülő projektpartner van:

²⁰ http://www.recom-huat.eu/files/sk-recom-huat2014-130917_nwa_bericht.pdf

²¹ Melynek dátuma 2018. május 11., így az adatok is az ezzel a dátummal bezárólag támogatásban részesült projekteket tartalmazzák.

9. ábra – A fenntartható közlekedés és a határon átnyúló összeköttetések szűk keresztmetszeteinek megszüntetése tématerület (TO7) projektjei

Projekt címe	Partner szerepe	Az intézmény neve	Partner székhelye/telephelye
CrossBorder Road	Projektpartner	NIF National Infrastructure Developing Private Company Limited	Budapest
	Vezető partner	Federal Government of Burgenland	Eisenstadt
	Projektpartner	Neusiedler Seebahn GmbH	Wulkaprodersdorf
	Projektpartner	Regionalmanagement Burgenland Ltd	Eisenstadt
	Vezető partner	Győr-Sopron-Ebenfurth Railway Corp	Sopron
Várbalog-Halbtorn	Vezető partner	NIF National Infrastructure Developing Private Company Limited	Budapest
	Projektpartner	Federal Government of Burgenland	Eisenstadt
	Vezető partner	Federal Government of Burgenland	Eisenstadt
St.Margarethen-Fertőrákos	Projektpartner	NIF National Infrastructure Developing Private Company Limited	Budapest
	Vezető partner	NIF National Infrastructure Developing Private Company Limited	Budapest
Rajka – Deutsch Jahrndorf	Projektpartner	Municipality of Rajka	Rajka
	Projektpartner	Federal Government of Burgenland	Eisenstadt
	Projektpartner	Győr-Sopron-Ebenfurth Railway Corp	Sopron
	Projektpartner	Regional Government of Burgenland	Eisenstadt
SMART-Pannonia	<i>Stratégiai partner</i>	<i>Hungarian Cycling Alliance</i>	<i>Budapest</i>
	Projektpartner	Regionalmanagement Burgenland Ltd.	Eisenstadt
	Projektpartner	Transport Infrastructur Burgenland Ltd.	Eisenstadt
	Vezető partner	West Pannon Regional and Economic Development Public Nonprofit Ltd.	Szombathely

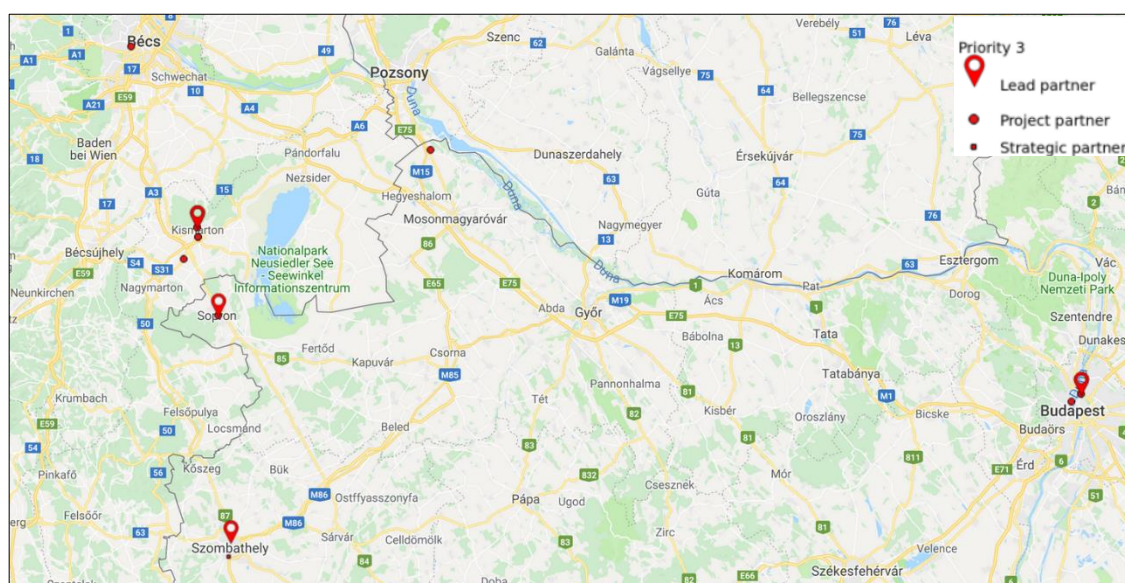
SO31 A regionális központok határokon átnyúló, a TEN-T hálózat felé irányuló kapcsolódásának javítása

SO32 A fenntartható közlekedés előmozdítása és kapacitáshiányok

<i>Stratégiai partner</i>	<i>Centre for Northwest Hungarian Transport</i>	<i>Szombathely</i>
Projektpartner	Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH	Wien
Projektpartner	Ministry of Foreign Affairs and Trade	Budapest

A vezető partnerek megoszlása abszolút magyar túlsúlyt mutat (4:1), míg a teljes mezőnyt illetően ugyanez az arány már kiegyenlített 11:10, Magyarország „javára”. Említett térképi megjelenítés tématerületre vonatkozó kivonata a következő képet mutatja:

10. ábra – A fenntartható közlekedés és a határon átnyúló összeköttetések szűk keresztmetszeteinek megszüntetése tématerület (TO7) projektjei



A tématerület korábban részletesen ismertetett stakeholderei egyben az Interreg programnak is aktív szereplői. Összehasonlítva más tematikus területekkel, ill. prioritásokkal, a közlekedés tématerület mezőnye sokkal erősebben koncentrált – értelemszerűen kevesebb szereplő érdekelt az ilyen jellegű projektekben.

A közvetlen határon átnyúló kapcsolat megléte is erős peremfeltétele ezeknek a projekteknek, mely a szereplők térbeli elhelyezkedésén is jól nyomon követhető – a célterület déli része egyáltalán nem vesz részt ezekben a projektekben. Fontos kivételt jelent viszont Bécs, mely a VOR révén érintett – amely szereplő viszont Alsó-Ausztriában és Burgenland teljes területén is működik -, továbbá a centralizált magyar államberendezkedés miatt is fontos szerepe van a budapesti partnereknek. Utóbbi egyrészt a NIF révén, operatív vonalon jelenik meg, másrészt fontos kiemelni a

Külgazdasági és Külügyminisztérium aktív stratégiai szerepét²², mely a közlekedésfejlesztés legmagasabb szintű aktív támogatását jelenti.

Más tématerületekhez hasonlóan még inkább jelentőséggel bír, hogy a tématerület projektjei uniós ciklusokon átívelő módon kapcsolódjanak egymáshoz, e tekintetben számos szinergia mutatható ki, ahol a jelen periódus projektjei a korábbi periódusok aktivitásait viszik tovább, értelemszerűen egy magasabb szinten. Ilyen projektek voltak mindenekelőtt:

- **Grundlagenstudie NSB AG:** a projekt keretein belül a Fertővidéki Helyi Érdekű Vasút Zrt. fenntartási és beruházási költségei kerültek felbecslésre. A projekt célja a küszöbön álló intézkedések és az ezekkel járó költségek megállapítása volt, melyek fent említett, jelenleg futó CrossBorder Rail projekt alapjául szolgáltak.
- **Fertő-Hanság Mobil.** A projekt célja volt a modern és teljesítőképes vasúti közlekedés biztosítása, és a Fertővidéki Helyi Érdekű Vasút pályaszakasz üzemi biztonságának növelése az előző pontban említett ETE-projekt eredményeire építve. Fontos célok voltak ezen kívül egy zárt, határon átnyúló kerékpárút-hálózat létrehozása a „GreMo Pannonia” projektben kidolgozott kerékpáros közlekedési terv alapján, valamint a régió „ökoturisztikai modellrégió”-ként való pozicionálása.
- **Gremo Pannonia 2008-2011:** A projekt egy átfogó intézkedési csomagot irányzott elő a Burgenland / Nyugat-Magyarország terület ökomobilitásának és regionális elérhetőségének javítására, megalapozva egyben a jelen periódusban is futó Smart Pannonia projekt munkacsomagjait.
- **EMAH:** A projekt célja mindenekelőtt az osztrák-magyar határtérségben ingázók mobilitási szokásainak a felmérése, és az emberek környezetbarát közlekedési szokásainak ösztönzése volt – a projekt keretében végzett széles körű felmérés mindmáig egyik fontos kiindulópontja a határon átnyúló aktivitásoknak a tématerületen belül.
- **GrenzBahn:** A „Határon átnyúló vasúti kapcsolatok Burgenland - Nyugat-Magyarország” elnevezésű projekt keretében a már említett, tervezett Oberwart-Szombathely és a meglévő Sopron-Ebenfurth vasúti vonalakra készültek megvalósíthatósági és műszaki tanulmányok, üzemeltetési költségbecslések, illetve költséghatékonysági elemzések. A projekt által megkezdett aktivitások a SmartPannonia projekt munkacsomagjaként a 2014-2020-as programperiódusban is folytatódnak.

²² Ld. e tekintetben a 2.3. fejezetben korábban írtakat.

5. Hazai és nemzetközi best practice-ek és területfejlesztési beavatkozások értékelése

A best practices vizsgálatánál olyan példaadó kezdeményezések kerülnek bemutatásra, melyek az osztrák-magyar határtérség vonatkozásában is relevanciával bírhatnak a jövőt illetően – ugyanakkor nem feltétlen ennek a határtérségnek a projektjei.

„Dél-tiroli modell” - határon átnyúló menetrendi szolgáltatások egyeztetése

A best practice jó példát mutat arra, hogy még eltérő szolgáltatói környezetben is lehetséges a menetrendek határon átnyúló egyeztetése és a közszolgáltatások működtetése. A példa közvetlen relevanciával bír Sopron vonatkozásában, melynek állomásán nem csak eltérő szolgáltatók és megrendelők szerelvényei találkoznak, de eltérő, egymással jelen állapotban kevésbé kompatibilis menetrendek is. Tágabb kitekintésben értelemszerűen a határtérség egésze is érintett, ahol jelenleg – mint korábban hivatkozásra került – gyakorlatilag hiányzik a menetrend szerinti határon átnyúló buszforgalom.

A dél-tiroli példában alapvetően rurális területen történik meg a közszolgáltatások megszervezése, ahol a települések mérete tipikusan 1500 – 5000 fő között mozog. A buszos közlekedés ütemes módon szervezett, közvetlen ráhordással a vasútállomásokra, biztosítva ott a csatlakozást. A határon átnyúló közlekedésszervezés mind Svájc, mind pedig Ausztria irányába működik, a megrendelők azonban nem hoztak létre tarifaközösséget – így a dél-tiroli mobilitáskártyával az érintett osztrák szakaszokon is lehet fizetni, ugyanakkor a km-re vetített díjszabás lényegesen magasabb, mint az olasz oldalon.

11. ábra – Buszvégállomás, ill. tájékoztató interaktív táblája Dél-Tirolban



Ez a fajta határon átnyúló együttműködés nem „totális” – azaz nem azonos szolgáltatókkal, megrendelőkkel és minden elemében azonos peremfeltételekkel dolgozik, hanem csak azokat a minimálisan szükséges elemeket hangolja össze (ütemes menetrend határon átnyúló forgalomban, fizetési rendszer), melyek az utasok számára a legfontosabbak.

Határon átnyúló közlekedési szövetség

Előző ponthoz képest jelent előrelépést a határon átnyúló közlekedési szövetség létrehozása, mely már egy nagyobb területen, nem csupán néhány határt keresztező vonal vonatkozásában biztosítja az összehangolt tervezést és szolgáltatást, beleértve ebbe a közös tarifa-rendszert is. A közlekedési szövetségek tipikusan a német nyelvterületen elterjedt közlekedésszervezési megoldások. A határon átnyúló relációban mindenképp sikeres best practice a Berlin-Brandenburgi Közlekedési Szövetség (Lengyelország irányába), míg bajor-osztrák viszonylatban ilyen a salzburgi, de pl. a Bodensee körül is jól működő integrált határon átnyúló rendszer működik. A határtérség szempontjából értelemszerűen a VOR közelsége – ill. soproni jelenléte -, ami rendkívül fontossá és izgalmassá teszi a témát, továbbá az utóbbi évek magyar oldali fejleményei, a GYSEV-ÉNYKK együttműködést tekintve²³.

Open Source megoldások alkalmazása – Plattform ÖV Schweiz²⁴

²³ Gondolunk itt mindenekelőtt a két társaság között egyedi megállapodással életbe léptetett kombinált jegyekről – ld. <http://www.enykk.hu/data/files/177.pdf>.

²⁴ <https://opentransportdata.swiss/de/dataset/bhlist>

A nyílt forráskódú megoldások alkalmazása a közlekedési adatok vonatkozásában is egyre nagyobb teret kell kapjon, összefüggésben a 2017/1926-os bizottsági rendelet előírásaival is. Ennek keretében több nyugati szolgáltató – így a példaként hozott svájci is – nyílt hozzáférést biztosít GTFS-formátumban a teljes svájci menetrendi adatokhoz²⁵. Azokból kiindulva ugyanis a fejlesztők már saját programokat, applikációkat hozhatnak létre, és tehetnek nyilvánossá az adott területen – melyek bázisán viszont már tk. egy online (utazó)közösség alakulhat ki. Hasonló, többnyelvű felület létrehozása a határon átnyúló térben mindenképp előremutató lehetőség, hiszen így az adott földrajzi terület közlekedési vonatkozású nyílt adatai fel- és letöltésre kerülhetnek; kommunikációs és műszaki-szakmai fórum teremthető az érintett adatok vonatkozásában átlagos felhasználóknak és fejlesztőknek egyaránt. Továbbá a webes portállal, ill. az ott hozzáférhető adatokkal megalapozásra az adatinfrastruktúrára építő, mások által fejlesztett applikációk szabad fejlesztése.

6. Stratégiai együttműködési irányok

6.1 Határon átnyúló stratégiai célok és irányok

Alapozva a fentebbi fejezetekben kifejtettekre – így mindenekelőtt a funkcionális régió helyzetére, ahol a határon átnyúló személy- és áruforgalmi volumen folyamatosan nő – legfőbb stratégiai cél az ezen mozgás előtt álló akadályok megszüntetése:

Stratégiai cél: Szűk keresztmetszetek felszámolása a határátmenetben

A szűk keresztmetszetek jelenthetnek egyrészt konkrét fizikai akadályt, az infrastruktúra hiányát, hiányosságát; másrészt lehetnek „soft” tényezők is, mint amilyen pl. a menetrendszervezés összehangolatlansága:

Szűk keresztmetszetek felszámolása a határátmenetben **Infrastruktúra** **„Soft mobility”**

Az infrastruktúra-fejlesztésnek értelemszerűen lehet vasúti, vagy közúti relevanciája – beleértve ebbe ezek kereszteződését, ill. a közlekedésbiztonságot is -; míg a határtérség átjárhatósága számos „soft” beavatkozás révén is elősegíthető, melyek éppúgy vonatkoznak a közlekedésszervezés és –koordináció területére, mint a célcsoport erőteljesebb bevonására, beleértve a kerékpáros aktivitásokat is:

Szűk keresztmetszetek felszámolása a határátmenetben

²⁵ Összehasonlításképpen: ez a fajta adatszolgáltatás a határterület osztrák oldalán még csak Bécs vonatkozásában van meg, sem a VOR, sem az ÖBB nem teszi közzé ilyen módon Bécsen kívüli menetrendi adatait.

Infrastruktúra

„Soft mobility”

Vasút

Közút

Közlekedésszervezés és koordináció (intelligens rendszerek; közlekedési szövetség kérdései, mobility centers, stb.)

Lakosság bevonása (kerékpáros aktivitások, IT-rendszerek)

Fenti szűk keresztmetszetek felszámolása az alábbi területeken lehet indokolt, konkrét akciók keretében:

” Mattersburgi vasút” korszerűsítése: Harka – Sopron – Mattersburg – Wiener Neustadt

Szűk keresztmetszet: Bár az EMAH projekt forgalomszámlálási adatai szerint Sopron – Wiener Neustadt az egyik legfontosabb vasúti átkelést jelenti, ugyanakkor mind Sopron, mind Wiener Neustadt viszonylatában az egyetlen nem villamosított vasútvonal. Hasonló szűk keresztmetszetet jelent a Sopron-Harka közti egyvágányú szakasz, mely az ütemes menetrend kiterjesztéséhez már nem biztosít elegendő kapacitást. A vonal villamosításáról hosszú ideje van szó, de a megvalósítás időpontjára az ÖBB egyelőre nem adott információt, ugyanakkor Burgenland tartomány számára alapvető fontosságú a kérdés²⁶.

Fejlesztési igény megalapozása/indoklása: Jelenleg mintegy 9 500 utas (2015) használja a Mattersburgi vasutat. A fejlesztésnek köszönhetően a rövidebb utazási idők és a gyakoribb közvetlenül Bécsbe közlekedő vonatok az utasok növekedését fogja eredményezni.

A Soprontól Ebenfurthig és tovább Bécsig terjedő áruszállítási volumene napi 15.000 tonna, míg a hiányzó villamosítás miatt a Sopron és a Wr.Neustadt közötti szakaszon mindössze 500 tonna / nap.

Az ÖBB és a VOR megkezdte Burgenlanddal közösen egy a Wiener Neustadt – Mattersburg – Sopron vasútvonallal kapcsolatos „Stratégiai kínálati koncepció” összeállítását, amelyben 2027-re terveznek jelentős menetrendi változásokat. A koncepció Bécs elővárosi közlekedésének minél nagyobb távolságra való kiterjesztésével foglalkozik (Burgenland lakosságának mobilitás-igényének minél jobb kiszolgálása érdekében), ami által gyorsabban és direkt módon tudnak eljutni az utasok Bécsbe.

²⁶ Ld. a 3.2. fejezetben témában ill. a Verkehrsstrategie Burgenland c. dokumentumban írtakat.

Tervezett beavatkozás tartalma: A meglévő pálya korszerűsítése, valamint a Sopron és a Wiener Neustadt közötti villamosítás, továbbá - a már most is szűk keresztmetszetnek számító - Harka és Sopron közötti második vágány megépítése. A megvalósítás több kérdést felvet, amelyeket az ÖBB-vel egyeztetni szükséges (osztrák, vagy magyar áramnemmel valósuljon-e meg, vagy magyar oldalon magyar, osztrák oldalon osztrák áramnemmel, feszültségváltó állomás szükséges-e stb.). A villamosítás előzetes feltétele a GYSEV részéről az ebenfurthi delta megépítése, melyet az eddigi egyeztetések alapján az osztrák oldal is akceptál.

„Drehscheibe Sopron” / „Soproni fordítókorong”

Szűk keresztmetszet: Sopron állomás jelenlegi infrastrukturális kiépítettsége nem megfelelő az ütemes menetrend további határon átnyúló kiterjesztéséhez; ill. az ÖBB középtávú menetrendi elképzeléseinek megvalósítására. Az állomás jelenlegi infrastruktúrája mellett nem képes a tervekben szereplő számú és ütemezésű járatot fogadni.

Fejlesztési igény megalapozása/indoklása: Sopron már jelenleg is az osztrák-magyar határszakasz legfontosabb állomása, mely sajátos földrajzi helyzetéből kifolyólag mind Ausztria, mind Magyarország szempontjából „fordítókorong” szerepet tölt be.

Tervezett beavatkozás tartalma: Sopron Állomás infrastruktúrájában nagymértékű átalakítás szükséges a három osztrák irányból (Deutschkreutz, Ebenfurt és Wiener Neustadt) is érkező/induló vonatok leközeledtetésére úgy, hogy a hazai kétirányú – Győr illetve Szombathely viszonylatú – forgalom is zavartalanul biztosítható legyen. A meglévő peron helyett új akadálymentesített peron, aluljáró, lift építése mellett a vágányhálózatban, a felsővezetékben és a biztosítóberendezésben is jelentős átalakításokat kell megvalósítani.

A célterület déli része jobb átjárhatóságának biztosítása

Szűk keresztmetszet: Mint az már korábban leírásra került, Dél- és Közép-Burgenland közlekedési helyzete mind a határátjárhatóságot, mind pedig Bécs elérhetőségét tekintve lényegesen rosszabb az északi területekéhez képest; a vasúti határátmenetek is északon összpontosulnak.

Fejlesztési igény megalapozása/indoklása: A Dél- és Közép-Burgenlandban, ill. a Vas (és Zala) megyében élők jobb összeköttetése a határ két oldalán ill. a nagyvárosi centrumok irányába alapvető igényként jelentkezik.

- **Szentgotthárd-Jennersdorf villamosítás.** Az Osztrák Szövetségi Vasutak, a VOR a SCHIG, a GYSEV, valamint Burgenland és Steiermark tartományok bevonásával valósult meg a Szentgotthárd és Graz között Steirische Bahn hosszútávú

potenciáljának és a közlekedési és infrastrukturális fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata, és készült el a koncepció, a Grazi Műszaki Egyetemen. Ebben a koncepcióban 2030-ig szóló – több variációt tartalmazó - előjelzések kerültek meghatározásra az utaspotenciálok, a szükséges infrastrukturális intézkedések azok költségei tekintetében.

- **Grenzbahn.** A határterület déli részének összeköttetését tekintve a már szintén említett GrenzBahn vasútnak (Oberwart-Szombathely) is kiemelt szerepe van, mely képes lehet a közép-burgenlandi forgalom Szombathely-Sopron-Bécs tengelyre terelésére. E tekintetben a korábbi GrenzBahn projekt, ill. a Smart Pannonia projekt releváns munkacsomaga révén részletes megalapozó vizsgálatok állnak rendelkezésre.

Tervezett beavatkozás tartalma:

- A Szentgotthárd – Jennersdorf – Fehring – (Graz) vasútvonal villamosítása, melynek révén lehetséges lenne vonatjárat(ok) indítása Dél-Burgenland és Bécs között a GYSEV vonalán, ezáltal közvetlen villamosított vasúti összeköttetés biztosítása Dél-Burgenlandtól Eisenstadt és Bécs központjáig (Szentgotthárd-Graz 81,8 km, ebből Szentgotthárd-országhatár 1,6 km és országhatár – Jennersdorf 9,9 km). E rövid szakasz villamosítása révén a magyar villamosított törzshálózat és az építés alatt álló Koralm-vasút²⁷ közötti összeköttetés létrejönne, ami az áruszállítási potenciál jelentős javulását is magával hozná.
- GrenzBahn beruházás, ennek keretében az ausztriai Friedberg és Großpetersdorf között meglévő szakasz modernizációja; az ausztriai Großpetersdorf és Schandorf között meglévő vonalon új vasúti pálya megépítése; és Schandorf és Szombathely között új vasúti pálya építése.

Közúti szűk keresztmetszetek felszámolása

Szűk keresztmetszet: Ahogy az a 2.3. fejezetben is kiemelésre került, a két tagállam között 11 km-nként helyezkedik el közúti határátmenet, mely alatta van a nyugat-európai átlagnak.

Fejlesztési igény megalapozása/indoklása: A közúti határátmenetek számának növelése, kisléptékű infrastrukturális beruházások révén, beleértve ebbe a kerékpárút-hálózatot is mindenképp indokolt fejlesztési igény, ahogy azt jelen periódus 4.3. fejezetben ismertetett projektjei is mutatják.

Tervezett beavatkozás tartalma: Két tagállam egyetértésén alapuló kisléptékű közúti beruházások – beleértve ebbe a kerékpárút-építést is -, összhangban a 2.3. fejezetben kifejtett stratégiai együttműködési irányokkal Magyarország és Burgenland között.

²⁷ Ld. 6. ábrát az ÖBB fejlesztési projektjeiről.

Határon átnyúló közlekedési együttműködés erősítése

Szűk keresztmetszet: Ahogy azt láthattuk, a közösségi közlekedés határon átnyúló lebonyolítása és megszervezése alapvető hiányosságokkal küzd a térségben, jól lehet európai jó példák szép számmal léteznek²⁸.

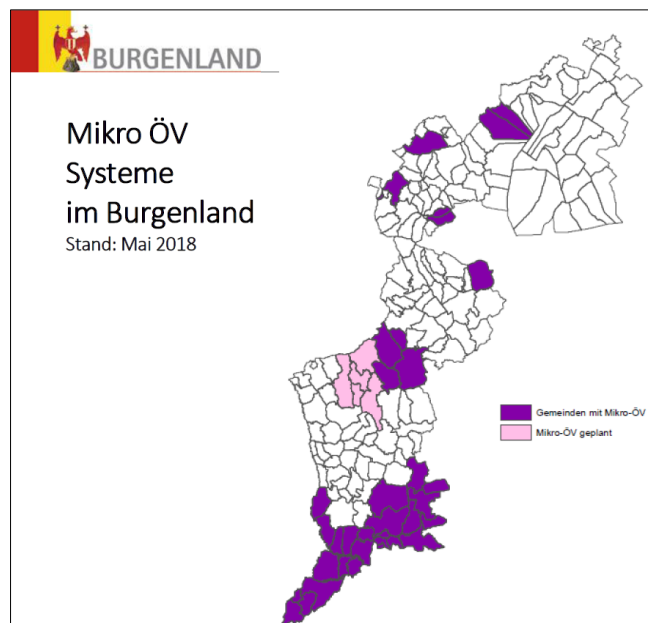
Fejlesztési igény megalapozása/indoklása: A fejlesztések révén a nagymértékű, jelenleg döntő mértékben egyéni motorizált közlekedésen nyugvó határforgalom nagyobb mértékben terelődhet közösségi közlekedés irányába.

Tervezett beavatkozás tartalma: A beavatkozás magába foglal tartalmilag minden, a fejlesztési igény megvalósítását segítő tevékenységet, így pl.:

- Közös finanszírozási rendszerek kialakítása a határon átnyúló forgalomban, beleértve a „mikro közösségi közlekedési rendszerek²⁹” határon átnyúló kiterjesztését is. E tekintetben 2018. májusában Burgenlandban a következő településeken működött ilyen rendszer:

²⁸ Ld. az 5. főfejezetben írtakat.

12. ábra – „Mikroközösségi közlekedési rendszerek” Burgenlandban (sötét: létező; világos: tervezett)



Forrás: Land Burgenland

- A határtérség egészére vonatkozó összehangolt közlekedési tervezés elengedhetetlen a közös határfejlődés következő lépcsőfokaként. Ennek számos kezdeményezése már sikeresen működik – akár az említett „Sopron, mint fordítókorong” téma vonatkozásában, akár pedig a Smart Pannonia projekt közlekedési platformjai révén. E munka logikus folytatása:
 - közös menetrendi járatok kidolgozása, innovatív forgalomszervezési metódusok alkalmazása – pl. alapozva a CBRail projekt beruházásaira is Fertő-tó körüli „körjárat” létrehozása Sopronon és Bécsen át, ill. a meglévő Deutschkreuz-Sopron-Bécs-Pozsony járat körjáratá alakítása Rajkán³⁰ át Sopronig;
 - csatlakozó menetrendek összehangolása;
 - távlatilag a közlekedési szövetség felé történő elmozdulás.
- A klímabarát mobilitás támogatása, beleértve kisléptékű infrastrukturális beruházásokat is.

IT-eszközök erőteljesebb alkalmazása, a lakosság bevonása

Szűk keresztmetszet: Az utazási adatok határon átnyúló, többnyelvű rendelkezésre állása erősen hiányos – ld. a GTFS formátumról korábban írtakat -, ugyanakkor nyugat-európai példák jól mutatják, mekkora potenciál van ebben a területben³¹.

³⁰ Különös tekintettel rá, hogy 2017. decemberétől újra üzemel a személyszállítás a Rajka-Pozsony vonalon, mely járatok végállomása (Petrzalka/Ligetfalu) megegyezik a Deutschkreuz-Sopron-Bécs-Pozsony járatokéival.

³¹ Ld. a best practices között ismertetett Plattform ÖV Schweiz példáját.

Fejlesztési igény megalapozása/indoklása: A Bizottság (EU) 2016/1926 felhatalmazáson alapuló Rendelete (2017. május 31.)³² meghatározza az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások pontosságát és az ITS-felhasználók (Intelligent Transportation Systems/intelligens közlekedési rendszerek fejlesztése) számára határokon keresztül való elérhetőségét biztosító követelményeket.

A Rendelet előírja, hogy minden tagállamnak létre kell hoznia egy nemzeti hozzáférési pontot. A nemzeti hozzáférési pont egyetlen hozzáférési pontot képez a felhasználók számára a különböző közlekedési módokra vonatkozó statikus utazási és forgalmi adatokhoz és korábbi forgalmi adatokhoz, amelyeket a közlekedési hatóságok, a fuvarozók, az infrastruktúra-működtetők, az igény szerinti szállítást kínáló szolgáltatók vagy az utazási információs szolgáltatók bocsátanak rendelkezésre egy tagállam területén, beleértve azok frissítéseit is.

Tervezett beavatkozás tartalma: A Rendelet szerint két vagy több tagállam is létrehozhat egy közös nemzeti hozzáférési pontot, így érdemes lehet a Rendeletnek való megfelelést közösen, határon átnyúló módon értelmezni. A Rendeletnek való megfelelés mellett érdemes lehet a nyílt forráskódú adatok szabadon rendelkezésre bocsátásában egy olyan potenciált látni, mely képes lehet a határtérség lakosságát is dinamizálni a soft mobility irányába – ld. a korábban a svájci best practice kapcsán írtakat.

6.2 Szakterületfüggő ajánlások

A fentebbiekben részletekbe menően ismertetett szakterületi helyzet alapján a következő szakterületfüggő ajánlások tehetők:

- Figyelemmel a szakterület speciális jellegére, a stakeholderek viszonylag alacsony számára a már elindult egyeztetési folyamatok további intézményesítése mindenképp ajánlott. Így a Smart Pannonia projekt közlekedési platformja mindenképp egy olyan eszköz, mely hosszabb távon is alkalmas a szakterületi nézetek egyeztetésére.
- Az egyeztetési folyamat során még erőteljesebben szükséges a politikai, döntéshozói (megrendelői) szint bevonása, párhuzamosan a szakértői szinttel. A két terület határon átnyúló párbeszédének biztosítása alapvető háttérfeltétele a megcélzott határon átnyúló fejlesztéseknek.
- A megcélzott fejlesztések a szakterület jellegéből adódóan a szélesebb makroregionális térség irányába is beágyazottságot kell mutassanak – ld. a tárgyalt európai korridorok, ill. az INAT stratégia kérdését.

³² A 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről