

Komárom-Esztergom Megyei

Közgyűlés E L N Ö K E

VI. 89/2013

E L Ő T E R J E S Z T É S

A Komárom-Esztergom megyei Közgyűlés 2013. február 28-ai ülésére

Tárgy: Partnerségi megállapodás a Győr-Gönyű országos közforgalmú kikötő fejlesztésének elősegítésére

Előterjesztő: Popovics György, a közgyűlés elnöke

Előadó: Petrikné Molnár Erika, területfejlesztési osztályvezető

Tisztelt Közgyűlés!

Babos Attila, a Szigetköz-felső Duna mente Térségi Fejlesztési Tanács (SzFT) elnöke levélben fordult hozzánk, kérve, hogy csatlakozzunk a Győr-Gönyői kikötő további fejlesztési ütemeinek megvalósítása érdekében kötött Partnerségi Megállapodáshoz (előterjesztés melléklete), amelyet a MAHART Magyar Hajózási Zrt., (mint működtető), az ÉD. Vízügyi Igazgatóság (mint vagyongekezelő) és a Szigetköz-Felső-Duna mente Térségi Fejlesztési Tanács kötött.

Ugyanezzel a kéressel fordult a Győr-Moson Sopron Megyei Közgyűléshez, Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatához, Gönyű Község Önkormányzatához és a Győr-Moson-Sopron Megyei Kereskedelmi és Iparkamarához. Ezek a testületek döntésüket már meghozták és a megállapodást csatlakozó partnerként már aláírták.

Előzmények:

A Győrtől 12, Gönyűtől 3 kilométerre, a Mosoni Duna torkolatában fekvő kikötő működése 1993-ban indult el, amikor is megépült két hajóállás és egy rakodópartfal.

Országos Közforgalmú Kikötővé fejlesztése 1997-ben kezdődött el, amikor is megépítették a RO-RO terminált. Ezt követően 2008.szeptemberben készült el KIOP uniós támogatással a Győrszentiván állomás és a kikötői átadó-átvevő állomása közötti vasút szakasz.

A kikötő 110 hektáron terül el a Mosoni-Duna torkolatában, több kiemelt jelentőségű országos tranzit vasútvonal, valamint a gyorsforgalmi úthálózat fővonalának találkozásában.



Rakodási terület	9 000 m ²
Fedett-zárt raktár terület	6 200 m ²
Kültéri rakodó tér	68 000 m ²
Parkoló terület kamionok, gépkocsik részére	11 000 m ²
Kiszolgáló épületek	510 m ² igazgatási épület 516 m ² vizsgálóépület
A kikötő részére kijelölt terület	1 100 000 m ²
Új betelepülők részére rendelkezésre álló terület	950 000 m ²

A Kormány 2005-ben úgy döntött, hogy támogatja a kikötő további fejlesztését, uniós nagyprojektként történő megvalósításának előkészítését, amellyel a vagyongekezelő Vízügyi Igazgatóságot bízták meg. A további fejlesztések:

- a kikötő medencéssé alakítása a Mosoni-Duna torkolatának áthelyezésével, a Mosoni-Duna alsó szakaszának hajózhatóságát és vízszint rehabilitációját biztosító torkolati műtárggyal és hajózsilippel,
- a kikötő közvetlen összekötése a közúti gyorsforgalmi közlekedési hálózattal, új úttal az 1-es és a 19-es főutak között,
- a kikötő bővítése az intermodalitás biztosításához szükséges kiszolgálási struktúra biztosításával.

2012-ben a Kormány a kikötőt ajánlotta az Audinak, de a beruházó úgy döntött, hogy Győrben építi meg a raktárak és beszállítók elhelyezését szolgáló logisztikai parkját. A döntéshez hozzátartozik, hogy a gyár a vízi szállítást egyébként nem kívánta növelni.

A kikötő egy jelentős bérlőtől esett el, és sajnos az egyéb kiajánlások sem vezettek megnyugtató eredményre, emiatt a fenntarthatósága aggályossá vált és felmerült az uniós támogatás visszafizetésének kényszere. A Kormányzat ennek elkerülésére sürgős intézkedéseket kezdeményezett:

- a kikötő intézményi, szabályozási és üzemeltetési szűk keresztmetszeteinek megszüntetése érdekében a KIOP támogatással elkészült vasúti szakasz a Magyar Államvasutak Zrt. vagyionkezelésébe került, a kikötő működtetésére kijelölt társaság a MAHART Zrt. lett.
- stratégiai döntés-előkészítő tanulmány készült 2012. szeptemberére, folyamatban van a változatelemzés, és a végleges megvalósíthatósági tanulmány ez év tavaszára készül el.

Az Európai Bizottság elfogadta a KIOP projekt működőképessé tétele érdekében tett intézkedéseket. Szükség van azonban a fentiekben vázolt vízügyi és közlekedési/infrastrukturális beruházások megvalósítására is. Ennek szorgalmazására 2012. decemberében a térség országgyűlési képviselői és az SzFT elnöke közös levélben fordult a miniszterelnökhöz, ismételten kérve a fejlesztés megvalósítandó-nagyprojektté nyilvánítását.

Tisztelt Közgyűlés!

Komárom-Esztergom megyében az érvényben lévő országos és megyei területrendezési tervben Komáromnál és Esztergomnál szerepel közforgalmi kikötő. Az OTrT jelenlegi módosítása viszont már nem tartalmazza.

Egyeztettem Komárom város polgármesterével, a már jelentős forrásokat felemésztő gönyői fejlesztés támogatásával egyetértett. Közelsége miatt Komáromban nem várható, hogy gazdaságosan tudna működni egy újabb, teherforgalmat bonyolító dunai logisztikai bázis.

Az OTrT módosításával foglalkozó, szintén ma Önök elé kerülő előterjesztésben Komáromnál ettől függetlenül továbbra is kérjük a közforgalmi kikötő szerepeltetését, és trimodális közlekedési csomóponttá fejlesztését. A város turisztikai adottságai, célkitűzései okán ez várhatóan elsősorban személyi forgalmú kikötőként funkcionál majd.

Kérem az előterjesztés megvitatását és az alábbi határozati javaslat elfogadását.

Tatabánya 2013-02-24

Popovics György

Határozati javaslat

A Komárom-Esztergom Megyei Közgyűlés

1. támogatja, hogy a TEN-T törzshálózatába tartozó Duna melletti Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő komplex közlekedési csomóponttá és logisztikai központtá fejlesztése kiemelt nagyprojektként valósuljon meg a 2014-20 közötti időszakban.
2. Csatlakozik ahhoz a Partnerségi Megállapodáshoz, amelyet a MAHART Magyar Hajózási Zrt., az Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság és a „Szigetköz – Felső-Duna mente” Térségi Fejlesztési Tanács kötött a Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő már működő létesítményei jobb kihasználtságának, valamint a további fejlesztési ütemek mielőbbi megvalósításának elősegítése érdekében.
3. Felhatalmazza elnökét, hogy a határozat mellékletét képező partnerségi megállapodást aláírja.

Felelős: Popovics György, a közgyűlés elnöke

Határidő: azonnal

Hivatali felelős: Petrikné Molnár Erika

PARTNERSÉGI MEGÁLLAPODÁS

a Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő
már működő létesítményei kihasználtságát eredményező/célzó intézkedések,
valamint a
további fejlesztési ütemeinek mielőbbi megvalósítása
elősegítése érdekében

I. A megállapodást létrehozó felek (továbbiakban **Felek**)

1. a **MAHART Magyar Hajózási Zrt.**

székhely: 1211 Budapest, Weiss Manfréd út 5-7.
képviseli: Sztilkovics Szávó vezérigazgató
telefon: 06 20 9790 152
e-mail: sztilkovics.szavo@mahart.hu

mint a Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő működtetésére kijelölt társaság
(a továbbiakban **MAHART**),

2. az **Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság**

(*ÉDUVIZIG; korábban ÉDUKÖVIZIG*)

székhely: 9021 Győr, Árpád út 28-32.
képviseli: Németh József igazgató
kapcsolattartó: Szabó József
telefon: 96/500-000
e-mail: beruhazas@eduvizig.hu

mint a Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő vagyonkezelője
(a továbbiakban **Vagyonkezelő**),

3. a „Szigetköz – Felső-Duna mente” Térségi Fejlesztési Tanács

székhely: 9021 Győr, Városház tér 3.
képviseli: Babos Attila elnök
kapcsolattartó: Székely Imre munkaszervezet-vezető
telefon: 06 30 277 60 88
e-mail: iszekely@gymsmo.hu

mint a Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő fejlesztésében érdekelt térség
önkormányzatait képviselő testület
...(a továbbiakban **Tanács**)

az együttműködésük tartalmáról és kereteiről partnerségi megállapodást kötnek, az alábbiak szerint:

II. Előzmények, eddigi eredmények – vázlatosan (bővebben a Mellékletben)

Az 1992. évi XXXIX. törvény szerint a Győr-Gönyű térségébe, a Mosoni-Duna torkolatába tervezett kikötőt a megvalósulását követően országos közforgalmú kikötővé kell minősíteni. Az eddig végrehajtott kikötőfejlesztések ennek megfelelően történtek.

A Kormány az 1067/2005. (VI. 30.) sz. határozatával úgy döntött, hogy a Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő (a továbbiakban Kikötő) – KIOP projektet követő – fejlesztése uniós nagyprojektként történő megvalósításának előkészítését támogatja. A kormányhatározat alapján a projekt előkészítésére a „Vagyonkezelő”-t jelölték ki, és kötötték meg vele a támogatási szerződést, a következő létesítmények tervezésére:

- a Kikötő medencéssé alakítása a Mosoni-Duna torkolatának áthelyezésével, a Mosoni-Duna alsó szakaszának hajózhatóságát és vízszint rehabilitációját biztosító torkolati műtárggyal és hajózsilippel,

- a Kikötő közvetlen összekötése a közúti gyorsforgalmi közlekedési hálózattal, új úttal az 1-es és a 19-es főutak között,
- a Kikötő bővítése az intermodalitás biztosításához szükséges kiszolgálási struktúra biztosításával.

A Kikötő megfelelő működőképességének biztosítása és fejlesztése tekintetében a közelmúltban érdemi előrelépések történtek:

- a kikötői vasúti infrastruktúra Györszentiván állomás – kikötői átadó-átvevő állomás közötti szakaszát a Magyar Államvasutak Zrt. vagyionkezelésbe vette,
- a MAHART-ot kijelölték a Kikötő működtetésére, és a MAHART a feladatokat részben már át is vette,
- a nagyprojekt előkészítése folytatódhatott, 2012 őszén a magvalósíthatósági tanulmány részeként elkészült a stratégiai döntéselőkészítő tanulmány.

A „Szigetköz – Felső-Duna mente” Térségi Fejlesztési Tanács (a „**Tanács**”) az alapítása óta eltelt hat év alatt többször tárgyalt a Kikötőről.

A „Tanács” elnöke és a térség országgyűlési képviselői 2012. december 17-én levélben fordultak a Miniszterelnökhöz:

- Megállapították, hogy a tárgyi projekttel kapcsolatos – a sok éves helyben járást követően az elmúlt hónapokban történt – pozitív fejlemények reménykeltőek. Visszafordíthatatlan folyamat kezdetének tekintik a biztató fordulatot, amelynek eredményeként mielőbb megvalósulhat a nemzetgazdasági szempontból is kiemelt jelentőségű Győr-gönyüi kikötőfejlesztés.
- Rögzítették álláspontjukat, miszerint a TEN-T törzshálózati folyosó (a Duna) melletti Győr-gönyüi kikötő komplex közlekedési csomóponttá és logisztikai központtá fejlesztése egy nagyobb térség, jelesül az egész Észak-Dunántúlt érdekeit fogja szolgálni
- Kezdeményezték, hogy a Kormány a Kikötő fejlesztését haladéktalanul minősítse – uniós támogatással mielőbb (lehetőség szerint a versenytárs szlovákiai kikötők fejlesztését megelőzően) megvalósítandó – nagyprojektté.

III. A megállapodás tárgya

A **Felek egyetértenek** az előző pontokban kifejtett helyzetértékeléssel és kezdeményezésekkel. Meggyőződésük továbbá, hogy a Kikötő fejlesztése Magyarország számára jelentős haszonnal fog járni.

A **Felek álláspontja szerint**

- a környezetkímélő vízi fuvarozás gazdasági szempontból is jóval előnyösebb a közúti és vasúti szállításhoz;
- nemzetgazdasági szempontból nagyon fontos a kikötőfejlesztés célja, hogy az országban működő logisztikai központok egyikeként bekapcsolja hazánkat a nemzetközi fuvarozási rendszerekbe (a közúti és vasúti kapcsolattal is rendelkező Kikötő ugyanis ideális helyen fekszik: vízi úton szinte bárhová el lehet érni a Duna-Majna-Rajna csatornán keresztül).

A **Felek rögzítik**, hogy együttműködnek, álláspontjaikat összehangolják, egymást tájékoztatják és fellépnek a következő területeken:

1. sürgetik, hogy a magyar Felső-Duna menti térséget bemutató (vagy azt érintő) különböző gazdasági, társadalmi elemzésekben hangsúlyosan szerepeljen a Kikötő;
2. támogatják, hogy a Kikötő a térségi, országos és nemzetközi médiában mind gyakrabban bemutatkozhat, segítve annak ismertté tételét és pozitív megítélését;
3. közreműködnek abban, hogy a térség meghatározó gazdasági szereplőivel, valamint a kamarákkal eredményes kapcsolatok szülessenek;
4. meghívják egymást a Kikötő és térségfejlesztés tekintetében releváns, saját szervezésű rendezvényeikre és konferenciákra (valamint tájékoztatják egymást a tudomásukra jutott idegen szervezésű hasonló eseményekről);
5. nemzetközi kapcsolataik során lehetőséget biztosítanak a Kikötő bemutatására;

rögzítik továbbá, hogy

6. évente egy alkalommal közösen értékelik a partnerségi megállapodás alapján elért eredményeket;
7. a jelen együttműködés pénzügyi (anyagi) kötelezettségvállalással nem jár a felek részéről.

A **Felek kezdeményezik**, hogy a partnerségi megállapodáshoz csatlakozzanak a térségben tevékenykedő mindazon szereplők

- önkormányzatok,
- területfejlesztési, vidékfejlesztési, gazdasági és civil szervezetek,

amelyek számára fontos a Kikötő fejlesztése (és a kapcsolódó vízi turisztikai / gazdasági projektek mielőbbi megvalósítása).

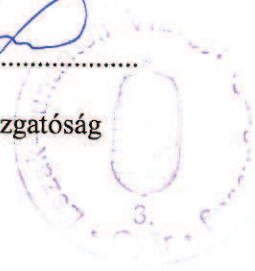
A **Felek elvárása** szerint a megállapodáshoz később társuló partnerek a csatlakozásuk esetén vállalják a fentiekben rögzített együttműködési feladatok (kötelezettségek) teljesítését, illetve az azokban való tényleges részvételt és közreműködést.

Jelen 5 oldal (3+2 oldal alapszöveg és melléklet) terjedelmű partnerségi megállapodás 5 eredeti példányban készült.

Győr, 2013. január 24.

.....
Sztilkovics Szávó
MAHART Magyar Hajózási Zrt.
vezérigazgató
MAHART
Magyar Hajózási Zrt.
1211 Bp., Weiss Manfréd út 5.

.....
Németh József
Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság
igazgató



.....
Babos Attila
Szigetköz - Felső-Duna mente
Térségi Fejlesztési Tanács
elnök



A megállapodáshoz csatlakozó partnerek:

.....

.....

.....

.....

Melléklet a partnerségi megállapodáshoz

Előzmények, eddigi eredmények

Az 1992. évi XXXIX. törvény szerint a Győr-Gönyű térségébe, a Mosoni-Duna torkolatába tervezett kikötőt a megvalósulását követően országos közforgalmú kikötővé kell minősíteni. Az eddig végrehajtott kikötőfejlesztések ennek megfelelően történtek. Az utoljára, a 2005-2008. évek között megvalósult KIOP projekt már előrevetítette (megvalósíthatósági tanulmányában szerepeltette) a kikötő befejező fejlesztését is.

Győr Megyei Jogú Város gesztorsága alatt 2004-ben elkészült a „Mosoni-Duna rehabilitációja” című koncepció, majd elvi engedélyezési terv, amelyben a vízszint-rehabilitáció is szerepel. A Mosoni-Duna rehabilitációs terve H-13617-7/2005 számon elvi vízjogi engedélyt kapott.

Az ökológiai célok mellett a turisztikai célú hajózás biztosítása a Mosoni-Duna alsó szakaszán és Győr város vízparti területei esztétikai értékének visszaállítása is szerepel a rehabilitációs célkitűzések között.

Az elvi vízjogi engedélyes terv a vízszint rehabilitációjához két műszaki megoldást is bemutatott, és Győr városa ezekre a megoldásokra elvi vízjogi engedélyt kapott.

Az egyik alapváltozat a Kikötő medencés kikötővé alakítását tartalmazza, amely a kikötő lényegesen kedvezőbb üzemeltetési feltételei (különös tekintettel a mederfeltöltődésre és a nautikai viszonyokra) mellett a Mosoni-Duna hajózhatósága és alsó szakaszának rehabilitációja szempontjából indokolt vízszinteket is biztosítani tudja.

A másik változat attól független, közvetlenül a Kikötő fölötti megoldást tartalmaz, amely azt feltételezi, hogy a Kikötő nem lesz medencés kikötővé átalakítva.

A Kormány az 1067/2005. (VI. 30.) sz. határozatával úgy döntött, hogy a Kikötő – KIOP projektet követő– fejlesztése uniós nagyprojektként történő megvalósításának előkészítését támogatja. A kormányhatározat alapján a projekt előkészítésére a Vagyonkezelőt jelölték ki és kötöttek vele 2005 novemberében Támogatási Szerződést. A Támogatási Szerződés alapján tervezett létesítmények:

- a Kikötő medencéssé alakítása a Mosoni-Duna torkolatának áthelyezésével, a Mosoni-Duna alsó szakaszának hajózhatóságát és vízszint rehabilitációját biztosító torkolati műtárggyal és hajózsilippel,
- a Kikötő összekötése a közúti gyorsforgalmi közlekedési hálózattal, új úttal az 1-es és a 19-es főutak között,
- a Kikötő bővítése az intermodalitás biztosításához szükséges kiszolgálási struktúra biztosításával.

Ennek figyelembe vételével (hogy a Mosoni-Duna alsó szakaszán megvalósul a vízszint rehabilitáció) adta be a Vagyonkezelő a két szigetközi KEOP kiemelt pályázatot, első fordulóban projekt előkészítésre 2008 januárjában, második fordulóban pedig projekt megvalósításra 2010. decemberében.

A Vagyonkezelő pályázatait támogatást nyertek, így

- a „Szigetközi mentett oldali és hullámtéri vízpótló rendszerek ökológiai célú továbbfejlesztése”, valamint
- a „Mosoni-Duna és Lajta folyó térségi vízgazdálkodási rehabilitációja” KEOP projektek már a megvalósítás stádiumában vannak.

A Kikötő fejlesztése azonban – a KIOP projekt óta – áll, bár a közelmúltban nagy előrelépés történt azzal, hogy

- a kikötői vasúti infrastruktúra Győrszentiván állomás – kikötői átadó-átvevő állomás közötti szakaszát a Magyar Államvasutak Zrt. vagyonkezelésbe vette,
- a MAHART-ot kijelölték a Kikötő működtetésére, és a működtetői feladatokat részben már átvette,

- a nagyprojekt előkészítése folytatódhatott, 2012 őszén a megvalósíthatósági tanulmány részeként elkészült a stratégiai döntés-előkészítő tanulmány.

Nyilvánvalóan országos érdek, hogy Észak-Dunántúl központja (Győr, a folyók városa) és hazánk Felső-Duna menti térsége vízi-turisztikai vonzereje, s így gazdasági potenciálja is növekedjen, továbbá természeti értékeit megőrizzük. Ehhez szükséges a Kikötő fejlesztése és célszerűen a kikötő fejlesztéssel – annak medencéssé alakításával – együtt a Mosoni-Duna alsó szakaszának vízszintrehabilitációja és a hajózás biztosítása. Mindez pedig egyszersmind rehabilitálja a talajvízszinteket is, így az egész térség mezőgazdasági potenciálja is nő.

2012. decemberi fejlemények

A „Szigetköz – Felső-Duna mente” Térségi Fejlesztési Tanács az alapítása óta eltelt hat év alatt többször tárgyalta a Kikötőről.

A testület a 2012. december 13-ai ülésén a Kikötő helyzetével és jövőjével kapcsolatosan meghallgatta a Vagyonkezelő és a MAHART tájékoztatóit.

A térség 2 megyei és 33 települési önkormányzatát képviselő „Tanács” örömmel állapította meg a következőket,

- a Kikötő intézményi, szabályozási és üzemeltetési szűk keresztmetszeteinek megszüntetése érdekében érdemi lépések történtek (a külső vasúti infrastruktúra vagyonkezelője a MÁV Zrt. lett; a kikötő működtetésére a MAHART-ot jelölték ki);
- a MAHART vezetője által bemutatott üzletpolitika és jövőkép reménykeltő (és összhangban van a Térségi Fejlesztési Tanács eddigi kezdeményezéseivel);
- a Vagyonkezelő koordinációjával kidolgozás alatt van a Kikötő további fejlesztéseinek projektsomagja (már kész a stratégiai döntés-előkészítő tanulmány, készül a változatelemzés, a végleges megvalósíthatósági tanulmány pedig várhatóan tavaszra készül el);
- az Európai Bizottság elfogadta a – Kikötő intermodális központ közlekedési kapcsolatainak fejlesztése tárgyú KIOP projekt működőképessé tétele érdekében tett intézkedéseket (így sikerült elhárítani azt a veszélyt, mely mindeddig az uniós támogatás visszafizetésével fenyegette Magyarországot).

A „Tanács” elnöke és a térség országgyűlési képviselői 2012. december 17-én levélben fordultak a Miniszterelnökhöz:

- Megállapították, hogy a tárgyi projekttel kapcsolatos – a sok éves helyben járást követően az elmúlt hónapokban történt – pozitív fejlemények reménykeltőek.
- Visszafordíthatatlan folyamat kezdetének tekintik a biztató fordulatot, amelynek eredményeként mielőbb megvalósulhat a nemzetgazdasági szempontból is kiemelt jelentőségű Kikötő-fejlesztés, azaz megtörténik
 1. a Kikötő medencéssé történő átalakítása (a Mosoni-Duna torkolati szakasz áthelyezésével, medencés kikötői részének kotrásával, torkolati műtárgy és hajózsilip kiépítésével)
 2. a Kikötő összekötése a közúti gyorsforgalmi közlekedési hálózattal, új úttal az 1-es és a 19-es főutak között;
 3. a Kikötő bővítése az intermodalitáshoz szükséges infrastruktúra biztosításával.
- Rögzítették álláspontjukat, miszerint a TEN-T törzshálózati folyosó (a Duna) melletti Kikötő komplex közlekedési csomóponttá és logisztikai központtá fejlesztése egy nagyobb térség, jelesül az egész Észak-Dunántúlt érdekeit fogja szolgálni
- Kezdeményezték, hogy a Kormány a Kikötő fejlesztését haladéktalanul minősítse – uniós támogatással mielőbb (lehetőség szerint a versenytárs szlovákiai kikötők fejlesztését megelőzően) megvalósítandó – nagyprojektté.
- Fontos elvárásaként ajánlották, hogy a döntéshozók – a 2013 tavaszán elkészülő végleges megvalósíthatósági tanulmány alapján továbbtervezendő változat kiválasztásakor – legyenek figyelemmel a levelükben vázolt körülményekre és a remélt nagyprojekti besorolásra.