



MUT GYMS megyei csoport

Dr. Winkler Ágoston

Győr fenntartható közlekedése a következő 20 évben: ötletek és realitások

Dátum: 2017.06.19. 14:00 óra

Helyszín: MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete
Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály, 9022 Győr, Liszt Ferenc utca 10.

Összefoglaló

A Győr város fenntartható közlekedésének következő 20 évével foglalkozó előadás elején Dr. Winkler Ágoston ismertette, hogy nagyjából 350 személygépkocsi jut 1000 lakosra Győrben, az autóbuszok pedig gyakran több mint 20 percet késnek csúcsidőben. A PWC előrebecslése alapján Győr népessége 2041-ben 144 ezer fő lesz, a személygépkocsi-használat pedig 20%-kal fog nőni 2040-ig. A keleti elkerülő út az előrejelzések szerint mintegy 9000 járművet fog elvenni a város forgalmából. Ugyanakkor mivel a város belső területein épülnek az új társasházak, az elkerülő út nem fogja teljesen megszüntetni ezen a területen a torlódást. Ez a torlódás pedig az autóbuszokat is érinteni fogja, mivel nincs buszsáv, illetve nem részesülnek előnyben a buszok a személygépjárművekkel szemben. Erre jelenthetne megoldást a buszsáv, a kizárólag autóbuszok által használható utak, a jelzőlámpa-befolyásolás, a negatív buszöböl, és az autóbusz-zsilip.

Győrre már 1895-ben készítettek villamoshálózati tervet, Újváros, Rába kettős híd, Belváros nyomvonalon. A legutóbbi ilyen terv 2005-ben készült el, amely Marcal- és Adyvárost kötötte össze a belvárossal és az egyetemmel. A villamos megvalósítása nem lehetetlen Győr városában, ugyanakkor nagyon költséges lenne a kivitelezése, és a fenntartása, illetve csak a belső városrészek közlekedési problémáira nyújtana megoldást. Az elővárosi körvasútra legutóbb a VEKE tett javaslatot Gyárvaros, Győr, Marcalváros, Adyváros nyomvonalon. Így a Hegyeshalom-Csorna felől érkezőket az elővárosi vasút körbevinné a városon majd haladna tovább Komárom irányába. Az elővárosi vasúthoz mindenképpen szükség lenne egy vasúti megállóhelyre az ipari parkban is. Az intermodális csomópontok célja a módváltás miatt szükséges átszállások körülményeinek javítása, az átszálló utasok számára hasznos kereskedelmi, közigazgatási stb. funkciókkal. (Ideális esetben a szükséges mennyiségű kereskedelmi funkció a csomópont kulturált körülményeinek fenntartási költségeit is fedezi.) További, kisebb intermodális csomópontok (decentrumok) kialakítására Adyvárosban, Marcalvárosban, és Ménfőcsanakon lenne lehetőség. A város közlekedési adottságait és lehetőségeit megvizsgálva elmondható, hogy az **optimális egyensúly** megteremtése kell, hogy legyen az elérendő cél. Vagyis a megcélzott úti célhoz a megfelelő közlekedési módot lehessen választani (gyalog, kerékpár (GyőrBike), személygépkocsi, autóbusz).

Az előadást követő beszélgetésből kiderült, hogy Győr közlekedés-fejlesztésével kapcsolatban a külföldi városok esetében a Győr léptékű városok példáját kell megvizsgálni, azt, hogy ott milyen közösségi közlekedési megoldások találhatók. De a külföldi városokkal is vigyázni kell, mert sok város hiába Győr méretű, ha ott sokkal magasabb a laksűrűség, így a közösségi közlekedésre jutó kritikus tömeg is (pl. Tour). (De hasonló okból nem jó példa Budapest sem.) Ugyanakkor Győrben az egyetlen reális közösségi közlekedési megoldás jelenleg az autóbusz.

A P+R parkolók kapcsán említésre került, hogy az ETO Park és a Duna Center között járhatna egy City busz jellegű járat, melyet a város a bevásárlóközpontokkal közösen finanszírozhatna. A városban azonban nincs politikai akarat a közösségi közlekedés tervszerű fejlesztésére, aminek az egyik jele, hogy a város nem rendelkezik hosszú távú komplex közlekedésfejlesztési koncepcióval. Különböző részterületekre, mint pl. az elővárosi vasútra ismétlődően készülnek tervek, de átfogó, a városban lehetséges valamennyi közlekedési módot figyelembe vevő tervvel a város nem rendelkezik.

A kerékpáros közlekedéssel kapcsolatban elhangzott, hogy szükséges a kerékpárút-hálózat folyamatos megújítása, valamint a közösségi kerékpárrendszer (GyőrBike) koncepciójának újragondolása. Ez utóbbi esetében a jónak mondható nyitó évet egyelőre erős visszaesés követte, aminek okait érdemes megvizsgálni. Ennek egyik összetevője minden bizonnyal a lejárt éves bérletek megújításának elmaradása.

A beszélgetés során említésre került az önvezető jármű is, mint alternatív lehetőség. Az önvezető jármű önmagában szintén növeli a forgalmat. Az egyensúly a lényeg, hogy mindenki megtalálja a helyét a közlekedésben. Ehhez azonban **pontosan tudni kellene, hogy a lakosok honnan hova akarnak eljutni a városban, és milyen célból.** Így Győr valamennyi lakosát meg kellene kérdezni a közlekedési szokásairól, és nem csak azokat, akik már jelenleg is közösségi közlekedéssel utaznak. Ezzel kiderülne, hogy akik nem használják a közösségi közlekedést, mivel lehetne motiválni arra, hogy mégis áttérjenek rá. Ezt a vizsgálatot egyszer kellene csak elkészíteni az egész városra, utána elegendő lenne a frissítése. Az ilyen típusú kutatásra már léteznek módszerek és eszközök, melynél nemcsak a számlálásra van módszertan, hanem a forgalomelőrebecslésre is.

Problémaként jelezhető, hogy a városházán közel két évtizede nincsen a közösségi közlekedés tervezésében jártas és felelős közlekedésmérnök szakember, aki például meg tudná mondani, hogy hány buszra lenne szükség a városban. A város, a szolgáltató(k) és a lakosság közötti mobilitási kérdésekhez kapcsolódó kommunikációhoz, a közlekedés komplex tervezéshez szükséges közlekedési szakember alkalmazása a polgármesteri hivatalban.

Érzékennyé kell tenni a lakosságot a közösségi közlekedésre, és mindezt most kell megtenni (megtervezni) a jövő számára. Mindehhez azonban politikai akarat, és egy egységes közlekedésfejlesztési koncepció vagy a világban az elmúlt két évtizedben jellemzővé vált Fenntartható Városi Mobilitási Terv (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) készítése szükséges. A SUMP-nak napjainkra kiforrott módszertana van. Ez számos, a közlekedéshez kapcsolódó szervezet honlapján elérhető angolul (pl. <http://www.eltis.org/mobility-plans>) és magyarul is (pl. <http://www.bump-mobility.eu/hu/news/sump-guidelines-hu-published.aspx>).

[Facebook](#)