



With the support of the
Erasmus+ Programme
of the European Union



**Fókuszban a Városi Fenntartható Mobilitás (UrbanSCOPE):
oktatás, közösség bevonása és részvételen alapuló tervezés**

SUMP kutatási jelentés Vezetői összefoglaló

Győr, Magyarország



Szerzők:

Szörényiné Kukorelli Irén

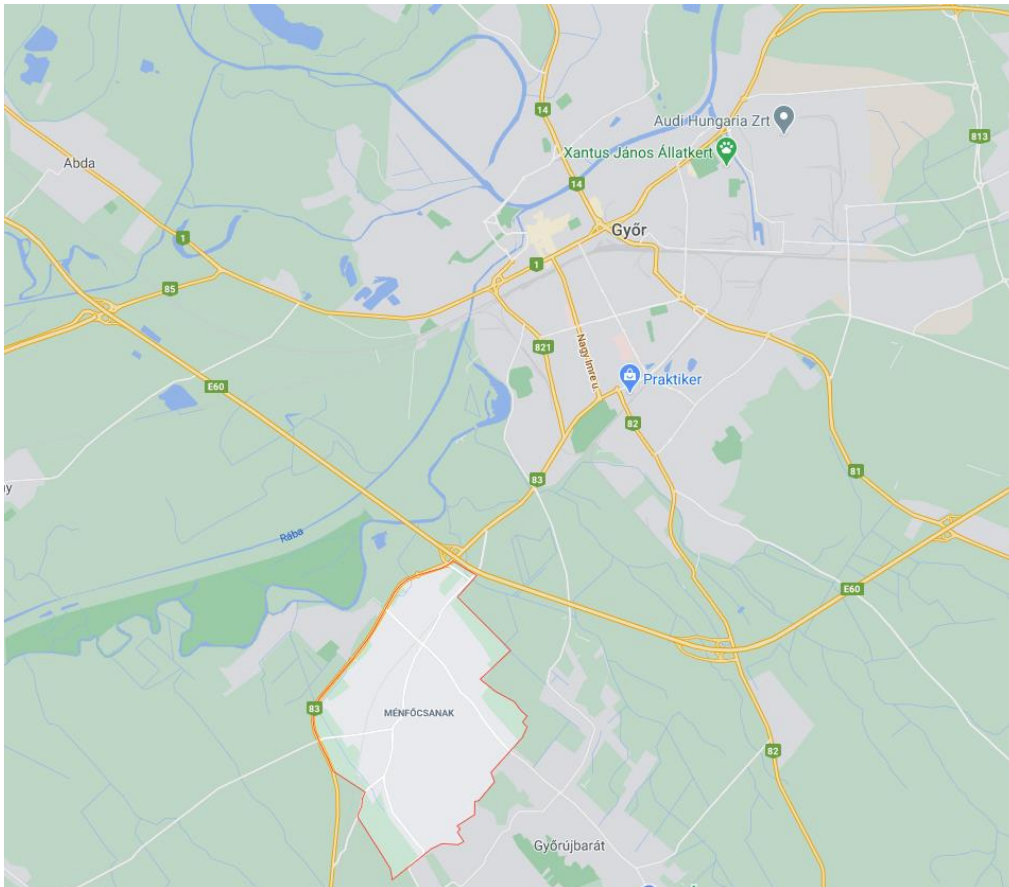
Honvári Patrícia

2020. December

"Az Európai Bizottság támogatása a kiadvány elkészítéséhez nem jelenti a tartalom jóváhagyását, amely csak a szerzők véleményét tükrözi, és a Bizottság nem tehető felelőssé a benne szereplő információk bármilyen felhasználásáért."

A Széchenyi István Egyetemen folyó UrbanScope project keretében különböző módszertanok alkalmazásával SUMP átfogó kutatása adunk jelentést. A kutatás első fázisa során a releváns szakirodalom áttekintésére, és értékelésére került sor. A tárgyra vonatkozó hazai irodalom és stratégiai dokumentumok elemzésére megtörtént, hogy bemutassa a SUMP-ot, és a hazai intézményi kereteket. Győr város, mint project partner és a Széchenyi István Egyetem kiválasztotta azt a két városrészt, Ménfőcsanakot és Gyirmótot, amelyekre a project keretében a SUM tervezés vonatkozik. Mindkét városrész Győr közigazgatási határán belül található, és mindkettőre a szuburbia jegyek jellemzők. A második fázis során a kiválasztott terület vizsgálatára és elemzésére került sor. A térképen (1. térkép) is látható, hogy a városrészek a városközponttól távolabb helyezkednek el (kb. 8 km), ami együtt jár a közlekedési nehézségekkel. Az egyre növekvő forgalom komoly társadalmi és közlekedési problémát jelent, ezért a fenntartható városi mobilitási tervezés egy fontos lépés.

1. Térkép: A vizsgálat alá vont városrészek és Győr központja



A szakirodalom áttanulmányozása és az esettanulmány után a lakosság véleményét és a környezetvédelemben és a közlekedésben érdekelt kulcsembereket kérdeztük. A kutatási szakasz különböző módszereit és a fő célokat összegzi a 1. táblázat. Ahogy a táblázat mutatja, a SZE kutatócsoportja 6 szakemberrel készített interjút, két fókuszcsoporthal találkozót szervezett és 512 kitöltött kérdőívet gyűjtött össze. Bár mindenegyes szakasz részletes leírását (és eredményeit) a Nemzeti Jelentés tartalmazza, a Vezetői Összefoglaló mindenegyes kutatási szakasz legfontosabb eredményeit emeli ki.

1. Táblázat: A győri SUMP kutatás különböző módszertanai és fő eredményei

Módszer	Kutatási szakaszok fő céljai	Időkeret	Eredmények
<i>Interjúk kulcsemberekkel (stakeholder)</i>	A helyi hatóságok irányelveinek és akcióterveinek megismerése, vélemények a SUMP egy szélesebb megvalósítását illetően	2020. január-február	6 interjú készítése a helyi hatóságok, önkormányzat tagjaival, civil szervezetek képviselőivel és oktatókkal
<i>Fókuszcsoporthal találkozók</i>	A kihívások és a problémák összegyűjtése, melyek alkalmazhatók a SUMP irányelvekben a vizsgált	2020. szeptember-október	két fókuszcsoporthal találkozót 22 résztvevővel (14+8)

*Online
lakossági
kérdőív*

városrészekben és javaslatok megfogalmazása		
A jelenlegi mobilitási gyakorlat, az alternatív mobilitási eszközökről alkotott nézetek, a szükséges fejlesztések és attitűdök elemzése	June to October 2020. Junius-október 2020	512 fős kitöltött kérdőív összegyűjtése, és elemzése

A releváns irodalom feldolgozása szerint a legnagyobb hiányosság, hogy mint a Nemzeti Fejlesztési és a Regionális Fejlesztési Konceptió (2014), a Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra Fejlesztési Stratégia (2014) és a Jedlik Ányos Terv (2015) dokumentumaikban fellelhetők a SUM tervezés iránymutatásai, de SUMP documentum nem került kidolgozásra.

The Regional Development Concept of Győr-Moson-Sopron County, as well as the Integrated Urban Development Strategy of the City Győr can serve as a good basis for the elaboration of the city's SUMP. Besides these, the results of the TRAVELPlusPlan project (2010) can also support the process, which was focusing on the school-transport development based on the guidelines of SUMP. The above facts support that the UrbanSCOPE project is gap-filling for Ménfőcsanak and Gyirmót.

A Győr-Moson-Sopron megyei Regionális Fejlesztési Konceptió, valamint Győr Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája jó alapot jelenthet a város SUMP kidolgozásához. Ezek mellett a TRAVELPlusPlan projekt (2010), mely az oktatási intézmények közlekedésfejlesztésére fókuszált, a SUMP iránymutatásai alapján az iskolai közlekedés fejlesztésére összpontosított. A fenti tények alátámasztják, hogy az UrbanSCOPE projekt hiánypótló Ménfőcsanak és Gyirmót számára

Győr fejlesztési dokumentumai között sem találunk SUMP dokumentumot. Győr város településfejlesztési koncepciójában és az Integrált városfejlesztési stratégiában elsősorban közlekedéstervezésre vonatkozó fejlesztési tervek és project ötletek találhatók.

Tehát azzal, hogy Győr-Ménfőcsanak és Gyirmót területére egy SUM tervezési folyamatot indítunk el az UrbanSCOPE project kapcsán, hiányt pótolunk. Hogy mekkora hiánya van ebben az esetben a városnak mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy Magyarországon Győr kivételével az összes százezres városnak már létezik SUMP-ja.

A Győr-Moson-Sopron megyei fejlesztési koncepció és az Integrált városfejlesztési terv alapjául szolgálhat a város SUMP kidolgozásához. Ezen felül Győr számára 2010-ben készült a TRAVELPlusPlan projekt, mely az oktatási intézmények közlekedésfejlesztésére fókuszált a SUMP iránylevelei alapján.

A fentiek igazolják, hogy az UrbanSCOPE projekt hiánypótló Ménfőcsanak és Gyirmót számára.

Ménfőcsanak Győr központjától délre fekszik, a 83. számú főútvonal és a Győr-Pápa vasútvonal mentén. 1970-ben Győrhöz csatolták. Ménfőcsanak kisvárosi jellegű település, amely népszerű azok körében, akik Győr sűrűbben lakott részeiből kívánnak elköltözni egy szuburbán területre. Gyirmót vidékies jellegű település, mely Ménfőcsanaktól nyugatra fekszik, és szintén 1970-ben

csatolták Győr közigazgatási területéhez. Nyugatról a Rába és Marcal folyók védett árvízvédelmi területei határolják, míg keletről a 83. számú főút vonal választja el Ménfőcsanaktól.

Az esettanulmány megállapítja, hogy mindkét településrész jó forgalmi helyzetben helyezkedik el, Ménfőcsanak központibb, míg Gyirmót „árnyékosabb” pozícióban van. Ez az elhelyezkedés sok lehetőséget, de nehézségeket is okoz. A forgalom fő iránya a város központi belterülete felé irányul, de a főbb utak ugyanakkor összegyűjtik az agglomeráció más településeinek forgalmát is, így különösen csúcsidőben nagyon nehézvé téve a bejutást a közutakon a város központi magjába. A gyors népességnövekedés, a települések szétterjedése egyre nagyobb kihívás elé állítja a tömegközlekedést, amely egyre kevésbé versenyképes a személygépkocsis közlekedéssel szemben. Ennek oka, hogy a tömegközlekedés alapvetően autóbuszokra korlátozódik, amelyeknek a menetideje hosszú. A vasút gyakorlatilag eltűnt a közlekedési lehetőségek közül annak ellenére, hogy a települést átszeli a vasúti pálya, s két megálló is van. Át kell gondolni a vasút szerepének újbóli növelését, új pályaszakaszok, állomások kiépítését a szuburbia fenntartható közlekedéséért, élhetőbbé tételéért. A kerékpáros közlekedés elsősorban a településrészekben belül, illetve azok között számottevő, a városba való bejutás csak egy kisszámú ingázó számára jelent alternatívát.

A SUMP fontosságával az élhetőbb városrész érdekében az önkormányzat választott emberei és a hivatal tisztségviselői is egyetértettek, ahogy azt az interjúk is alátámasztották. A választott képviselők és a helyi hatóságok támogatják a fent jelzett vasúti fejlesztéseket, az elővárosi vasúti közlekedés kialakítását, és az autóbusz és vonatközlekedés harmonizálását. Még ennél is hangsúlyosabban foglalkoztak a civil szervezetek és a városrész önkormányzati képviselője. Az élhetőbb városrész érdekében az autóközlekedést a vonatközlekedés irányába terelnék, miközben növelnék a helyi szolgáltatások magasabb színvonalát, a közterületek, beleértve a járdák használhatóságát, a biztonságos kerékpárutak kialakítását. A SUMP tervezést hangsúlyosan támogatják Győr egész területére. Egyszerre van szükség a szemléletformálásra és a fenntartható közlekedési infrastruktúra fejlesztésére ahhoz, hogy az auto használat visszaszorulhasson. Ebben a témában oktatás területén nyújt támogatást a Széchenyi István Egyetem.

A két fókuszcsoport találkozó során mind a lakosság, mind a civil és vállalkozói szféra képviselőiben megjelent résztvevők hasonló problémákat foglalkoztak meg; túlterhelt utak az autóközlekedés túlsúlya miatt, kihasználatlan vasútvonal, közösségi közlekedéssel le nem fedett településrészek. Megoldásként hangsúlyozták az egységes busz-vonat bérlet fontosságát, és az elővárosi vasút kialakítását az élhetőbb, biztonságosabb környezetért, ami a kevesebb autóhasználattal járna. A városrésznek meg van az adottsága ehhez, de tény, hogy komoly beruházást igényel. A kerékpáros közlekedés biztonságos kialakítása nem csak a városrész és a centrum között fontos, hanem a városrészben belül is. Jelenleg keskeny, autóval túlszűfolt utak (közlekedés, parkolás) miatt balesetveszélyes. A szolgáltatások a városrész központjában találhatóak, ugyanakkor a szuburbanizációs folyamatok miatt egyre nagyobb kiterjedésű a városrészekből a szolgáltatások megközelítése autóforgalmat generál. Ennek csökkentéséhez a szolgáltatások diffúziójára lenne szükség.

A lakosság online megkérdezése során is hasonló válaszokat kaptunk. Az 512 győri lakos töltötte ki kérdőívet, melyből 154 a vizsgált városrészben él. A teljes és a rész mintát összehasonlítottuk, és azt találtuk, hogy mind a korra, iskolai végzettségre és foglalkoztatottságra vonatkozóan

hasonló arányok jellemzők. Egyharmaduk 36-45 év közötti, mindkét mintára jellemző a közép és felsőfokú végzettségűek ugyanazon aránya, és mindegyik mintában 61 % a teljes munkaidőben foglalkoztatottak aránya, viszont 10 %-kal magasabb a családosok aránya, ami általában jellemző a szuburbiákra. Szintén ebből fakad, hogy a vásárlást és az óvodás és iskolás gyerekek szállítását gépkocsival oldják meg. A forgalmat tovább növeli, hogy éppen a kevésbé elérhető szolgáltatások miatt jellemző a kétkocsis háztartás. A lakosság környezettudatos gondolkodását mutatja, hogy az ideális közlekedési módok közül rövid távon a gyaloglást és a kerékpározást preferálják, míg 4 km-nél távolabbi hely megközelítésére használnák a gépkocsit. A környezettudatos látásmódot erősíti mind a teljes, mind a városrész mintában az, hogy a válaszok 80-85 %-ban egyetértenek azzal, hogy a autóközlekedés visszaszorítása a környezetállapotot javítja, ami hozzájárul a klímaváltozás lassításához és a károsanyag kibocsátás csökkentéséhez.

A következő táblázatok összegzik a fő eredményeket, és tükrözik a különbségeket, valamint az azonosságokat a kutatás során megkeresett szereplők nézőpontjai szerint. A 2. táblázat azokat a problémákat sorolja fel, amelyek az egész kutatási fázis során megállapítást nyertek, míg a 3. táblázat a szükséges és/vagy kívánt beavatkozásokat tartalmazza. Mindkét táblázat hasznos a SUMP tervezési folyamat során.

2. táblázat: A közlekedéssel kapcsolatos problémák a vizsgált térségben

Problémák	Irodalom feldolgozás	Esettanulmány	Interjúk	Fókuszcsoportok	Kérdőív
<i>SUMP hiánya (Győr egész területére)</i>	X		X		
<i>2 vasúti megálló nem tölti be a feladatát</i>	X	X	X	X	
<i>használhatatlan vonat menetrend</i>		X	X	X	
<i>megnövekedett gépkocsipark - parkolási problémák</i>		X	X	X	
<i>Autóforgalom növekedése, túlszűfolt főútvonal</i>		X		X	
<i>A mellékutca limitált kapacitása</i>		X		X	
<i>Bicikli sáv, vagy bicikli út nem csak Győr központja felé</i>		X	X	X	X
<i>Élhetőbb közterületek, használhatóbb járdák</i>				X	X
<i>Domináns személygépkocsi forgalom</i>	X	X	X	X	X
<i>Nincs összehangolva a helyi, helyközi és vasúti tarifa és jegyrendszer</i>		X	X	X	X
<i>Közösségi autóbusszközlekedés nem szolgálja ki az igényeket</i>		X		X	X
<i>Közszolgáltatások, lakossági szolgáltatások túlzott területi centralizációja</i>				X	X
<i>Közösségi közlekedésből kihagyott új lakóterületek</i>				X	X
<i>Győrbike tárolópontok</i>					X
<i>Ménfőcsanakon és Gyirmóton is</i>					X

3. táblázat: Szükséges beavatkozások a fenntartható városi mobilitás érdekében a vizsgált területen

Szükséges beavatkozások	Irodalom feldolgozás	Esettanulmány	Interjúk	Fókuszcsoportok	Kérdőív
<i>Elővárosi vasúti közlekedés kialakítása</i>	X	X	X	X	X
<i>Új vasútállomás autó és kerékpár parkolóval a forgalmi központba</i>		X	X	X	
<i>Egységes tarifa és jegyrendszer a helyi, helyközi busz és vonatközlekedésre</i>	X	X	X	X	X
<i>83. sz. főút 2X2 sávossá bővítése</i>	X	X	X		
<i>Jobban megtervezett útvonalak és megállók az autóbusszközlekedésben</i>				X	X
<i>Élhetőbb és használhatóbb) közterületek (parkok, járdák, parkolók)</i>		X	X	X	X
<i>Helyi szolgáltatások színvonalának emelése</i>			X	X	X
<i>Egészségesebb környezet – károsanyag kibocsátás csökkentése</i>		X	X	X	X
<i>Közlekedésbiztonság növelése</i>		X			X

Összességében megállapíthatjuk, hogy a városrész lakossága, civil szervezeteinek képviselői, és az önkormányzati emberei szívügyüknek tartják a fenntartható mobilitás irányába történő elmozdulást, de ennek ellenére egyelőre a gépkocsi, mint közlekedési eszköz a domináns. Valamennyi szereplő preferálja a kötöttpályás (vasúti) közlekedést, de jelenleg ennek feltételei nem adóttak, de a fenntartható mobilitás eléréséhez ezek a fejlesztések elkerülhetetlenek. Ez a fejlesztés Győr agglomerációjának folyamatos bővülése miatt is elkerülhetetlen, mert a vizsgált városrész útjai összegyűjtik a környékbeli agglomerációs településekből közlekedőket, egyre túlsúlyosabbá téve a városrészt átszelő 83 sz. főútvonalat. A lakossági kérdőív válaszai és a fókuszcsoportok interjúi alapján állíthatjuk, hogy lakosság és a civil szervezetekre jellemző a környezettudatos gondolkodás, ami közösségi összefogással tovább növelhető.