

a hét témája

Kerékpárbeszélgetés a közlekedés gondjairól, a lehetséges megoldásokról

Mi legyen az autókkal? Újabb parkolóházakra van szüksége a városnak vagy kerékpárutakra? Hogyan terelhetők az emberek a tömegközlekedés felé? **Kerékpárbeszélgetés-re hívtuk Győr közlekedésének három szakértőjét.**



GYURINA ZSOLT

Dr. Makó Emese, a közlekedés-építési és vízmérnöki tanszék vezetője, Horváth Balázs, az építés-, építő- és közlekedésmérnöki kar dékánja és dr. Tóth Péter szociológus, egyetemi docens mind-mind féltón, óvón és szakértő szemmel nézi a győri közlekedést, tisztában vannak annak nehézségeivel, de az előnyeivel is. A Széchenyi-egyetemen ültünk össze, és egyből a közepébe vágtunk, azzal a kérdéssel kezdve: mi a baj az autókkal?

sak. Szóval a Belvárosból a színházba bejuthat az ember és még haza is ér, de ha a közeli városrészből menne, akkor nagyot kell sétálnia. Másik példa: Likócs esetében nevetségesen nagy a buszok követési ideje, hetven perc. Mintha egy kis falu lenne, valahol messze Győrtől.

Ördögi kör

Tóth Péter: Egy városban különböző csoportok élnek egymás mellett. Amikor az autók érdekeiről beszélünk, akkor a középkorú, középosztálybeli, felső középosztálybeli férfiak érdekeiről beszélünk, mert ők járnak leginkább autóval. És mi a helyzet a kismamákkal, az idősekkel, akik már nem szívesen vezetnének, mi a helyzet a fiatalokkal, akiknek még nincs jogosítványuk? Talán számszerűen többen vannak, mint az autósok. A döntéshozók azonban gyakran éppen az autótársadalom tagjai közül kerülnek ki, így kialakul egyfajta csőllátás: az autósok gondjaira látnak rá.

Horváth Balázs: Ahhoz, hogy a tömegközlekedést használjuk,

Győr az autócentrikus város mintapéldája?

Horváth Balázs: Nem az autókkal van a baj. Az egyensúly a lényeg: mindenki mindig azzal közlekedhessen, amire szüksége van. Ha nagybevásárlást intéznék, akkor mehessek autóval, munkába pedig busszal vagy kerékpárral.

Tóth Péter: Friss példát hozok. Nemrégiben egy pinnyédi fórumon nyugdíjasok panaszkodtak, hogy a szomszédos városrészből, Újváros művelődési központja nem közelíthető meg, pedig rengeteg programot szerveznek oda a pinnyédieknek is. A legtöbb buszjárat ugyanis közvetlenül a centrumba megy, a városrészi összeköttetések viszont hiányo-

kellene egy megfelelő szolgáltatást nyújtó tömegközlekedés. Ám ez ördögi kör: ha esik a szolgáltatás színvonala, csökken az utasszám, ha csökken az utasszám, akkor minek fejlesszük a szolgáltatást? Győr népessége nő, ráadásul egyre több lakos költözik ki az elővárosokba, tehát sokkal többen sokkal többfelé utaznak. A szolgáltatás gyengül, nem marad tehát alternatívája az autónak.

Tóth Péter: Autóval, busszal, kerékpárral is járok. Hasonló idő alatt érek el egyik ponttól a másikra. Akkor miért az autó? Kényelem és státuszszimbólum.



Tóth Péter: Váltani azonban, az autót letenni nagyon nehéz. Aki vált, az inkább buszosból lesz kerékpáros.

A dugók felelősei

Makó Emese: A nemzetközi felmérések szerint a kerékpározás 5-6 kilométerig versenyképes a többi közlekedési eszközzel. Ebbe a körbe Győr esetében majdnem minden városrész belefér, a város mérete tehát ideális a kerékpározásra. Ráadásul egy lapos város, tele folyókkal, amely az autósokat kerülő utakra kényszeríti – mégsem vagyunk a kerékpárosok Mekkája. A kerékpáros-fejlesztéseknek is köszönhetően azért egyre több a kerékpáros, de lassú a fejlődés.

Tóth Péter: Székesfehérvár után Győrben a legnagyobb arányú azok száma, akik nap mint



A KÖZPONTBA CSAK TÖMEGKÖZLEKEDÉSSEL

Megoldást kínálhatna a városközpont közelében P+R parkolók létrehozása. Jó megoldás a prágai példa, ahol a városszéli parkolókban körülbelül megfizethető összegért rakhatjuk le az autót egy napra. A pénzünkért pedig kapunk egy metrójegyet a belvárosig és vissza. Így kényelmesen lehet a városban ügyet intézni, várost nézni, nem kell izgulni a parkolóhelyekre vadászva, az autót féltve.

nap az agglomerációból vagy azon túlról járnak be Győrbe. Ez pedig kerékpárral nem megoldható, a vasút csak kevés helyre jut el, a buszközlekedés sem eléggé szervezett. A városban tapasztalt dugó tehát nem a győriektől ered, hanem az agglomerációból érkezőktől, akik a gyerekeket hozzák a suliba, ide járnak dolgozni. Őket buszra ültetni nagyon nehéz.

A parkolási igényeket nem lehet kielégíteni

Makó Emese: Az igényeknek megfelelő parkolókat építünk, de több parkolóhely csak még több autót generál. A parkolási igényeket egyszerűen nem lehet maradéktalanul kielégíteni. Jó lenne egy kelet-nyugati irányú kerékpárostengely Győrben, de

ehhez az Árpád úton az egyik oldali parkolószávon fel kellene számolni. A városlakóknak tudomásul kellene venni, hogy ha megépül egy 200 férőhelyes parkolóház, akkor ezzel párhuzamosan ne jelentsen gondot 50 utcai parkolóhely megszüntetése. Tegyük hozzá, hogy a városvezetés törekszik a kerékpáros-létesítmények hosszának növelésére, de a gépjárműforgalom korlátozása ritkán támogatott.

Horváth Balázs: Ha Likócsot, Pinnyédet, vagyis a város peremterületeit és fejlődési területeit is megfelelő színvonalon akarjuk ellátni, akkor a korábbiaknál nagyobb területeket kell az autóbusszoknak kiszolgáltatni. Ennek eredményeképpen a tömegközlekedés járművei a korábbiaknál többet futnak, vagyis a szolgáltatásra többet kell költenie a megrendelőnek, és ekkor még csak ugyanazt a színvonalat kapjuk, csak nagyobb területen...

Tóth Péter: Győrben az országos átlag feletti az autót használ-



Makó Emese: A gyalogosközlekedés is nagyobb figyelmet érdemelne, hiszen a gyalogosok a legveszélyeztetettebbek, és a város élhetőségét is jól mutatja a gyalogoslétesítmények minősége.

Fotók: Mészáros Máttyás

lók aránya. A lakosság számának növelése szintén sokak célja. Épülnék a lakóparkok, oda is ki kéne vinni a buszt, különben elszigetelt, nem működő városrészeket



Horváth Balázs: Jelen állás szerint a jövőben sokkal több utat építünk, sokkal több autóval.

hozunk létre. Ha nincs buszjárat, hogy jutnak el oda az emberek? Csak autóval.

Nincs alternatívája az autónak

Horváth Balázs: Ügynevezett „tisza városrészek” jöttek és jönnek létre, az Új Bácsai út mentén például, ahol nem épül semmi, csak lakások. Sem óvoda, sem iskola, sem bolt, semmi más. Még az előírt kerékpártároló helyek is hiányoznak.

Tóth Péter: A gondolkodásmódon kellene változtatni. Ami lassan, de változik, ám mire megváltozik, addig a közlekedésben teljesen új problémák jelentkeznek. Mint az önvezető autók.

Horváth Balázs: Amelyeknek szintén kell majd a hely, ráadásul az önvezető autókat olyanok is vezethetik, mint a fiatalok vagy a nagymamák, akik most nem autót használnak. Lisszabon esetében számítógépen lemodellezték, hogy kétszer akkora dugót generál majd az önvezető autók megjelenése. Helsinkiben úgy modellezték, hogy az önvezető autók csak a város széléig mehetnek és onnantól tömegközlekedéssel jutottak be az emberek. Így nem voltak dugók, ez a modell működött. Ma olykor úgy tűnik, hogy Győr az autócentrikus város mintapéldája. Ezért fontos, hogy a szabályozás ne a problémákra reagáljon, hanem kijelölje az utat, amerre menni akarunk. ■