

I. MELLÉKLETEK

1. sz. melléklet

Vonzáskörzetek lehatárolása

Egy nagyváros jelentőségét és a környező településekkel való viszonyát több dimenzió mentén is vizsgálhatjuk. Léteznek olyan dimenziók, amelyek nagyobb hatással bírnak a kialakuló vonzáskörzetre, és létezhetnek kevésbé fontos elemek. Az egyes dimenziók kölcsönhatásba is lépnek egymással, egymást erősítve vagy gyengítve fejtik ki a hatásukat. Léteznek olyan dimenziók, amelyek organikus módon fejlődnek és alakulnak, és léteznek a központi akarat által adminisztrációs eszközökkel létrehozott relációk.

Elsőként az elérhetőségről kell szót ejtenünk. Ez mutatja meg a központi települések összekötöttségét a környező településekkel. Személygépkocsi, autóbusz, vasúti, vízi és adott esetben légi közlekedés szempontjából is felrajzolhatóak azok a területek, amelyek adott idő alatt elérhetőek a városból. Ez a dimenzió a további dimenziókat jelentősen befolyásolja.

További nagy csoportja a vonzáskörzeti lehatárolásoknak a különböző szolgáltatások használatából kirajzolódó településháló. Ide tartoznak az egészségügyi, oktatási vagy a különböző kulturális intézmények szolgáltatásainak igénybevétele.

A közigazgatás részeként működő intézmények és egyéb, dekoncentráltan működő intézmények illetékességi területét jogszabályok írják elő, így alakítva a szolgáltatásokat igénybe venni kívánó lakosság térpályáit.

A kereskedelmi szolgáltatók térbeli elkülönülését vizsgálva is kimutathatóak települési körzetek.

Az itt felsorolt dimenziók hatásainak felmérése és összesítése után ún. komplex vonzáskörzeti lehatárolás is lehetővé válik.

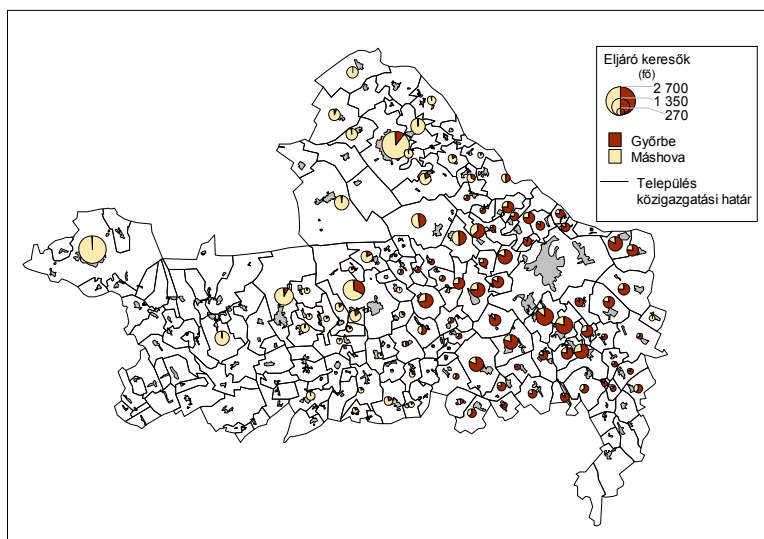
Munkaügyi vonzáskörzet vizsgálat

Győr munkaerőt vonzó képessége kiemelkedő az országban. Budapest után a legnagyobb napi ingázó tömeg érkezik a városba. A napi ingázók csoportjának nagyságrendjét 30 ezer fő körül becsülhetjük. A munkaerő vonzáskörzete átlépi a megyehatárokat, különösen déli irányban.

Veszprém megye északi részéről (a Bakony-hegység északi előtere) első számú ingázási céltelepülésnek számít. Kisebb mértékben átnyúlik Komárom-Esztergom megye nyugati peremére is. Mindezeket túl az államhatár másik oldaláról, Szlovákiából is vonz munkaerőt a város. A vonzáskörzet Nagymegyerig (Velky Meder), illetve Dunaszerdahelyig (Dunajska Streda) terjed.

A munkavállalási ingázás adatai alapján jól látható, hogy a megye nyugati fele Győr irányába gravitál.

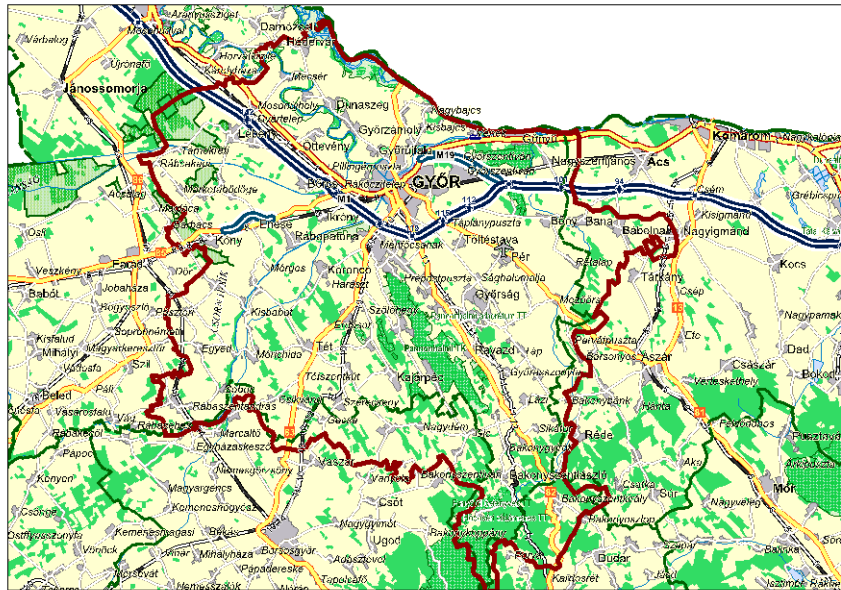
1. ábra: A Győrbe és más településre ingázók megoszlása a megye egyes településein.



Forrás: A 2001. évi népszámlálás adatai alapján saját szerkesztés

Az ingázó munkaerő vonzáskörzetek pontos és a megyehatárokat átlépő lehatárolását a VÁTI végezte el 2008-ban, kimutatva azokat az önálló munkaügyi vonzáskörzeteket, amelyek a magyar városok, kisebb foglalkoztató központok körül kialakultak (A magyar településhálózat helyzete és távlatai 2008, 18. oldal).

2. ábra: Győr önálló ingázó munkaügyi vonzáskörzete.



Forrás: VÁTI-RKK 2008 alapján saját szerkesztés

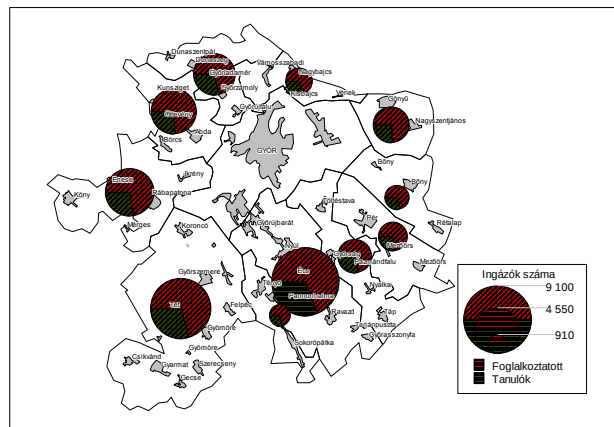
Az önálló ingázó munkaügyi vonzáskörzetre vonatkozó számításaink alapján ebben a térségben mintegy 108 ezer foglalkoztatott élt 2011-ben. Mintegy 53%-uk Győrben, s 47%-uk a térség más településein. A 2001. évi adatokhoz képest számuk 5,5%-kal, azaz 5594 fővel növekedett. Ennek a növekménynek a legnagyobb része a Győrön kívüli településeken realizálódott. Ezeken a településeken 11,7%-kal növekedett a foglalkoztatott lakosok száma, míg Győrben csak 0,4%-kal. Ez a különbség elsősorban a lakóhelyi szuburbanizáció számlájára írható, mivel a vizsgált időszakban jelentős volt a kiköltözés Győrből. Ugyanakkor a térség népesség- így foglalkoztatott növekménye az ország más területeiről érkező letelepülőknek is köszönhető, akik jellemzően győri munkahely reményében választanak lakóhelyet az agglomeráció területén. Így elmondhatjuk, hogy a győri munkahelyek számának növekedése elsősorban az agglomeráció lakosságszámának és foglalkoztatotti létszámának növekedéséhez járult hozzá az évtizedben, míg Győrben csak enyhe emelkedés volt tapasztalható. A 2001-es népszámlálás idején összességében a város munkahelyein dolgozók mintegy 2/3-a volt győri lakos, míg 1/3-a ingázó, mára becsléseink szerint az ingázók aránya növekedett, s ma már a megoszlást 55–45%-ra tehetjük.

Közlekedési vonzáskörzet vizsgálat

A napi ingázó forgalom jelentős közlekedési terhelést jelent az agglomeráció számára. Ezért elvégeztük az ingázók létszámának közlekedési irányok szerinti vizsgálatát is.

A Kisalföld Volán Zrt. menetrendi mezői alapján határoltuk le az egyes közlekedési irányokat és területeket, s összesítettük az ingázókat. A vizsgálatot a 2001. évi népszámlálás részletes adatai alapján tudtuk elvégezni. Azóta helyzet legfeljebb számosságában változott, de irányaiban és arányiban nem.

3. ábra: Az egyes közlekedési szektorokból Győrbe ingázó dolgozók és tanulók száma

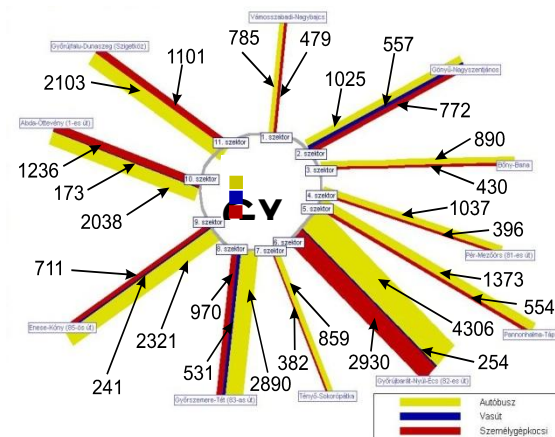


Forrás: SZE MASCARA projekt adatai alapján saját szerkesztés

Ha a Győrbe ingázók számát, térbeli koncentrációját, s az adott településen belüli arányát vesszük alapul, akkor azt mondhatjuk, hogy a legnagyobb közlekedési nyomás a 82. sz. út irányából valósul meg Győr felé, s onnan is elsősorban a Győrhöz közeli településekről (Győrújbaráton és Nyúlton tömörül az ebből az irányból ingázók több mint 60%-a). Viszonylag nagy ez a nyomás a 83. sz. út irányából is, főleg Koroncó, Győrszemere és Tét vonatkozásában. Lényegesen kisebb létszám mellett, de hasonlóan magas bejáró aránnyal és közepes koncentrátsággal rendelkezik az alsó-szigetközi irány, ahonnan a két, Győrhöz közeli település részéről jelentkezik erős közlekedési kereslet a város irányába. A keleti oldalon vizsgált kicsi körzetek (Bőny, illetve Pér térsége) valójában összekapcsolhatóak lennének a Mezőörs–Rétalap összekötéssel, s az egy közlekedési térségként funkcionálhatna. Ennek a területnek, összehasonlítva az előzőekkel a közlekedési nyomása az ingázók részéről viszonylag kicsi.

Természetesen a beengázók nem csupán a tömegközlekedést veszik igénybe. Közlekedésükről elsődleges adatgyűjtést a Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszéke végzett gépkocsi-megállítási módszerrel és a tömegközlekedési eszközökön kikérdezéssel. Így az utazási módokról az alábbi ábrát rajzolhatjuk fel:

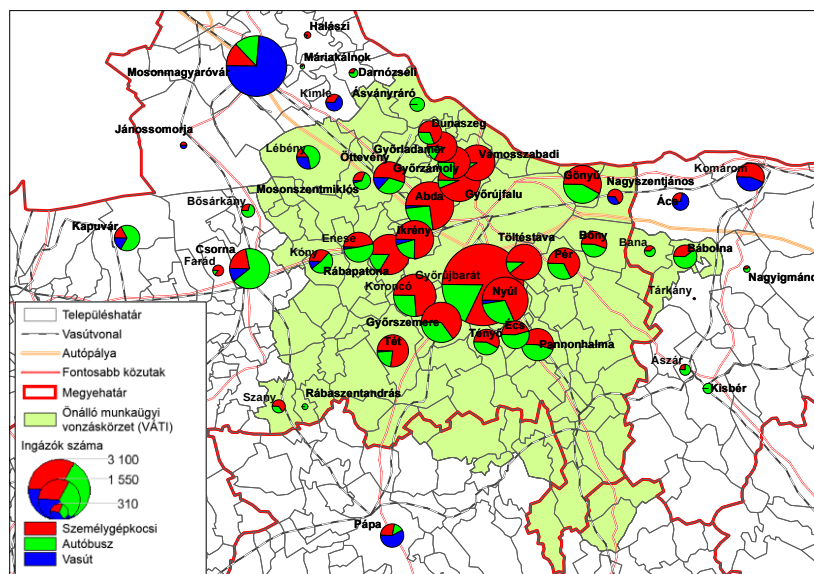
4. ábra: beutazók száma közlekedési módonként és irányonként



Forrás: SZE MASCARA projekt, 2005

Az ingázással kapcsolatos frissebb adatokat a FŐMTERV–ENVECON konzorcium által készített *Győr városi és elővárosi közösségi közlekedési rendszerének átalakítása* című döntés-előkészítő tanulmányban találunk (FŐMTERV–ENVECON 2013). A munka helyzetelemző részéhez kapcsolódó mellékletben közöl a 1500 lakosnál népesebb települések esetében ingázásra vonatkozó adatokat. Általában a hivatásforgalom (munkába és iskolába járás) adatait közli, s az egyes közlekedési módok részesedését ebből. Sajnos az adatok így nem érintik a teljes települési kört, s településenként eltéréseket is tartalmaznak az egyes kategóriák értelmezésében. Így az anyag nem vethető össze részleteiben a korábbi felmérésekkel.

5. ábra: Beutazók száma utazási módonként az 1500 főnél népesebb településeken



Forrás: FŐMTERV–ENVECON 2013, 7.1 melléklet alapján saját szerkesztés

Az ábráról jól leolvasható, hogy az ingázók nagy hányada továbbra is az agglomeráció belső területeiről érkezik. Ezekben az esetekben uralkodó a gépkocsi használat. Míg a MASCARA projekt esetében 2005-ös felmérések még az autóbusz használat túlsúlyát mérték ebben a térségben, addig mára láthatóan a személygépkocsi vált az elsődleges ingázási eszközzé. A Győr közeli településeken az autóhasználat mindenhol meghaladja az 50%-os részarányt, sőt a kétharmadot is átlépi, tehát az ingázók többsége ma már személygépkocsit részesíti előnyben. Az ingázási irányok megoszlása hasonló képet mutat, mint az évtized első felében: a 82. sz. út irányában találjuk a legnagyobb részarányt. Utána a szigetközi irány következik. Pontos adatokat erre az időpontra teljes körű felmérés hiányában nem mondhatunk. Annak ellenére, hogy a vasúti infrastruktúra felfűzi az agglomeráció fontosabb településeit, kicsi a szerepe továbbra is a forgalom lebonyolításában. Nagyobb szerephez igazából csak az agglomeráción kívüli esetekben (Mosonmagyaróvár, Komárom, Pápa) jut, főleg ott, ahol az ütemes közlekedés megvalósult (Győr–Mosonmagyaróvár; Győr–Komárom).

2. sz. melléklet

Vízbázisok Győrben és környékén

Szigetköz alegységen							
Település	Vízbázis neve	Vízbázis üzemeltetője	Vízki vétel célja	Vízbázis státusza	Védendő termelés (m ³ /nap)	Vízbázis sérülékeny-e ?	Intézkedés
Győr	Győri laktanya	MH Raba Légvédelmi Rakétaezred	ivóvíz	üzemelő	165	nem	Védőidom meghatározása központilag
Győr	Győr-Révfalu vízmű	PANNONVÍZ Zrt.	ivóvíz	üzemelő	35000	igen	Nincs tennivaló
Győr	Győri VR. Szőgyei tp	PANNONVÍZ Zrt.	ivóvíz	üzemelő	35000	igen	Nincs tennivaló
Marcal alegységen							
Település	Vízbázis neve	Vízbázis üzemeltetője	Vízki vétel célja	Vízbázis státusza	Védendő termelés (m ³ /nap)	Vízbázis sérülékeny-e ?	Intézkedés
Győr	Győr-Ménfőcsanak Vm PanReg	PANNON- Víz Zrt	ivóvíz	üzemelő	1228	nem	Védőidom meghatározása központilag
Győrszemere	Győrszemerei Vízmű	PANNON- Víz Zrt	ivóvíz	üzemelő	1150	igen	Felvétel KEOP listára, és teljeskörű diagnosztika indítása
Cuhai-Bakony-ér és Concó alegységen							
Település	Vízbázis neve	Vízbázis üzemeltetője	Vízki vétel célja	Vízbázis státusza	Védendő termelés (m ³ /nap)	Vízbázis sérülékeny-e ?	Intézkedés
Gönyű	Gönyű, Gönyői vízbázis	PANNONVÍZ Zrt.	ivóvíz	üzemelő	600	igen	Pályázati jogosultság felülvizsgálandó, eredménytől függően KEOP egyszerűsített diagnosztika indítása, vagy

							védőterület meghatározásának befejezése és határozat kiadása
--	--	--	--	--	--	--	---

Forrás: A Víz Keretirányelv hazai megvalósítása Vízyűjtő-gazdálkodási Terv, Vízügyi és Környezetvédelmi Központi igazgatóság, Észak-dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság 2010-es kiadványai alapján szerkesztette Jóna L.