Javaslat Győr belvárosát érintő kerékpáros útvonalak és mikromobilitási pontok újratervezésére



Készítette:

Győr Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala – Településfejlesztési és Városstratégiai Főosztály

Győr Megyei Jogú Város Útkezelő Szervezete

2026. október 8.

Tartalomjegyzék

1 Helyzetkép és háttér ... 3
1.1 Mikromobilitás rövid ismertetése ... 3
1.2 Kerékpáros közlekedés része a mikromobilitásban ... 4
1.3 Hálózat ... 7
1.3.1 Hálózati kialakítási alapelvek ... 7
1.3.2 Győr belvárosát érintő kerékpárutak és kerékpározható utak ... 8
1.3.3 Győr belvárosát érintő turisztikai célú útvonalak ... 10
1.4 Mikromobilitási eszközök tárolása ... 13
1.4.1 Mikromobilitási pontok, kerékpártárolási alapelvek ... 13
1.4.2 Győri belváros kerékpártárolási lehetőségei ... 18
2 Beavatkozási javaslatok ... 21
2.1 Mikromobilitási pontok ... 21
2.2 Hálózat ... 23
3 Felhasznált irodalom ... 33

1 Helyzetkép és háttér

Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése a 141/2026. (V. 28.) Kgy. határozat 3. pontja alapján feladatszabást adott Győr Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala Településfejlesztési Főosztálya, valamint a Győr Megyei Jogú Város Útkezelő Szervezete számára, hogy a Győr belvárosát érintő kerékpáros útvonalak és mikromobilitási pontok újratervezésére vonatkozó javaslatot a 2026. októberi Közgyűlés rendes ülésére készítse elő.

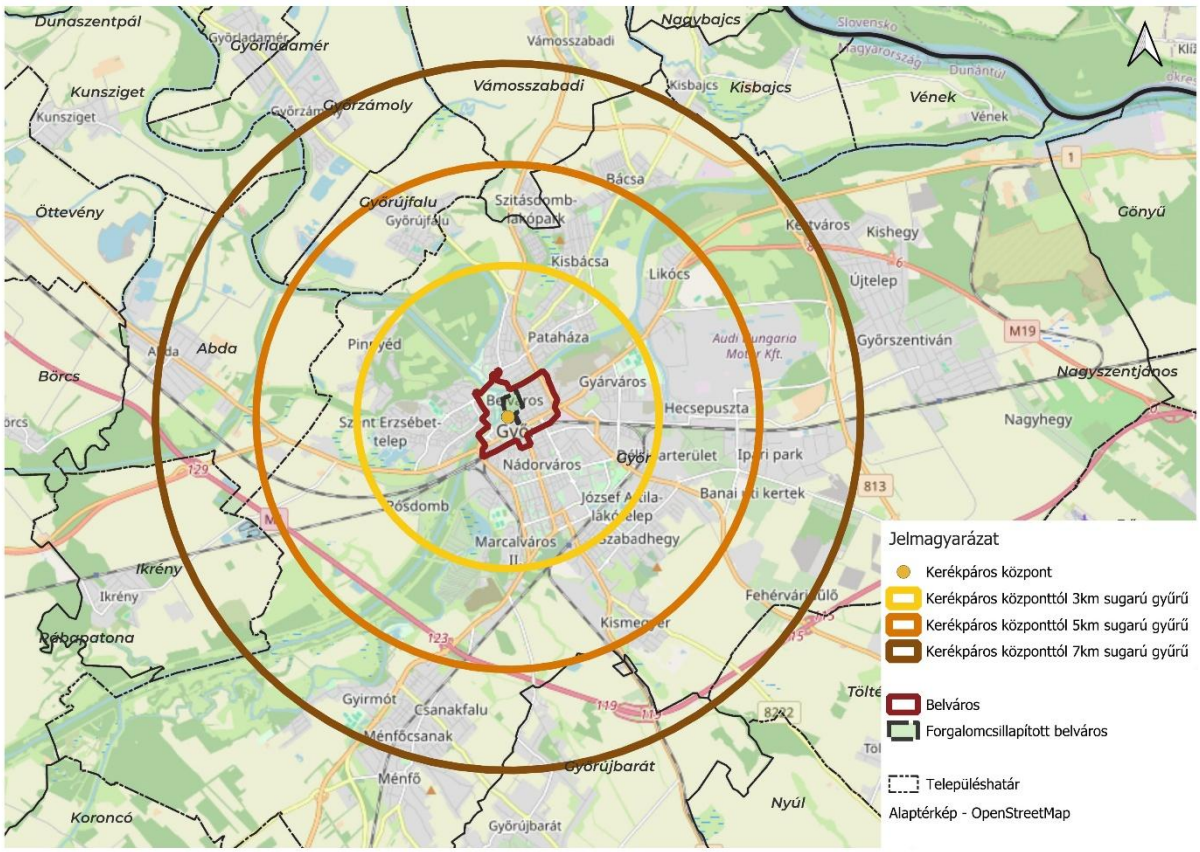
Jelen dokumentum tartalmazza az Önkormányzat Közgyűlésének feladatkijelölése alapján Győr belvárosát érintően mikromobilitási fejlesztési irányokat.

1.1 Mikromobilitás rövid ismertetése

A mikromobilitás kifejezés olyan kis méretű, kis tömegű közlekedésre alkalmas eszközökre utal, amelyek tipikusan 25 km/h sebesség alatt üzemelnek és legfeljebb körülbelül 10 km távolság megtételére ideálisak, tehát közös jellemzőjük a rövid utazási idő és távolság.

A mikromobilitási járművek közé sorolható elsősorban a kerékpár, a roller és ezek elektromos rásegítéses változatai, másodsorban a különböző (rásegítés nélküli és rásegítéses) önkiegyensúlyozó eszközök (pl. gördeszka). Ezen eszközök felhasználás és tulajdonlás alapján lehetnek saját tulajdonúak vagy megosztáson alapuló megosztott járművek (pl. dott – elektromos roller, Manfred - kerékpár). Ezek az eszközök legtöbbször alacsony közlekedési sebességre (max. 25 km/h) alkalmasak, azonban a nagyobb teljesítményű eszközök közepes sebességre (max. 45 km/h) is képesek.

Hagyományos, rásegítés nélküli kerékpár esetében kényelmes utazási távolság a napi hivatásforgalom esetében egy irányban maximum 5-7 km körül alakul. Győr esetében ez azt jelenti, hogy a belváros a település legtöbb lakott területétől kerékpározható távolságra található, ez alól csak Győrszentiván és Ménfő városrészek a kivétel, ugyanakkor Győrújfalu, Győrzámoly, Abda és Vámosszabadi – Szitásdomb kerékpározható távolságra található Győr belvárosától. E távolság felett jellemzően elektromos rásegítéses eszközöket használnak a napi hivatásforgalomban a közlekedők. Ilyen eszközökkel a települések közötti nagyobb távolságok is kényelmesen járhatók, így ténylegesen részt tudnak venni az elővárosi közlekedésben a nagyobb teljesítményű mikromobilitási eszközök (pl. e-bike-ok), amennyiben megfelelő kerékpáros infrastruktúra rendelkezés áll, így az elektromos rásegítéses kerékpárok az autós közlekedés alternatíváját jelenti.



Kerékpáros központtól 3 km, 5 km és 7 km távolság; forrás: saját szerkesztés

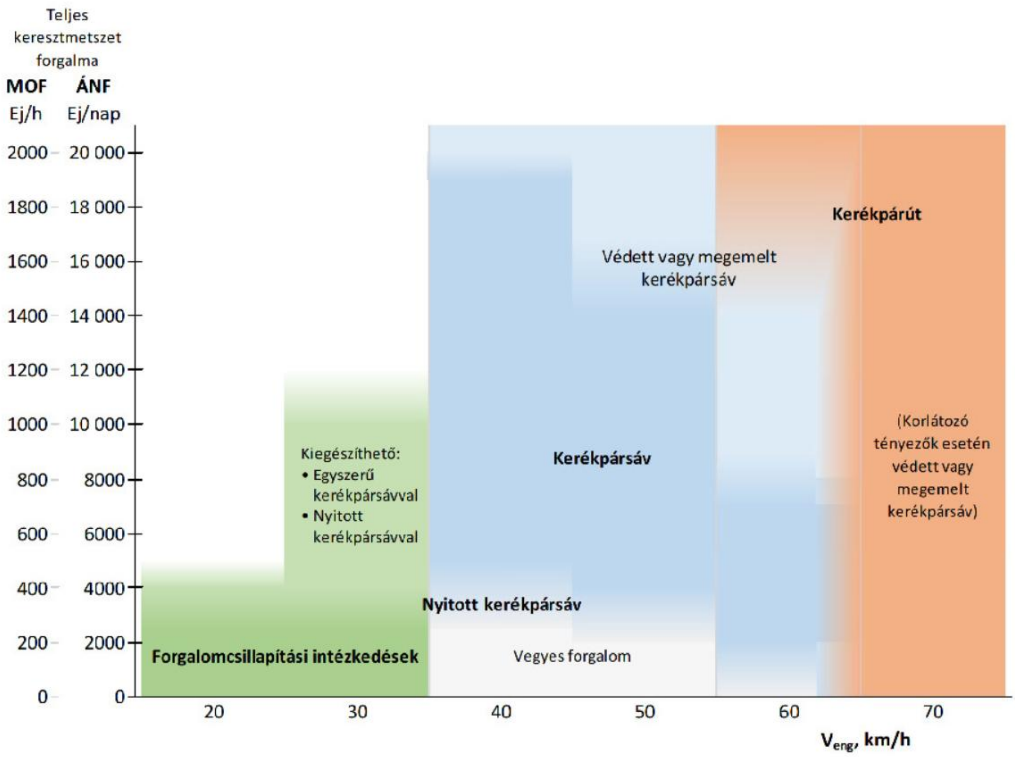
1.2 Kerékpáros közlekedés része a mikromobilitásban

A mikromobilitás kifejezés körülbelül 10 éve kezdett megjelenni szakmai körökben a hagyományos kerékpár és az elektromos rollerek gyűjtőfogalmaként. A kifejezés hétköznapi nyelvben elterjedését segítette a megosztáson alapuló elektromos rollerek városi jelenléte. A COVID időszaktól kezdve a magánhasználatú elektromos rollerek tulajdonlása egyre jelentősebb a kerékpáros közlekedés, autós közlekedés alternatívájaként.

A kerékpáros közlekedés történelmi hagyományai és a szakmai tapasztalatok alapján a legfajsúlyosabb része a mikromobilitásnak. A kerékpáros közlekedésre megfogalmazott hazai és nemzetközi irányelvek a legtöbb esetben érvényesek a többi mikromobilitási eszközre is. Azokban az országokban, ahol a mikromobilitási eszközök használata jelentős, elsősorban a kerékpáros közlekedés számára megfelelő épített környezet kialakítására törekednek a fenntarthatóság (teljes életciklus figyelembe vétele), egészségügyi hozzáadott érték, szakmai tapasztalatok, gazdaság élénkítő hatása és a közlekedésbiztonság okán. Ennek megfelelően a dokumentumban a hálózattervezési és eszköztárolási szempontok esetében a mikromobilitási eszközök közül a kerékpáros közlekedési igények jelennek meg elsődlegesen.

A kerékpáros közlekedésre alkalmas útvonalak (mind az önálló kerékpáros infrastruktúra és mind kerékpározható utcák) és tárolópontok kialakítása során szükséges figyelembe venni a kerékpár és a többi közúti jármű kapcsolatát.

A kerékpáros közlekedés egyszerre magán hordja az autós közlekedés és a gyaloglás ismérveit is. Az autós közlekedéshez hasonlóan a kerékpáros is egy egyenesen előrehaladó pályát ír le a kormányzott járművével, hirtelen irányváltás nem jellemző. Utazás végén pedig az eszköz leparkolásra kerül. A kerékpáros közlekedés azonban a gyalogos közlekedésre is hasonlít, ugyanis kerékpárral a gyalogos közlekedéshez hasonlóan nagy szabadságfokú a közlekedés, lehetőség van útvonalak levágására. E két ok miatt körültekintően kell tervezni a kerékpáros infrastruktúrát és a gyalogos, autós közlekedéstől elválasztásukat, vagy éppen közös felületen a közlekedés biztosítását. A megfelelő kialakítást a hazai szabályozás jól kezeli (szabvány), a közúti infrastruktúrát, főleg az alacsony forgalmú területen olyan módon szükséges kialakítani, hogy az kerékpárral biztonságosan bejárható legyen, azaz kerékpározható legyen, és külön infrastruktúra csak ott kerüljön kialakításra, ahol a forgalmi szempontok alapján szükséges.



Kerékpárosbarát kialakítás minimális kiépítési szintjei a tervezett gépjárműforgalom és a tervezett engedélyezett sebesség függvényében, lakott területe; forrás: e-UT 03.04.13:2019/M2:2025 Kerékpározható közutak tervezése

A mikromobilitási eszköz használatához, hasonlóan a gyalogláshoz nem szükséges előzetes KRESZ ismeret, azonban célkitűzés, hogy a legfontosabb jelzésekkel, táblákkal a mikromobilitási eszközön közlekedők tisztában legyenek. Ezt a célt támogatja több hazai kezdeményezés, mint például a Bringasuli vagy a Bicibusz.

A kerékpáros közlekedés elterjedését a biztonságos és összefüggő kerékpár-infrastruktúra és a kerékpárok biztonságos elhelyezése alapvetően befolyásolja. Akkor tud jól működni egy város

mikromobilitási rendszere, így Győr esetében is, ha összefüggő, hálózatba szervezett, biztonságos kerékpár-infrastruktúra áll rendelkezésre és megfelelő számú és kialakítású kerékpártárolási létesítmények találhatók a településen.

Az elmúlt években szerzett tapasztalatok alapján a kerékpáros közlekedés hagyományos és elektromos rásegítéses változata biztonságosabb, mint az elektromos roller használata. Az elektromos rollerekkel történt balesetek az utóbbi időben egyre nagyobb hangsúllyal jelenik meg a médiában, így egyre több eszközhasználó visel bukósisakot. A kerékpárral megvalósuló közlekedés egészségügyi előnye, hogy aktívan hozzájárul a szív- és érrendszer (keringés) egészségének megőrzésére és javítására.

A mikromobilitási eszközök jól kiegészíthetik a hagyományos közösségi közlekedést, így hozzájárulhatnak, hogy a közlekedők teljes utazási lánca fenntartható mobilitási módokkal valósuljon meg. Ezekben az esetekben az utazási lánc központi eleme a közösségi közlekedés, és saját tulajdonú mikromobilitási eszközökkel történik a közösségi közlekedési megállók megközelítése. Az utazási lánc végén, a közösségi közlekedési eszközről leszállva az úti cél elérése történhet a helyszínen felvett megosztott vagy saját tulajdonú mikromobilitási eszközzel.

Győr hagyományosan kerékpárosbarát város, köszönhetően a könnyen kerékpározható síkvidékű földrajzi adottságának és a XIX. sz. végétől fejlődő gyáriparának, amely a gyári munkások tömeges megjelenését vonzotta maga után a XX. sz. első felében, amikor a kerékpáros közlekedés jelentette a városban a tömegek számára alkalmas leggyorsabb közlekedési módot. Az autóbuszos közlekedés az 1970-es évektől fokozatosan kezdte visszaszorítani a kerékpáros közlekedést, amely folyamat az 1990-es évek elejére fejeződött be. Az ezt követően kezdődő robbanásszerűen megnövekvő személygépjármű-tulajdonlás és használat nem tette lehetővé a kerékpáros közlekedés erőteljesebb megjelenését. A közlekedési fejlesztések elsősorban a közúti autós közlekedést szolgálták ki, azonban kiépítésre került jelen korig a legfontosabb útvonalakon védett kerékpáros infrastruktúra, amely a város nagyjából átjárhatóságát biztosítja. Győr Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve tartalmazza a hálózati szempontból fontos kerékpáros-infrastruktúra fejlesztési irányokat, amely alapján valósulnak meg a városban a jelenlegi TOP Plusz kerékpár-infrastruktúra tárgyú fejlesztések (Pápai út, Nagy Imre út, Bácsai út).

Győr Fenntartható Városi Mobilitási Terve alapján a 2024-es modal splitben a kerékpárral közlekedők részaránya 8%. Az elmúlt években jelentősen megnövekedett a hazai és nemzetközi trendekkel párhuzamosan az elektromos rollerrel közlekedők száma.

A belvárosban megjelenő mikromobilitási forgalom diverz, csoportosítása többféle módon is megtörténhet. Az utazás célpontja alapján a megjelenő belvárosi forgalmat lehet úgy csoportosítani, mint a belvárosi célforgalom (belvárosban kezdődő vagy végződő forgalom) vagy áthaladó forgalom. E csoportosítás harmadik eleme a vegyes helyzet, ahol az áthaladó kerékpáros megáll egy üzletben vásárolni, majd vásárlást követően továbbhalad.

A másik csoportosítás az utazás jellege alapján lehetséges. Az utazás lehet hivatásforgalom, szabadidős vagy hivatali ügy intézéséhez tartozó forgalom, illetve turisztikai forgalom. Hivatásforgalom esetében azt a napi szintű utazást értjük, ami a munkába járáshoz, oktatási intézménybe járáshoz tartozik. A szabadidős vagy hivatali ügy intézésébe tartozó forgalom esetében azt a hetente jelentkező forgalmat értjük, ami a szabadidős tevékenységekhez (pl. múzeumlátogatás) vagy hivatali ügyintézéshez (pl. banki ügyintézés) tartozik. A turisztikai jellegű forgalom elsődleges hajtóereje a Győr belvárosán

keresztülhaladó nemzetközi EuroVelo 6 útvonal, a SacraVelo kerékpárútvonalak és a Pannonhalma irányába tartó forgalom.

A különböző típusú mikromobilitási forgalmakhoz eltérő hálózati és kerékpártárolási kialakítások szükségesek. Győr belvárosának jelentős része gyalogosbarát kialakítású, ahol néhány kivételtől eltekintve (pl. Baross út) a gyalogosok és a mikromobilitási eszközzel közlekedők közös felületen közlekednek. A gyalogosok és a kerékpárosok, rollerrel közlekedők közötti konfliktusok több részből tevődnek össze. A nemzetközi tapasztalatok alapján a kerékpárral közlekedők aktívan tudják támogatni a helyi kiskereskedelmet és vendéglátást. Kerékpárokon bevásárlás utáni nagyobb csomagok is kényelmesen vihetők, míg rollerekkel a csomagok cipelése sokkal nehezebb.



Példa Gröningen belvárosában egy helyi bevásárlóutca átalakítására (Brugstaat, Gröningen, NL, forrás Google Maps)

1.3 Hálózat

1.3.1 Hálózati kialakítási alapelvek

A kerékpáros közlekedés tulajdonságai alapján átmenetet képez a gyalogos közlekedés és az autós közlekedés között. A kerékpáros hálózati elemek hierarchiába rendezése során eltérő kialakítással rendelkeznek a használati szokások, sebesség alapján a településeket és a távol lévő településrészeket összekötő elemek, és a településközponti célforgalmat kiszolgáló elemek. A települések közötti forgalom esetén elkülönített, önálló infrastruktúra kialakítása ajánlott, települési célforgalom esetében a gyalogos forgalommal, autós forgalommal azonos közlekedési felület kialakítható. A településeken a közterületek jellemzően nem elég szélesek ahhoz, hogy minden közlekedési módnak önálló, elválasztott felülete legyen, így bizonyos esetekben szükséges vizsgálni, hogy a kerékpárral közlekedők a gyalogosokkal, vagy az autósokkal kerüljenek összevonásra. A kerékpárosok számára megfelelő infrastruktúra kialakításának alapelveit az e-UT 03.04.13:2019/M2:2025 Kerékpározható közutak tervezése Útügyi Műszaki Előírás tartalmazza.

Városi közlekedés esetében a kerékpáros közlekedés átlagsebessége (figyelembe véve a jelzőlámpákat, kanyarodásokat, forgalmat) átlagosan 13-16 km/h között alakul. Ez az érték körülbelül megfelel a városi autóbusz átlagsebességének a reggeli és a délutáni időszakban kialakuló közúti torlódásokban.

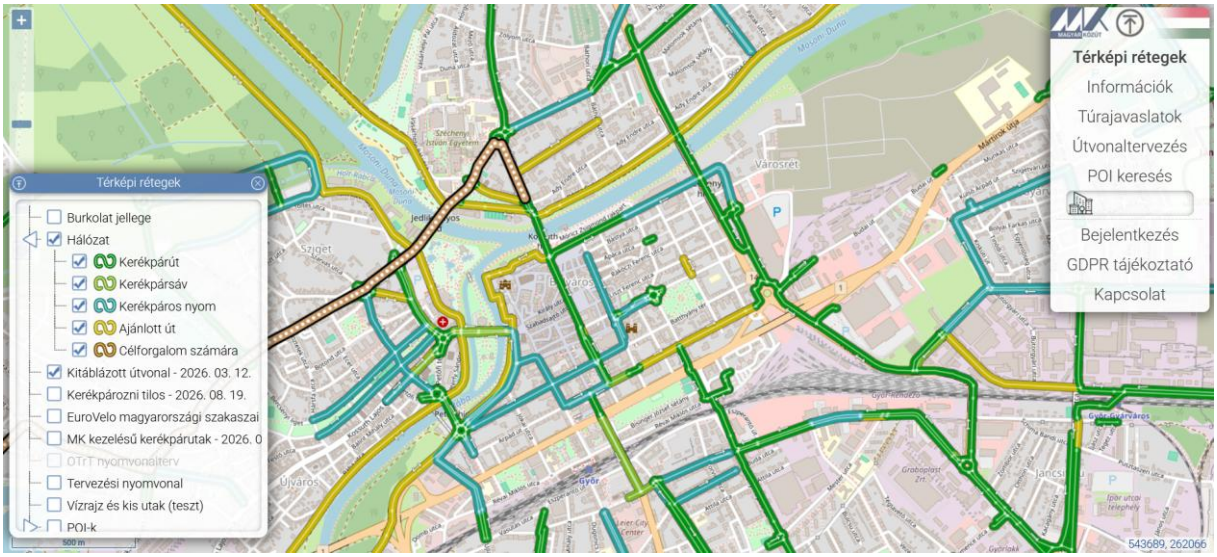
A kerékpárral közlekedők autósokkal azonos közlekedési felület kialakításának alapja, hogy városias, erősen urbanizált környezetben a két közlekedési eszköz átlagsebessége közel azonos. E felfogás szerint a kialakítás biztonságosabb, mint a gyalogos közlekedéssel összevont kerékpáros közlekedés, mert az autós maga előtt látja a kerékpárral közlekedőt, jobban fel tud készülni a kerékpárral közlekedők irányváltására, mozgására. A kialakítás hátránya, hogy a kerékpárral közlekedő rövid szakaszon feltarthatják a közúti forgalmat, amennyiben az autós számára nagyobb sebesség kifejtésére van lehetőség és a kerékpárral közlekedő számára nem áll rendelkezésre önálló kerékpáros-infrastruktúra (pl. út menti kerékpársáv), vagy kanyarodás miatt a közúti forgalmi sávot érinti.

A másik felfogás alapján a kerékpárral közlekedők a gyalogosan közlekedőkkel azonos felületen történő vezetése megfelelő, mert a gyalogos és kerékpárral közlekedők egyaránt védtelen közlekedők, akikre az autós közlekedés veszélyforrásként gondol. A kialakítás hátránya, hogy a kerékpárral közlekedők és a gyalogosok között nagy relatív sebességkülönbség alakulhat ki, ami főleg akkor jelentkezik, ha a kerékpáros forgalom nem célforgalmi jellegű, hanem átmenőforgalmi jellegű. Ezekben az esetekben a gyalogos hirtelen irányváltására a kerékpárral, rollerrel közlekedő nem tud megfelelően felkészülni. A kialakítás másik hátránya, hogy kereszteződésben a jobbra bekanyarodó autó nehezebben veszi észre a kerékpárral egyenesen továbbhaladókat.

A fenti tulajdonságok alapján fontos hálózati hierarchiába rendezni a kerékpáros-infrastruktúrákat, hasonlóan a közúti közlekedéshez. Győr belvárosa esetén külön szükséges kezelni az átmenő irányú kerékpáros forgalmat és a helyi igényt kiszolgáló (pl. vásárlás, szórakozás) kerékpáros-infrastruktúrát.

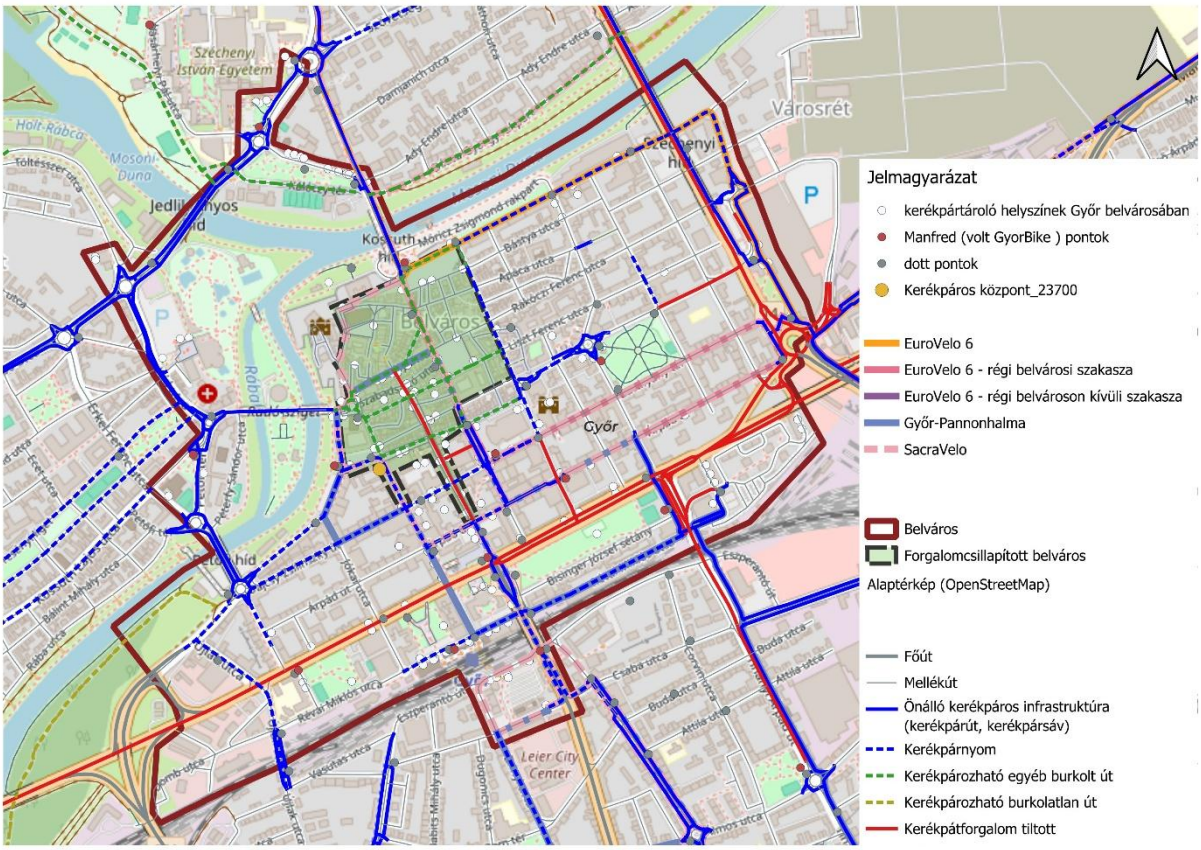
1.3.2 Győr belvárosát érintő kerékpárutak és kerékpározható utak

A Magyar Közút által üzemeltett KENYI (Kerékpárút Nyilvántartó) Rendszer tartalmazza minden hazai kerékpáros útvonalat (önálló és nem önálló kerékpáros-infrastruktúrát egyaránt). Győr belvárosát érintő kerékpáros útvonalakat az alábbi térkép ábrázolja.



forrás: https://kenyi.kozut.hu/

Terepi felmérés a Győr belvárosát érintő KENYI adatbázis nem tekinthető naprakésznek.



Győr belvárosában található kerékpáros infrastruktúra; forrás: saját szerkesztés

Győr belvárosának legfontosabb kerékpáros közlekedési tengelye észak-déli irányú és a Kossuth híd – Jedlik Ányos utca – Széchenyi tér – Czuczor Gergely utca – Árpád út – Baross út útvonalon található, amely a Bartók Béla úton folytatódik. Dél felől a másik fontos kapcsolat a Nádorváros felől a Tihanyi Árpád út folytatásában található Nádor aluljáró. Ez a kerékpárút a Gárdonyi utcában folytatódik, azonban az Árpád út keresztezésénél véget ér, kerékpáros-infrastruktúrán keresztül a forgalomcsillapított belváros, vagy a közeli Batthyány tér nem elérhető. A Révai Miklós utcán keresztül a vasútállomás elérését kerékpáros nyom biztosítja. A belvárost kelet felőli elérését biztosítja a Fehérvári úti kerékpárút és a Budai úti kerékpárnyom. A forgalom csillapított belváros innen Vas Gereben utca felől érhető el, azonban az Árpád utat és a Bajcsy Zsilinszky utcát is rendszeresen használják a kerékpárral közlekedők, ami a reggeli és délutáni csúcsforgalomban gyakran vezet konfliktushoz az autóval és kerékpárral közlekedők között.

Győr belváros könnyen azonosítható és átjárható kelet-nyugati tengelye jelenleg hiányzik. Az Árkád, mint nagy forgalomvonzó létesítmény és a forgalomcsillapított belváros, valamint Virágpiac, Bécsi kapu téren keresztül Újváros útvonal csak részben kiépített. Újváros felé a belváros nyugati bekötése megfelelő, a Rába-kettős hídon és a Petőfi hídon is található kerékpárút, amely csatlakozik Újváros, Sziget, és a Jedlik hídon keresztül a Révfaluban található Egyetemhez.

A forgalomcsillapított belvárosi szakaszon a mikromobilitási eszközzel közlekedők és a gyalogosok között napszaktól függően eltérő típusú konfliktusok alakulnak ki. Míg a reggeli időszakban, amikor mindenki munkába, iskolába siet, nem zavarják egymást a közlekedők, addig a délutáni időszakban, amikor Győr belvárosát a városlakok, turisták megtöltik, hogy idejüket töltsék el, már több konfliktus alakul ki. A konfliktus alapja több esetben a rendelkezésre álló közterületek keskeny kialakítása, amelyet a belvárosi üzletek, éttermek teraszai tovább szűkítenek. Gyakran előfordul a Jedlik Ányos utcában és a Czuczor Gergely utcában, hogy a rendelkezésre álló 8–9 m közterületi szélességből a gyalogosan, mikromobilitási közlekedők számára a közterületi szélesség 3 m alá szűkül, ahol a közlekedők lelassítva, egymásra különösen odafigyelve férnek csak el. A megnövekvő számú konfliktusok miatt a Jedlik Ányos utcában az elektromos rollerek kitiltására került sor.



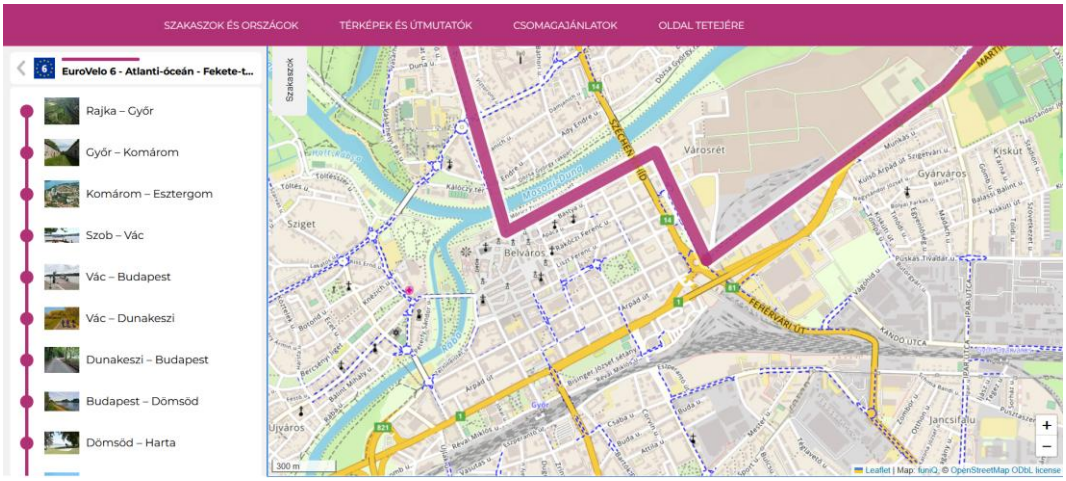
Szűk közlekedési felület a Jedlik Ányos utcában; forrás: saját fotó

A belvárosi éttermek és üzletek közterületfoglalása miatt a gyalogos és kerékpáros forgalom nagyságához képest aránytalanul szűk közlekedési felületeket a Győr Megyei Jogú Város közterület-használatáról szóló szabályait a 11/2016. (IV. 29.) önkormányzati rendelet és az érintett jogszabályok alapján, a helyi lakókkal, üzletvezetőkkel és a közterületet használók bevonásával nyújtható az érintettek számára megfelelő kialakítás.

1.3.3 Győr belvárosát érintő turisztikai célú útvonalak

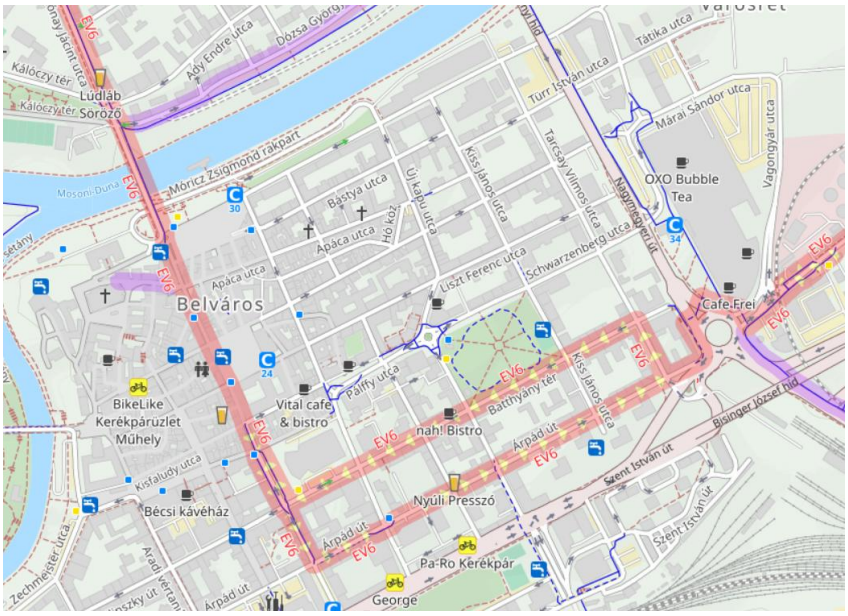
Győr belvárosát több hazai és nemzetközi kerékpáros útvonal is érinti. Ezek közül kiemelkedően fontos az európai kerékpáros hálózat részét képző EuroVelo 6 útvonal, amely az Atlanti-óceántól a Fekete-tengerig húzódik és az egyik legnépszerűbb útvonal. Az útvonal magyarországi szakasza a Duna mentén húzódik Rajkától Mohácsig. Győrt a Szigetköz felől éri el a kerékpárút és Gönyű irányába folytatódik. A külföldi vendégek által rendszeresen használt útvonal Győr belvárosát érinti a Kossuth híd – Dunakapu

tér – Móricz Zsigmond rakpart – Vas Gereben utca érintésével éri el az Árkádot és halad tovább Gönyű irányába a Budai úton.



forrás: https://eurovelo.hu/ev6

Az EuroVelo 6 Győr belvárosát érintő szakaszát a közelmúltban helyezték át a belváros szélére, amely útvonal ki is van táblázva. A legtöbb kerékpáros útvonaltervező alkalmazásban azonban még a régi útvonal szerepel, ezért rendszeresen jelennek meg túrakerékpárosok az Árpád úton és a Bajcsy Zsilinszky utcában. A kerékpáros útvonaltervezők online adatbázisának előmozdítása kívánatos.



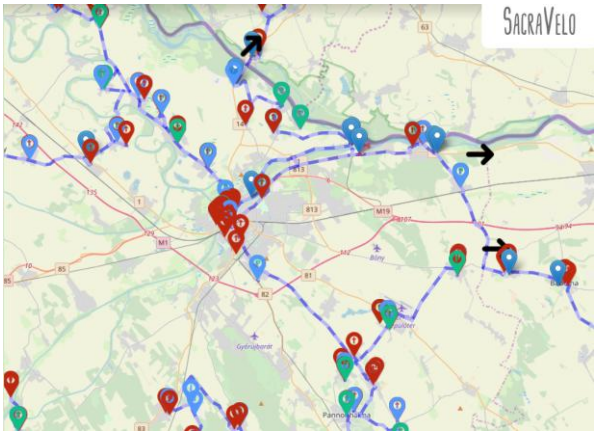
forrás: https://www.opencyclemap.org/




EuroVelo 6 tábla az Árkád környezetében, régi útvonalat használó kerékpárosok az Árpád utcában; forrás: saját fotó

Győr Belvárosát érintő, azon áthaladó másik fontos túraútvonal a SacraVelo útvonalak. A „SacraVelo – határon átnyúló kerékpáros zarándokutak hálózata a Duna térségében” projekt Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom, Nagyszombat és Pozsony megyékben kerékpárral biztonságosan bejárható hálózatot jelöl ki a szakrális értékek mentén. Győr belvárosát több ajánlott útvonal is érinti. A belvárosból a Káptalandomb érintésével kerékpár-útvonalak Győr környékének szakrális helyszíneihez vezetnek.



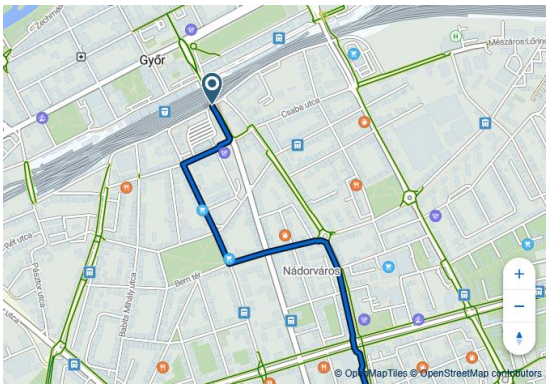


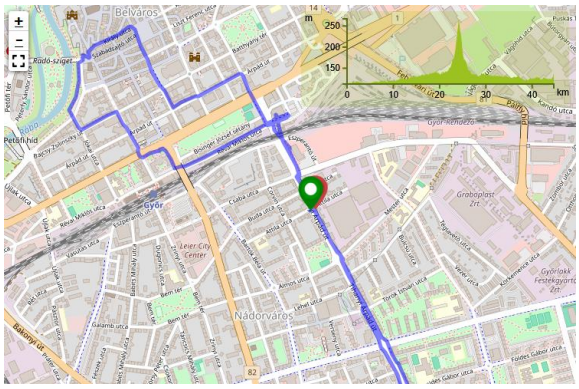
SacraVelo kerékpáros útvonalak Győr belvárosában és a város környezetében, forrás: https://sacravelo.eu/attekinto-nezet



SacraVelo útvonal tábla a Czuczor Gergely utcában; forrás: saját fotó

A két nagy nemzetközi kerékpárút hálózat mellett Győr belvárosát érinti még a Győr és Pannonhalma közötti kerékpárút győri szakasza. E kerékpárút Győrön belüli szakasza nem került kijelölésre, így nincs egységes útvonal Győr belvárosa és a Szent Imre út (82. sz. főútvonal) 10. sz. vasútvonal között. Ennek köszönhetően a kerékpárosok vagy a Baross hídon vagy a Nádorvárosi aluljárón keresztül közelítik meg a belvárost. A túrakerékpáros forgalom támogatása érdekében javasolt ezen útirány jelzőtáblával történő megerősítése.





forrás: https://turakereso.hu/gyor-pannonhalma-kerekparut/ ;
https://www.mozgasvilag.hu/kerekpar/turautak/gyor-pannonhalma-kerekparut

1.4 Mikromobilitási eszközök tárolása

1.4.1 Mikromobilitási pontok, kerékpártárolási alapelvek

1.4.1.1 Saját tulajdonú eszköz

A saját tulajdonú kerékpárok elhelyezésének és biztonságos tárolásának lehetősége támogatja a kerékpárral történő közlekedést és elősegíti, hogy szélesebb társadalmi réteg válassza a kerékpározást a napi utazása során. Ennek az alapja megfelelő mennyiségben kihelyezett olyan kerékpártámaszok (pl. U-alakú támaszok), amelyek biztosítják a kerékpár vagy a roller vázának lezárását.

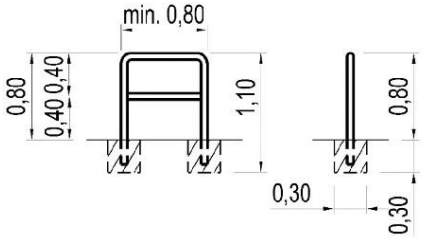
A kerékpárral közlekedő szereti a saját tulajdonú kerékpárját biztonságosan elhelyezni, amíg az ügyeit intézi, ezért elsősorban olyan támaszokat preferálnak, ahol a kerékpár váza rögzíthető. Korábban gyakran telepítettek olyan támaszokat, amelyeknél csak a kerék rögzítése lehetséges, ezen elavult támaszok cseréje javasolt, ugyanis a kerékpáros nagyértékű vázának rögzítése nem lehetséges, illetve kényelmetlen lehajolni a kerékhez, hogy kerékpárzárral rögzíteni lehessen. Ha nem állnak rendelkezésre megfelelő kialakítású támaszok, akkor a kerékpárral közlekedők az eszközeiket alkalmi támaszokhoz (pl. közvilágítási oszlop, kisebb fa) rögzítik.

A kerékpárral közlekedő a hazai és nemzetközi tapasztalatok alapján szereti minél közelebb lerakni kerékpárját az úti céljához és a lehető legkevesebbet gyalogolni. Emiatt javasolt, hogy a kerékpártámaszok, parkolók egymástól kb. 100 m-re helyezkedjenek el. A kerékpártámaszok telepített mennyisége függ a forgalomvonzó létesítmények típusától (pl. iskola, belvárosi bevásárló utca) és a kerékpárparkolási igény napon belüli megoszlásától. Kerékpártámaszok mennyiségét folyamatosan monitorozni szükséges helyszínbejárással, mert megfelelő mennyiségű kerékpártámaszok elhelyezése növeli a kerékpárral való közlekedés részarányát, mert a kerékpárral közlekedő tudja, hogy biztonságosan el tudja helyezni a biciklijét. Ez igaz a többi mikromobilitási eszközt használók esetében is.



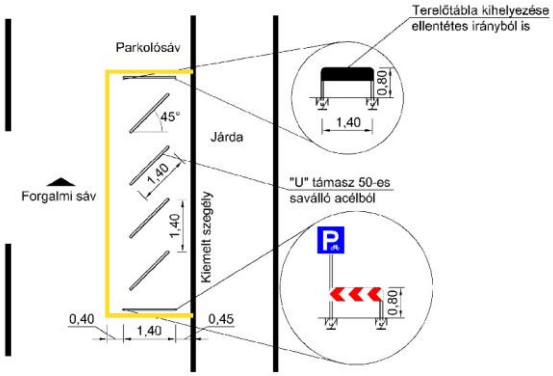
A kerékpárral közlekedő, ha elég elszánt, mindig talál helyet az eszközének elhelyezésére, forrás: saját fotó

A kerékpáros szabvány tartalmazza a kerékpártámaszok követelményeit, illetve azok elhelyezését.



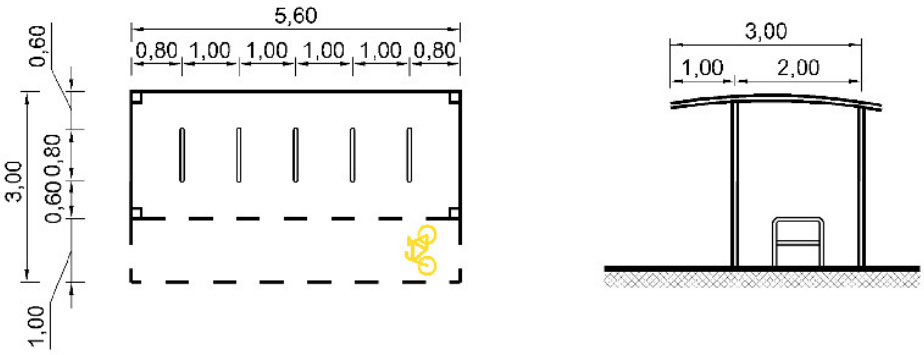
Kerékpártámaszok követelményeit az U-alakú támaszok is kielégítik, forrás: e-UT 03.04.13:2019/M2:2025 Kerékpározható közutak tervezése

Az egymás mellett elhelyezett kerékpártámaszokból kerékpárparkoló alakítható ki. A kerékpárparkolókat úgy érdemes kialakítani, hogy több kerékpár (minimum 3-4 kerékpártámasz telepítése) is elhelyezhető legyen. Rövid idejű kerékpárparkoló kialakítását városi környezetben az alábbi ábra mutatja be.



Példa: Kerékpárparkoló U-alakú támaszokkal, forrás: e-UT 03.04.13:2019/M2:2025 Kerékpározható közutak tervezése

A hosszú idejű (egésznapos, vagy napon túlnyúló) kerékpárparkolás esetében az időjárási viszonyoktól való védelem miatt (szél, eső) javasolt fedett tározó kialakítása



Példa: Fedett kerékpárparkoló vázlatos elrendezése: e-UT 03.04.13:2019/M2:2025 Kerékpározható közutak tervezése

1.4.1.2 Megosztott eszköz

Megosztott mikromobilitási eszközök elhelyezésének, parkoltatásának két típusa van. Az egyik az úgy nevezett állomásalapú (station based) kialakítás a másik a szabad elhelyezésű (free floating) kialakítás. Az elmúlt években megfogalmazódott nemzetközi és hazai (főleg budapesti) tapasztalatok alapján a városközpontokban az állomásalapú rendszer kialakítása előnyösebb, ugyanis a rendelkezésre álló kevés közterületen, lehatárolt módon kerülnek így elhelyezésre a megosztott mikromobilitási eszközök és elkerülhető a rollerkáosz. (Rollerkáoszról akkor beszélünk, ha a városokban szanaszét hagynak a rollerek, amelyek akadályozzák a városlakók közlekedését.)

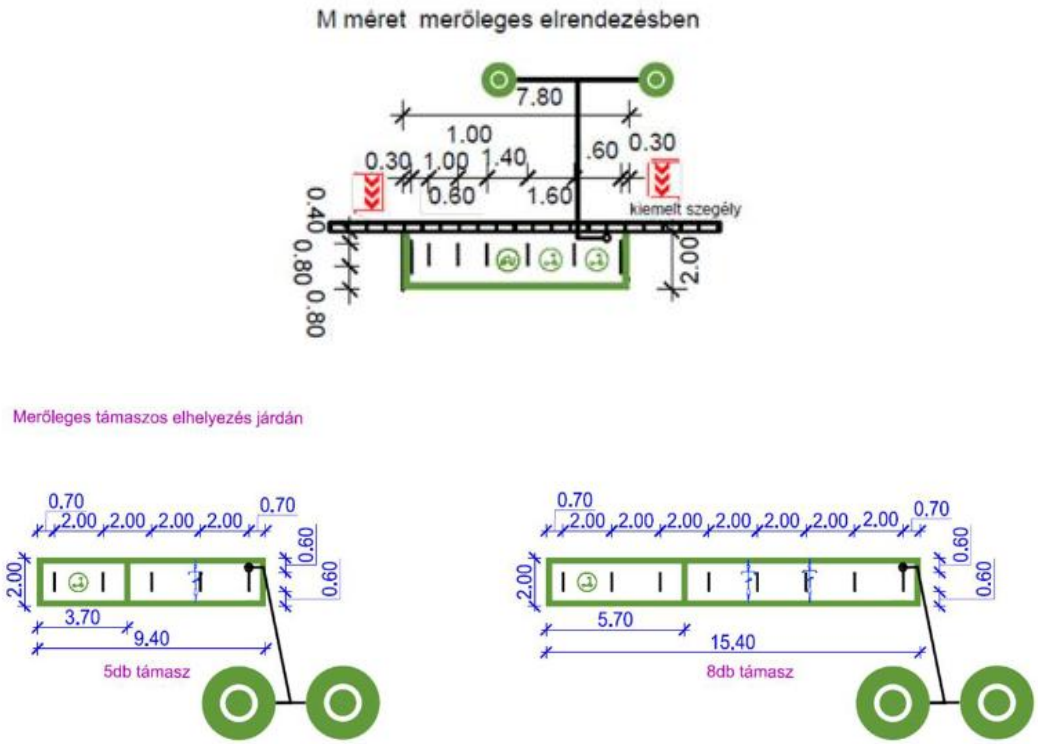
A legújabb generációs megosztott eszközök nem igényelnek támaszok kiépítését, mert geofencing technológia segítségével virtuálisan ki tudnak jelölni parkolópontokat. Kerékpárok esetében sincs szükség kerékpártámaszokra vagy valamilyen kerékpárrögzítési lehetőségre (pl. GyőrBike – 1. generációs megosztott kerékpár), hanem elég a kívánt ponton csak letenni az eszközt (pl. Manfred – 3. generációs megosztott kerékpár). A városi környezetben a megosztott eszközök kulturált elhelyezése és lerakó pontok azonosítása érdekében fontos ezen pontok egyértelmű jelzése és standardizált kialakítása.

Budapesten a BKK Budapesti Közlekedési Központ az elmúlt években számos tapasztalatot szerzett a mikromobilitási pontok kialakításáról. A BKK szakembereivel egyeztettünk a mikromobilitási pontok kialakításáról. Gyakorlati tapasztalataik alapján belvárosi, városias környezetben a legfőbb irányelv a mikromobilitási pontok egymástól 100 m távolságban történő kialakítása és legalább 10 m² felület biztosítása a mikromobilitási eszközök elhelyezésére.



BKK Mobi pont, forrás: bkk.hu

A budapesti mikromobilitási pontok egységes arculattal rendelkeznek és kerékpártárolási igény alapján megkülönböztetnek S, M, és L méretet, valamint merőleges és ferde elrendezést



Példa Mobi pontok elrendezésére, forrás: BKK.hu

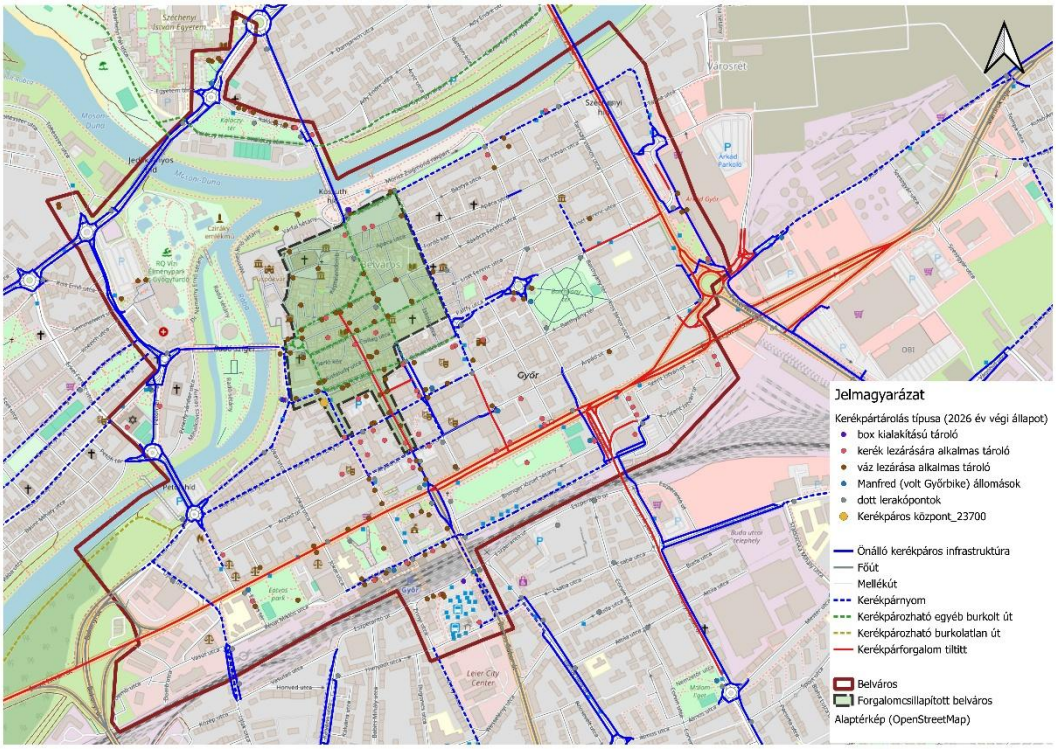
Ezeken a helyszíneken saját tulajdonú kerékpárok elhelyezése is lehetséges. Ezekben az esetekben biztosítani szükséges a saját tulajdonú kerékpárok számára a kerékpártámaszokat, a mikromobilitási eszközök számára pedig a megfelelő felületet, hogy a felhasználók számára kellő mennyiségű eszköz kerülhessen elhelyezésre a helyszíneken.



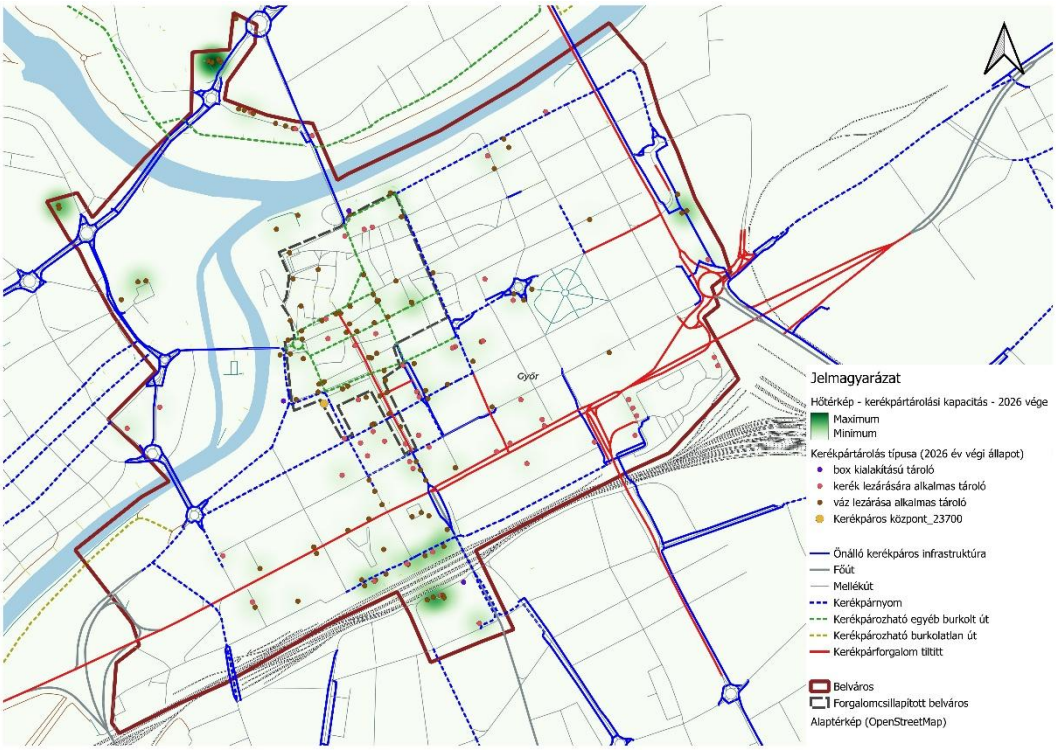
Manfred kerékpármegosztó rendszer a Győrbike volt állomását használja, forrás: saját fotó

1.4.2 Győri belváros kerékpártárolási lehetőségei

A kerékpárosok számára elérhető belvárosi kerékpártárolási lehetőségek helyszínbejárással felmérésre kerültek. Emellett az Útkezelő bemutatta azokat helyszíneket, ahol 2026 év végéig új kerékpártámaszokat helyeznek ki vagy az elavult támaszokat cserélik le.



Kerékpártámaszok típusa, Manfred és dott pontok (2026 év végi állapot); forrás: saját szerkesztés

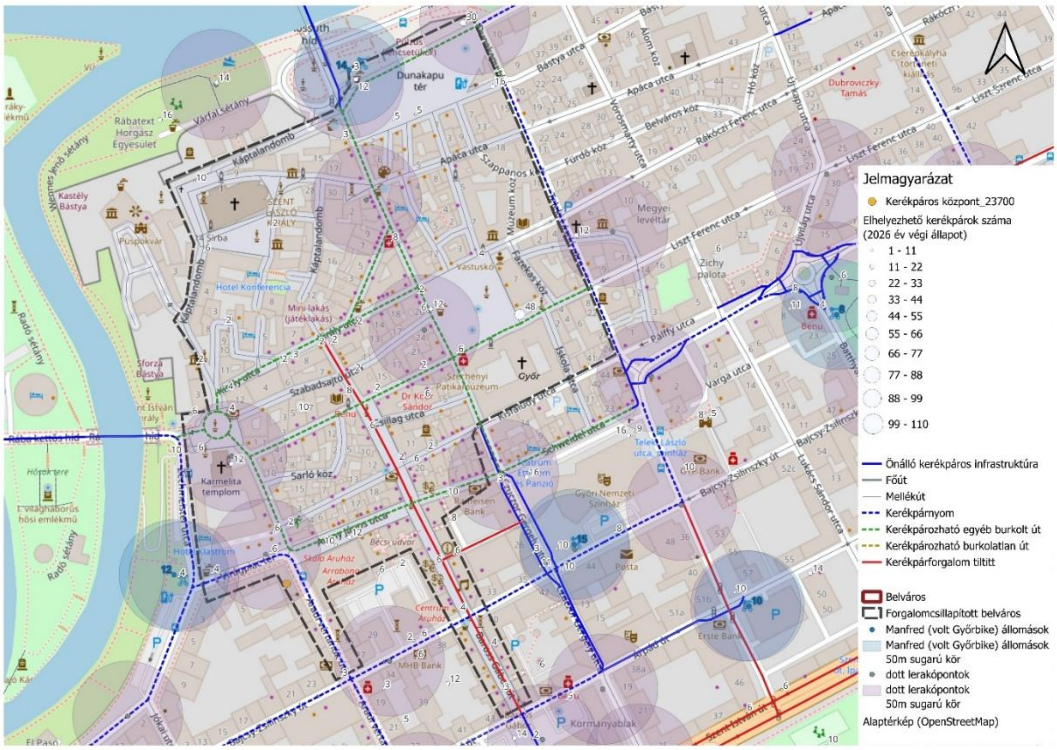


Kerékpártárolási kapacitások hőtérképen ábrázolva (2026 év végi állapot); forrás: saját szerkesztés

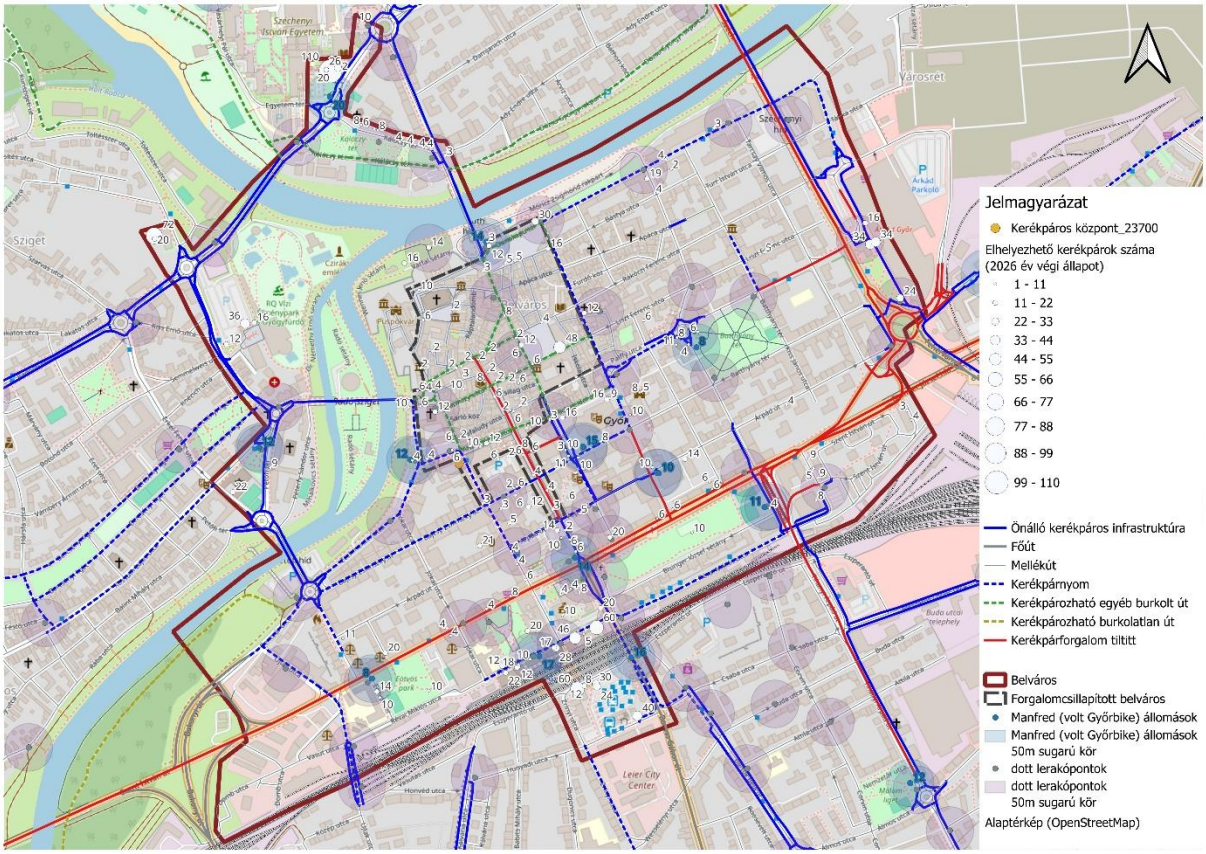
A belvárosban a kerékpárosok számára rendelkezésre álló kerékpártárolási kapacitások eloszlása nem egyenletes, amint a hőtérkép is ábrázolja. A fő forgalomvonzó létesítmények (közlekedés: vasútállomás, autóbusz-állomás; Egyetem: Központi épület, Kocka) és az Árkád üzletház környezetében található a legtöbb kerékpártámasz. Az értékeket az alábbi táblázat foglalja össze.

Helyszín	Lezárható kerékpárok száma [db] (2026. év végi állapot)
vasútállomás (belvárosi oldal)	230
autóbusz-állomás (nádorvárosi oldal)	174
Egyetem - központi épület	158
Egyetem - Kocka	92
Árkád	108
Forgalomcsillapított belváros	352
Egyéb belváros	777
Összesen	1891

A belvárosban főleg a nyitott udvarokban számos olyan kerékpártároló található, ahol adott üzlet (pl. gyógyszertár, bank), vagy intézmény (pl. Győr Nemzeti Színház) dolgozóinak dedikált kerékpártárolására van lehetőség.



Forgalomcsillapított belváros – elhelyezhető kerékpárok száma, a Manfred állomások helyének és kapacitásának, valamint dott lerakópontok megjelenítésével, 50 m sugarú elérhetőségi kör ábrázolásával; forrás: saját szerkesztés



Belváros – elhelyezhető kerékpárok száma, a Manfred állomások helyének és kapacitásának, valamint dott lerakópontok megjelenítésével, 50 m sugarú elérhetőségi kör ábrázolásával; forrás: saját szerkesztés

A belvárosban található kerékpártámaszok és az üzletek eloszlását a fenti térképek ábrázolják. A térképek alapján leolvasható, hogy a forgalomcsillapított belvárosban a kerékpártárolási lehetőség számossága illeszkedik az üzletek, éttermek, intézmények számosságához. A megosztott mobilitási pontok (Manfred, dott) köré húzott 50 m sugarú kör szemlélteti, hogy a forgalomcsillapított belvárosban több, a megosztott szolgáltatások számára használható mikromobilitási pont kialakítása javasolt.

2 Beavatkozási javaslatok

2.1 Mikromobilitási pontok

Győr belvárosának mikromobilitási pontokkal való lefedése során javasolt olyan kombinált pontok létrehozása, amelyek egyaránt alkalmasak a saját tulajdonú eszközök és a megosztott mikromobilitási eszközök fogadására. Az Útkezelő által folytatott kerékpártámasz-kihelyezési programmal párhuzamosan javasolt a mikromobilitási pontok újrabrendelése, egyértelmű és jól felismerhető állomások kialakítása, amely illeszkedik a város brendjéhez. A hazai tapasztalatok alapján ezen mikromobilitási pontok ideális távolsága egymástól belvárosi környezetben 100-150 m.

Győr forgalomcsillapított belvárosa kerékpártámaszokkal sűrűn lefedett és folyamatosan új támaszok kerülnek telepítésre. A kihelyezett támaszok gyakori használata jól jelzi a kerékpártárolási igényt és az eszközhasználat növekedését. A belváros többi részében, kivéve a koncentrált forgalomvonzó pontok kivételével (vasútállomás, Buszállomás, Egyetem, Árkád), kevesebb kerékpártámasz található. Számos helyszínen ugyanakkor jelentkezik kerékpártárolási igény (pl. Újvilág utca – Liszt Ferenc utca sarok, Teleki László utca – Pálffy utca sarok). A mikromobilitási eszközökkel történő elérhetőség érdekében javítása érdekében szükséges ezeken a helyszíneken is mikromobilitási pontok kialakítása, hogy a hálózatosság elvei mentén az eszköztárolási lehetőségek elősegítsék a fenntartható közlekedési módok használatát.

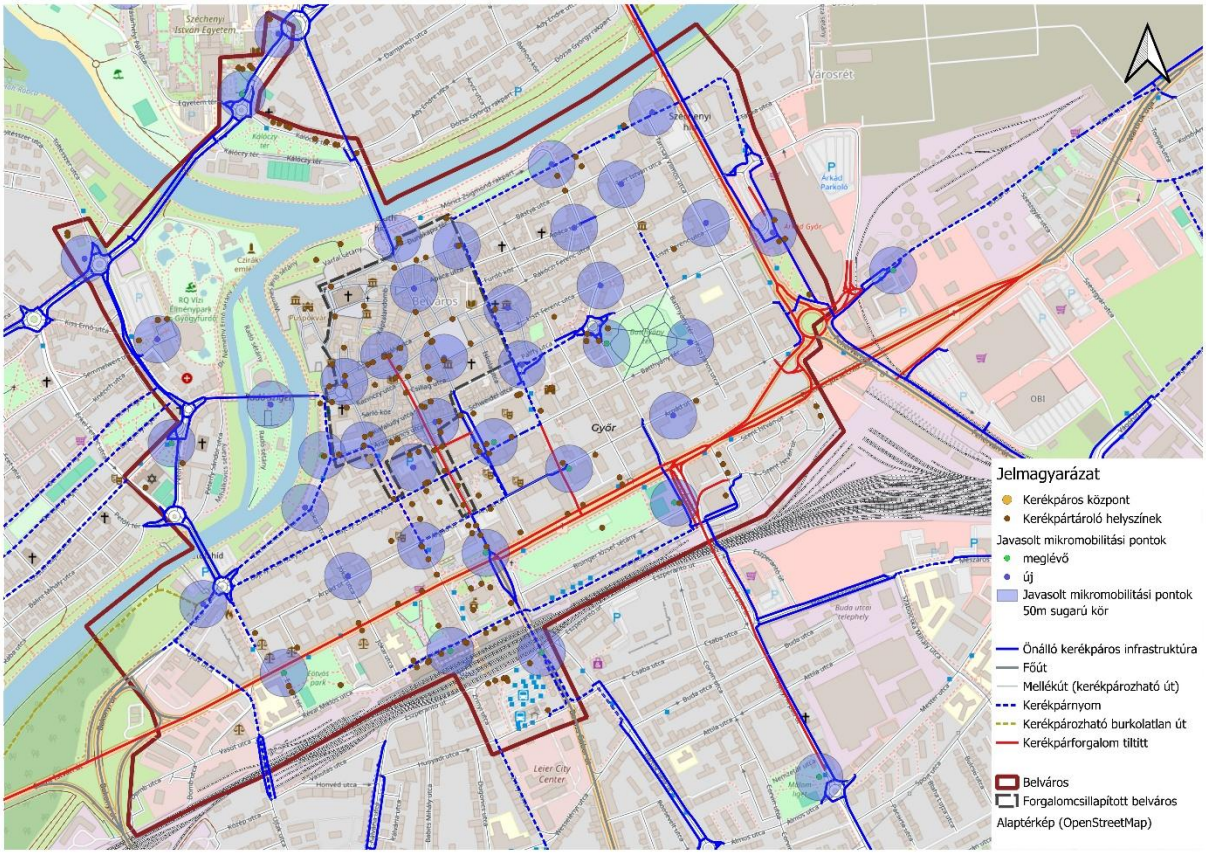
A belvárosi mikromobilitási pontok hálózatának alapja a megosztott mikromobilitási pontok (Manfred a korábbi GyőrBike állomások helyszínen és a dott pontok), és a közterületi kerékpártámaszok. A kisméretű (pár nm nagyságú) dott pontok fokozatos megszüntetése és a mikromobilitási pontokba való integrálása javasolt. Azon mikromobilitási pont esetében, amelyek alapja nem a korábbi GyőrBike állomások, ott a meglévő kerékpártámaszokra építve javasolt kialakítani a mikromobilitási pontokat. A mikromobilitási pontok hálózatba szervezése elősegíti a megosztott szolgáltatások és a saját eszközök használatát. A mikromobilitási pontok pontos helyszínének, méretének, az elhelyezni szükséges új kerékpártámaszok számának, kialakításának, arculati elemeknek a meghatározása részlettervezési feladat, amelyet a javaslat nem tartalmaz.

A mikromobilitási pontokat saját tulajdonú mikromobilitási eszközökkel (kerékpár, roller) valamint megosztott eszközökkel (Manfred, dott) javasolt igénybe venni. Ez a fajta kialakítás támogatja a megosztott szolgáltatási eszközökkel Győr belvárosának lefedését és kiegészíti a meglévő kerékpártámaszokat. Ez a konstrukció kedvez mind a bérelt, mind a saját eszközt használók számára a belváros elérése tekintetében.

A következő táblázat foglalja össze a javasolt mikromobilitási pontokat. A korábbi GyőrBike állomásokon a kerékpárok elhelyezése nem csak a kerék rögzítésével, hanem a váz rögzítésével is lehetséges az állomásonként telepített 1 db U alakú támasz segítségével.

Javasolt mikromobilitási pontok helyszínei	Javasolt helyszín 20 m-es körzetben meglévő mikromobilitási eszközök tárolásának lehetőségei		
	korábbi GyőrBike állomás kapacitása	**dott lerakópont mérete**	**közterületi kerékpártámasz kapacitása**
vasútállomás	17 + 2 db kerékpár	1,5 × 5,0 m	10 db kerékpár
Vidéki buszpályaudvar	16 + 2 db kerékpár	1,5 × 3,0 m	-
Kolozsváry Ernő tér	14 + 2 db kerékpár	1,5 × 3,0 m	6 db kerékpár
Árpád úti parkolóház	10 + 2 db kerékpár	1,5 × 3,0 m	10 db kerékpár
Eötvös park	8 +2 db kerékpár	2,0 × 1,5 m	-
Virágpiac - Rábapart	12 + 2 db kerékpár	1,5 × 2,0 m	3 db kerékpár (3 db Győrbox)
Batthyány tér	8 + 2 db kerékpár	-	4 db kerékpár
Zsinagóga	12 + 2 db kerékpár	2,0 × 1,5 m	-
Bisinger park, Nádor aluljáró	11 + 2 db kerékpár	1,5 × 3,0 m	4 db kerékpár
Nemzeti Színház	15 + 2 db kerékpár	1,5 × 2,5 m	10 db kerékpár
Széchenyi István Egyetem	20 + 2 db kerékpár	-	-
Árpád út - Jókai utca csomópont	-	-	-
Árpád út - Aradi vértanúk útja csomópont	-	1,5 × 3,0 m	4 db kerékpár
Árpád út 60.	-	-	4 db kerékpár
Benczúr utca	-	3,0 × 1,5 m	-
Batthyány tér – Kiss János utca	-	1,5 × 4,5 m	-
Jókai utca - Zechmeister utca csomópont	-	1,5 × 3,5 m	-
Arrabona udvar	-	-	8 db kerékpár
Virágpiac - Kerékpáros központ	-	1,5 × 4,0 m	12 db kerékpár
Arany János utca 28.	-	-	10 db kerékpár
Pálffy utca - Teleki László utca csomópont	-	1,5 × 2,5 m	-
Árkád üzletház - Vas Gereben utca	-	1,5 × 3,5 m	34 db kerékpár
Bécsi kapu tér	-	-	8 db kerékpár
Baross utca - Király utca csomópont	-	-	4 db kerékpár
Széchenyi tér	-	-	6 db kerékpár
Nefelejcs utca	-	2,0 × 1,5 m	12 db kerékpár
Liszt Ferenc utca - Újvilág utca csomópont	-	1,5 × 2,5 m	-
Liszt Ferenc utca - Tarcsay Vilmos utca csomópont	-	-	-
Apáca utca - Hó köz csomópont	-	-	-
Türr István utca - Kiss János utca csomópont	-	-	-
Dunakapu tér - Bástya utca	-	-	16 db kerékpár
Móricz Zsigmond rakpart - Új kapu utca csomópont	-	1,5 × 3,5 m	-
Móricz Zsigmond rakpart - Tarcsay Vilmos utca csomópont	-	-	-

Javasolt mikromobilitási pontok helyszínei	Javasolt helyszín 20 m-es körzetben meglévő mikromobilitási eszközök tárolásának lehetőségei		
	korábbi GyőrBike állomás kapacitása	dott lerakópont mérete	közterületi kerékpártámasz kapacitása
Palotai Károly tér - Rába Quelle	-	-	52 db kerékpár
Széchenyi István Egyetem - Kocka	-	-	-
Széchenyi István Egyetem - Posta	-	3,0 × 1,5 m	10 db kerékpár



Javasolt mikromobilitási pont helyszínek; forrás: saját szerkesztés

A javaslatcsomag elfogadása esetén a bennük foglaltak teljesítése érdekében további vizsgálatok és előkészítési munka elvégzése szükséges. Javasolt az érintettekkel (helyben lakók, üzlettulajdonosok, intézményvezetők) és a szakmai szervezetekkel (Magyar Kerékpáros Klub, Széchenyi István Egyetem, BKK Zrt.) egyeztetések lefolytatása a témában.

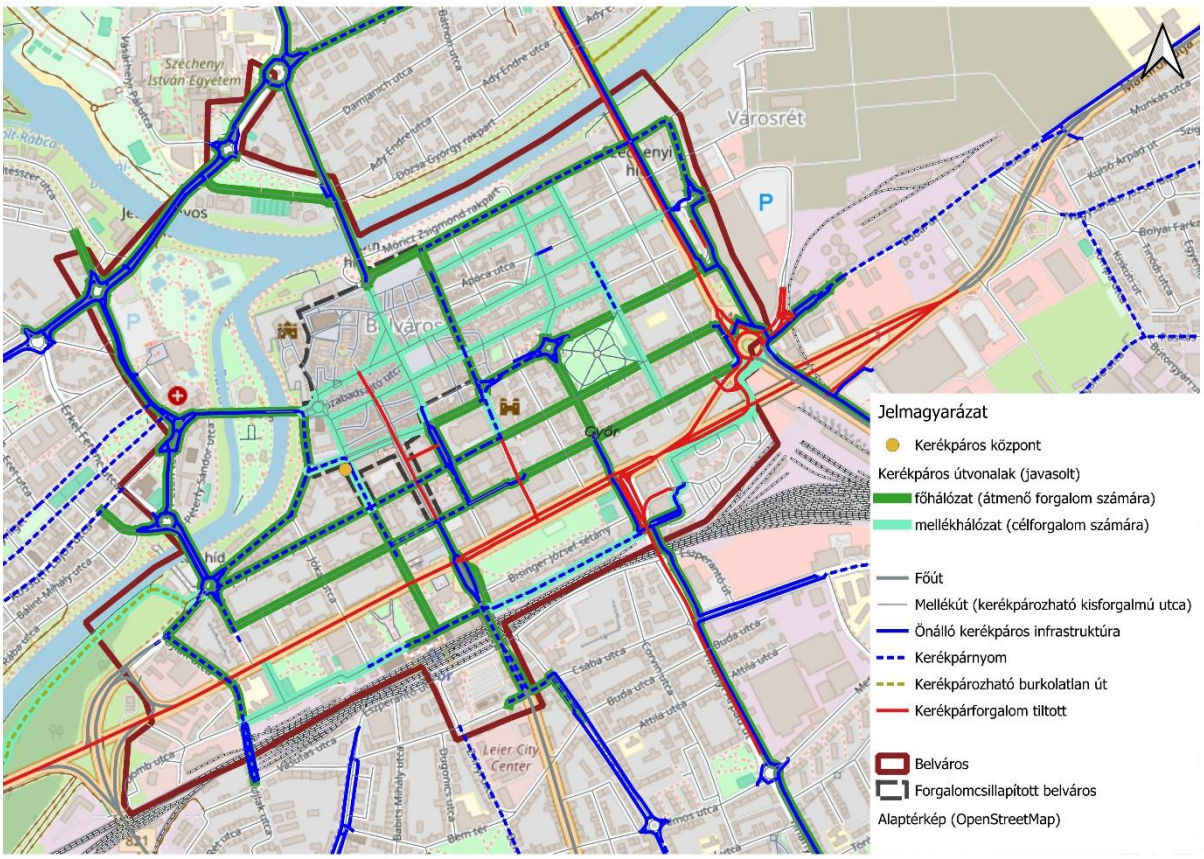
2.2 Hálózat

Győr pezsgő belvárosán keresztülhaladó átmenő kerékpárforgalom és a belváros felé tartó célforgalom szétválasztása és ennek megfelelő kerékpáros intézkedések meghozatala csökkenti a jelenleg fennálló

gyalogos - kerékpáros és autós - kerékpáros konfliktust és egyben elősegíthető a városi közlekedésben a kerékpárral közlekedők számának növekedése.

A kerékpárhálózat egységesítése, szétszabdalt elemek összekötésével az átjárhatóság biztosítása kiemelendő cél. Ez a csomópontokban az útvonalak egyértelműsítésével, önmagát értelmező infrastruktúra kialakításával a burkolati jelek és táblák, táblázás optimalizálásával biztosítható. Biztonságos csatlakozás a közút és az önálló kerékpáros infrastruktúra között. A gyalogos és kerékpáros közlekedési felületek biztonságos kialakítása, a konfliktuspontok csökkentésével és a megfelelő közlekedési terek biztosításával. Olyan közterületek kialakítása, amely elősegíti kerékpárhasználatot, a közterület felosztása illeszkedik az út forgalmi viszonyaihoz és funkcióihoz, ezáltal ösztönözve a lakosságot az aktív kerékpárhasználatra.

A belvárosi utcák kerékpározhatóságának megőrzése fontos, hogy a kerékpárral közlekedők könnyen igénybe tudják venni a helyi szolgáltatásokat, ezért javasolt a kerékpáros útvonalakat jellege szerint különválasztani. A hálózati elemek javaslata során a Győr Kerékpárforgalmi Hálózati Tervét vettük alapul.



Hálózati elemek javasolt kialakítása; forrás: saját szerkesztés

Javasolt főhálózati elemek a belvároson keresztülhaladó forgalom számára:

Főhálózat iránya	Útvonal	Megjegyzés	Beavatkozási helyszínek	Beavatkozások rövid leírása
Észak-Déli irány:	Baross híd - Árpád út - Czuczor Gergely utca - Schweidel utca - Teleki László utca - Dunakapu tér - Kossuth híd - Hédervári út / Egyetem	Győr belvárosának gyalogos szempontból legterheltebb részének kikerülése	Baross út – Árpád út csomópont	Biztonságos kialakítás a kanyarodó kerékpáros forgalom számára
			Árpád út	Leromlott állapotú aszfalt burkolat javítása
			Árpád út – Czuczor Gergely utca csomópont	Biztonságos kialakítás a kanyarodó kerékpáros forgalom számára
			Czuczor Gergely utca (Győri Színház előtti szakasz)	Színház felújításával együtt a közterület revitalizációja; közterület újraosztása a gyalogosok, kerékpárral és autóval közlekedők között.
			Schweidel utca	Színház felújításával együtt a közterület revitalizációja; kerékpáros forgalomnak hely biztosítása
			Schweidel utca - Pálffy utca - Teleki László utca csomópont	Csomópont jelenlegi forgalmi rendjének újragondolása; gyalogos és kerékpáros forgalom erőteljes szétválasztása
			Teleki László utca (Pálffy utca és Apáca utca között)	Utca revitalizációja; egyirányú autóforgalom irányának megtartása mellett a kétirányú kerékpáros forgalom biztosítása
			Teleki László utca (Apáca és Bástya utca között)	Északi irányból, a Dunakapu tér felől érkező kerékpáros forgalom biztosítása, egyirányú autóforgalom irányának megtartása
			Apáca utca – Stelczer Lajos utca	Déli irányból, a Pálffy utca felől érkező kerékpáros forgalom biztosítása
	Árpád út (Czuczor Gergely utcától) – Teleki László utca (Pálffy utcáig)	A Baross híd - Árpád út - Czuczor Gergely utca - Schweidel utca - Teleki László utca - Dunakapu tér - Kossuth híd - Hédervári út / Egyetem útvonal alternatív útvonala az Árpád	Árpád út (Czuczor Gergely utca és Teleki László utca közötti szakaszon)	Meglévő kerékpáros sáv újrafestése
			Árpád út – Teleki László utca csomópont	Árpád úton a balra kanyarodó kerékpárosok számára előretolt felállóhely biztosítása; Teleki Pál utca felől az Árpád út irányába közlekedő kerékpárosok számára a biztonságos közlekedési felület biztosítása

Főhálózat iránya	Útvonal	Megjegyzés	Beavatkozási helyszínek	Beavatkozások rövid leírása
		út és a Pálffy utca szakaszon a Teleki László utca használatával Az alternatív útvonal biztosíthatja a Színház környékén a gyalogosok és kerékpárral közlekedők között, a közös területhasználatból fakadó konfliktusok csökkentését	Teleki László utca (Árpád út – Bajcsy-Zsilinszky utca közötti szakasza)	Jelenlegi kerékpáros tiltás megszüntetése, kerékpárral közlekedők számára az úttest használatának biztosítása kerékpárnyommal
			Teleki László utca (Bajcsy-Zsilinszky utca és Pálffy utca közötti szakasza)	Meglévő kerékpárnyomok megerősítése, körforgalom környezetének újragondolása a csúcsidőszaki közlekedési szokásjellemzők alapján
			Schweidel utca - Pálffy utca - Teleki László utca csomópont	Csomópont jelenlegi forgalmi rendjének újragondolása; északi irányból érkező kerékpárosok számára az haladás biztosítása
	Nádor aluljáró - Gárdonyi Géza utca - Batthyány tér - Pálffy utca - Teleki László utca - Dunakapu tér - Kossuth híd	Nádorváros és Révfalu, valamint a Belváros közötti biztonságos kapcsolat kiépítése	Gárdonyi Géza utca - Batthyány tér	Utca revitalizációja; kétirányú kerékpáros forgalom biztosítása
			Pálffy utca	Keresztmetszeti rendezés, párhuzamos kerékpáros létesítmények újratervezése
			Schweidel utca - Pálffy utca - Teleki László utca csomópont	Csomópont jelenlegi forgalmi rendjének újragondolása; gyalogos és kerékpáros forgalom erőteljes szétválasztása
			Teleki László utca (Pálffy utca és Apáca utca között)	Utca revitalizációja; egyirányú autóforgalom irányának megtartása mellett a kétirányú kerékpáros forgalom biztosítása
			Teleki László utca (Apáca és Bástya utca között)	Északi irányból, a Dunakapu tér felől érkező kerékpáros forgalom biztosítása, egyirányú autóforgalom irányának megtartása
			Apáca utca – Stelczer Lajos utca	Déli irányból, a Pálffy utca felől érkező kerékpáros forgalom biztosítása
	Budai út és Fehérvári út - Árkád üzletház - Vas Gereben utca - Móricz Zsigmond rakpart - Dunakapu tér - Kossuth híd	EuroVelo 6 útvonalának kerékpárosbarátabb kialakítása	Móricz Zsigmond rakpart	Kerékpársáv kialakíthatóságának vizsgálata

Főhálózat iránya	Útvonal	Megjegyzés	Beavatkozási helyszínek	Beavatkozások rövid leírása
	Újlak utca - Benczúr utca - Petőfi híd - Petőfi tér / Zechmeister utca - Rába kettős híd - Híd utca - Töltésszer utca - Jedlik Ányos híd - Egyetem - Hédervári út	Belváros nyugati elkerülése az átmenőforgalom számára	Benczúr utca - Újlak utca csomópont	Csomópont jelenlegi forgalmi rendjének újragondolása; gyalogos és kerékpáros forgalom erőteljes szétválasztása
	Baross híd – Árpád utca – Aradi Vértanuk útja – Virágpiac – Zechmeister utca – Rába kettős híd	Baross híd és a Rába kettős híd / Petőfi híd közötti kerékpáros tengely megteremtése a Kerékpáros központ érintésével	Baross út – Árpád út csomópont	Biztonságos kialakítás a kanyarodó kerékpáros forgalom számára Baross híd felől érkező kerékpáros forgalom kettéválasztása, jobbra a Széchenyi tér, Dunakapu tér Kossuth híd megközelíthető, balra a Virágpiac, Bécsi kapu tér, Rába kettős híd megközelíthető
			Árpád út (Baross híd és Aradi Vértanuk közötti szakasza)	Meglévő kerékpáros útvonal megerősítése
			Árpád út – Aradi vértanúk útja csomópont	Biztonságos kialakítás a kanyarodó kerékpáros forgalom számára
			Aradi vértanúk útja (Árpád út – Bajcsy-Zsilinszky út közötti szakasza)	Egyirányúsítás irányának megtartása mellett kétirányú kerékpáros forgalom biztosítása, a parkolóhelyek áthelyezése az utca másik oldalára
			Aradi vértanúk útja – Bajcsy Zsilinszky utca csomópont	Aradi vértanúk útján a haladó kerékpárosok számára az áthaladást biztosító forgalomtechnikai beavatkozások
			Aradi vértanúk útja (Bajcsy-Zsilinszky út – Virágpiac közötti szakasza)	Egyirányúsítás megtartása mellett az útszűkület átépítése a Virágpiac felől érkező kerékpárosok áthaladásának biztosítására, kétirányú kerékpáros közlekedés biztosítása

Főhálózat iránya	Útvonal	Megjegyzés	Beavatkozási helyszínek	Beavatkozások rövid leírása
			Virágpiac	Biztonságos közterület kialakítása a kerékpárral közlekedők, gyalogosok és autóbuszok számára
			Zechmeister utca - Virágpiac csomópont	Biztonságos kialakítás a kanyarodó kerékpáros forgalom számára
			Zechmeister utca (Virágpiac és Bécsi kapu tér közötti szakasza)	Biztonságos kialakítás a kanyarodó kerékpáros forgalom számára
			Bécsi kapu tér - Rába kettős híd - Zechmeister rakpart csomópont	Biztonságos kialakítás a kanyarodó kerékpáros forgalom számára
	vasútállomás bekötése	Baross híd - Bisinger József utca - Révai utca / Jókai utca	Bisinger József utca - Révai út csomópont	Biztonságos kialakítás a kanyarodó kerékpáros forgalom számára
			Jókai utca, Révai utca	Kerékpáros közlekedés számára alkalmas közterület kialakítása
Kelet-Nyugati irány	Árkád üzletház - Schwarzenberg utca - Batthyány tér - Pálffy utca - Schweidel utca - (Arany János utca - Virágpiac - Bécsi Kapu tér) - Rába kettős híd valamint Zechmeister utca - Petőfi híd	Belvároson keresztülhaladó kelet-nyugati tengely, amely egyszerre biztosítja a Kerékpáros központ érintésével a Belváros és az Árkád közvetlen összeköttetését (mint a két legfontosabb kiskereskedelmi térséget) és Újváros, Sziget Belvárosi kapcsolatát. Az Arany János utcai szakasz különleges elem a településszerkezeti szempontból,	Schwarzenberg utca és Batthyány tér	Utca revitalizációja, keresztmetszeti újragondolása, nagyvárosi bevásárlóutca kialakítása. Kerékpáros infrastruktúra kialakítása, meglévő tiltás megszüntetése
			Pálffy utca	Keresztmetszeti rendezés, párhuzamos kerékpáros létesítmények újratervezése
			Schweidel utca - Pálffy utca - Teleki László utca csomópont	Csomópont jelenlegi forgalmi rendjének újragondolása; gyalogos és kerékpáros forgalom erőteljes szétválasztása
			Schweidel utca	Színház felújításával együtt a közterület revitalizációja; kerékpáros forgalomnak hely biztosítása
			(Arany János utca)	*Kerékpárral közlekedők figyelmének felhívása a gyalogosokra. Színház és a*

Főhálózat iránya	Útvonal	Megjegyzés	Beavatkozási helyszínek	Beavatkozások rövid leírása
		nem főhálózati elem, az átmenő forgalom az Árpád út, Bajcsy Zsilinszky utca felé terelve		*Virágpiac közötti közvetlen kapcsolat jelentős gyalogos forgalommal.*
			Virágpiac	Biztonságos közterület kialakítása a kerékpárral közlekedők, gyalogosok és autóbuszok számára
			Zechmeister utca - Virágpiac csomópont	Biztonságos kialakítás a kanyarodó kerékpáros forgalom számára
			Zechmeister utca (Virágpiac és Bécsi kapu tér közötti szakasza)	Biztonságos kialakítás a kanyarodó kerékpáros forgalom számára
			Bécsi kapu tér - Rába kettős híd - Zechmeister utcacsomópont	Biztonságos kialakítás a kanyarodó kerékpáros forgalom számára
			Rába kettős híd – Kossuth Lajos utca / Híd utca – Töltésszer utca – Jedlik Ányos híd	Meglévő kerékpáros infrastruktúra felülvizsgálata és javaslat biztonságosabb forgalmi rendre (pl. Híd utca– Bercsényi liget csomópont; Híd utca – Palotai Károly tér csomópont) Csatlakozás a Sziget és Újváros városrészeket feltáró kerékpárutakhoz
			Zechmeister utca (Virágpiac és Petőfi híd közötti szakasza)	Biztonságos kialakítás a kanyarodó kerékpáros forgalom számára
			Petőfi híd – Petőfi tér – Dr. Róth Emil utca	Meglévő kerékpáros infrastruktúra felülvizsgálata és javaslat biztonságosabb forgalmi rendre Csatlakozás az Újváros városrészt feltáró kerékpárutakhoz
	Budai út és Fehérvári út - Árkád üzletház - Árpád út / Bajcsy-Zsilinszky út - Munkácsy utca - Petőfi híd	Belvároson áthaladó kelet-nyugat irányú kerékpáros forgalom számára megfelelő közlekedési felület biztosítása	Árpád út / Bajcsy-Zsilinszky út	Táblázással, okos forgalomtechnikai beavatkozásokkal a kerékpáros forgalom támogatása a jelenlegi keresztmetszeti kiosztás megtartása mellett
			Munkácsy Mihály utca - Árpád út csomópont	Biztonságos kialakítás a kanyarodó kerékpáros forgalom számára

A főútvonalak segítségével a nemzetközi és hazai kerékpártúrázók a kerékpáros központot könnyen meg tudják közelíteni, ahol megfelelő tájékoztatást kaphatnak a Győr turisztikai értékeiről és javasolt kerékpártúra útvonalakról, jelentse az a Szigetköz, Rábaköz vagy Pannonhalma irányát.

Mellékhálózati elemek biztosítják, hogy a helyi üzleteket, intézményeket elérhetőek legyenek a mikromobilitási eszközzel közlekedők számára. A forgalomcsillapított belvárosban, ahol a gyalogosok száma jelentős fontos, hogy olyan kerékpározható környezet kerüljön kialakításra, ami megelőzi a gyalogosok és a mikromobilitási eszközzel közlekedők közötti konfliktusokat. E cél elérése érdekében egyformán fontos a közlekedők érzékenyítése és bevonása, valamint közlekedésépítési, forgalomtechnikai beavatkozások. A Jedlik Ányos utca (észak-dél tengely) és az Arany János utca (kelet-nyugati tengely) település- és közlekedésföldrajzi adottságai miatt a kerékpárral közlekedők egyik fontos útvonala marad várhatóan a jövőben is. A kialakítás során törekedni kell arra, hogy az autóval közlekedők számára a kerékpárral közlekedők, mint védtelen közlekedők mindvégig láthatóan legyenek és felkészülhessenek az esetleges irányváltásokra.

A kerékpározható mellékutcák esetében az olyan közlekedési felület kialakítása a javasolt, ahol külön kerékpáros-infrastruktúra építése nélkül a mikromobilitási eszközzel közlekedő biztonságban érzi magát, az autóval közlekedők előtt.

Az egyes útvonalak kitáblázása, útvonalakba rendezése és arculati elemekkel való ellátása támogatja, hogy a kerékpárral közlekedők kiigazodjanak a belvárosi utcákban még a belvárost ritkán használók számára is.

A javaslatcsomag elfogadása esetén a bennük foglaltak teljesítése érdekében további vizsgálatok és előkészítési munka elvégzése szükséges.

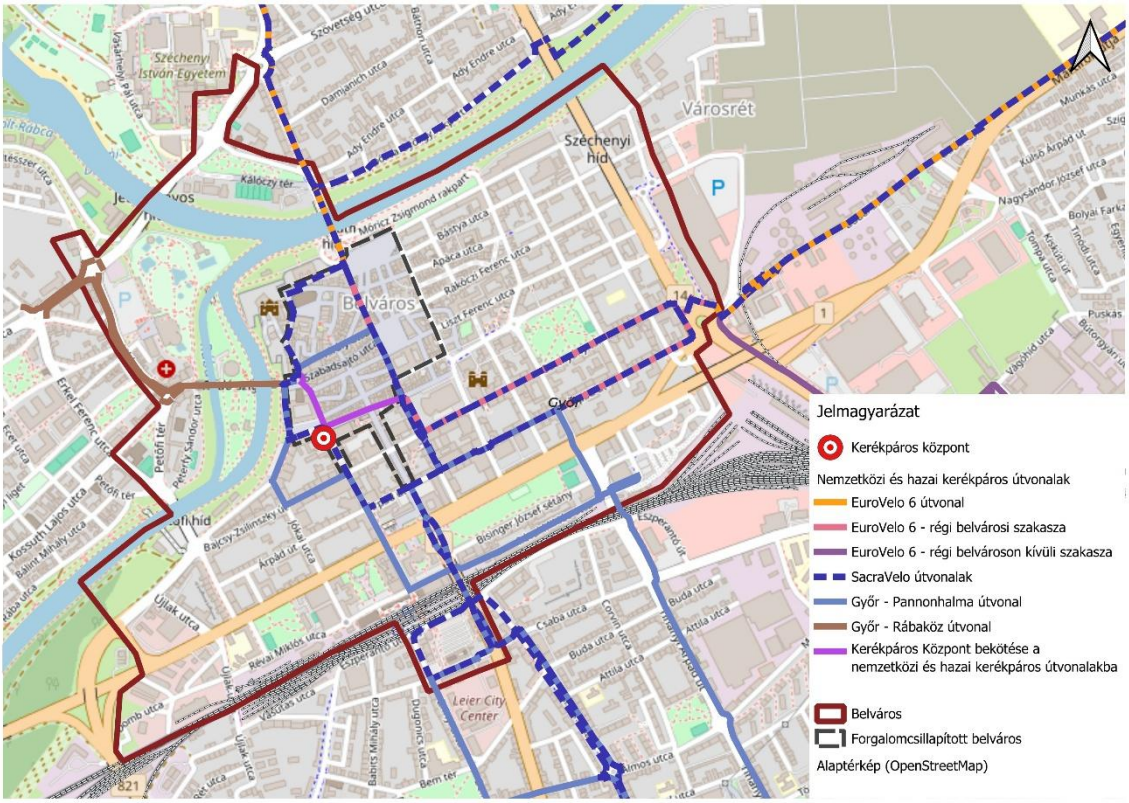
2.3 Kerékpáros központ megközelítése

Kerékpáros Központ helyszíne a Virágpiac a belváros nyugati szélén helyezkedik el. A teret érintő gyalogos és kerékpáros közlekedési tengelyek találkozópontja, egyszerre biztosítja a vasútállomás és a belváros kapcsolatát az Aradi vértanúk útja – Virágpiac – Bécsi Kapu tér – Király utcán keresztül, valamint az Újváros és Sziget városrészek kapcsolatát a belváros keleti részéhez a Rába kettős híd – Bécsi kapu tér – Virágpiac – Arany János utca – Színház útvonalon keresztül. Ez a kedvező adottság biztosította a korábbi századokban a piac kialakulását, és biztosítja mind a mai napig a városban betöltött szerepét.

A Kerékpáros Központ kerékpárhálózatba való bekötése is e két útvonalon, az észak-déli és a kelet-nyugati tengely alapján valósulhat meg, hogy a nemzetközi (EuroVelo6, SacraVelo) és hazai (Győr-Pannonhalma) útvonalon közlekedő kerékpárosok számára aktív szolgáltatást tudjon nyújtani.

A Kerékpáros Központ a belvároson áthaladó észak-déli irányú kerékpártengelyhez (Jedlik Ányos utca – Czuczor Gergely utca) az Arany János utcán keresztül és a Bécsi Kapu tér – Király utca útvonalon kapcsolódik, így az EuroVelo 6 útvonal és a Szigetköz leágazással elérhető. A belvárost jobban átszövő

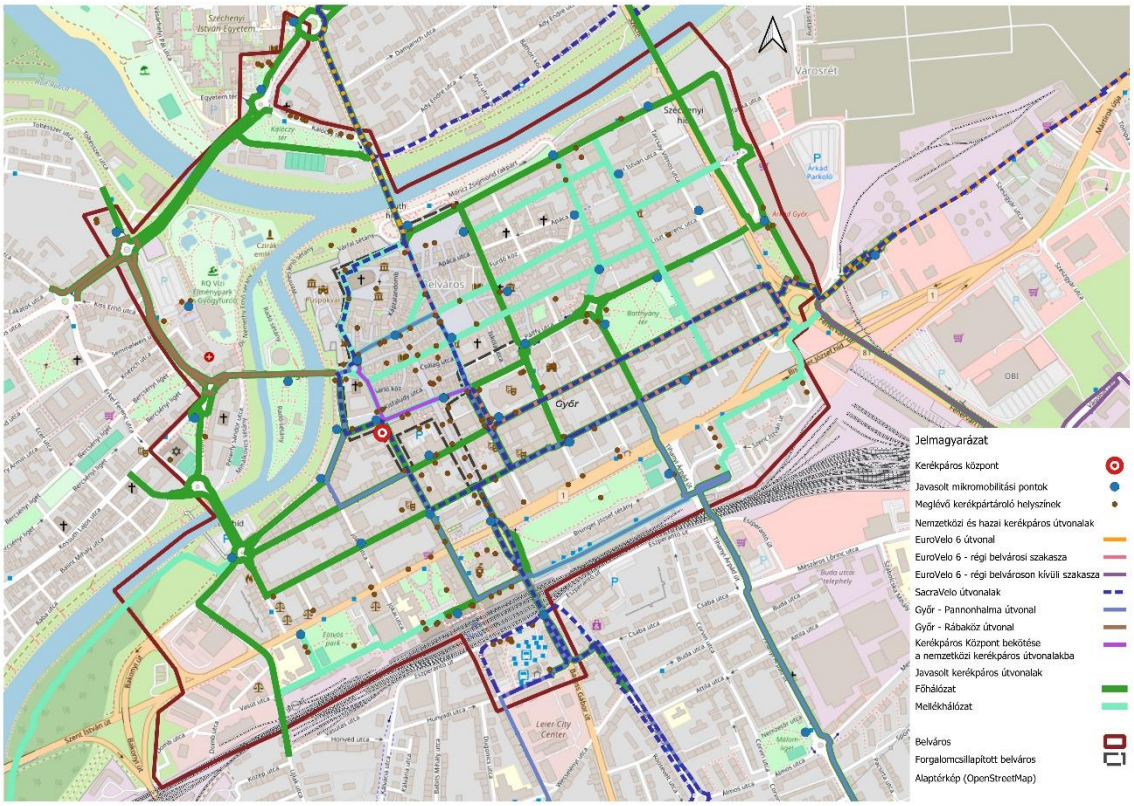
SacraVelo kerékpáros útvonalakhoz szintén ezeken az útvonalokon keresztül csatlakozik a Kerékpáros Központ, valamint a Káptalandomb a Bécsi Kapu téren keresztül elérhető.



Kerékpáros Központ kapcsolata a nemzetközi és hazai kerékpáros útvonalakhoz; forrás: saját szerkesztés

A Győr-Pannonhalma útvonal szintén az Arany János utcán keresztül elérhető a Czuczor Gergely utcán keresztül, az Aradi Vértanúk útja jelenleg csak egy irányban észak felé kerékpározható.

A Rábaköz és a Virágpiac kapcsolatát a Rába kettős híd és a Bécsi kapu tér biztosítja. A kerékpárosok Bécsi Kapu tér elérését a Virágpiacról a gyalogosbarát Aradi vértanúk útján keresztül preferálják.



Kerékpáros Központ kapcsolata a javasolt kerékpárhálózati elemekkel és mikromobilitási pontokkal, a nemzetközi és hazai kerékpáros útvonalak megjelenítésével; forrás: saját szerkesztés

A Virágpiac jövőbeni átépítése és a belvárosi kerékpáros útvonalak fejlesztésével biztonságosabb környezetet nyújtanak a közlekedőknek. A legfontosabb javasolt fejlesztések az Aradi vértanúk útjának kerékpáros szempontú kétirányúsítása, ezáltal a Baross híd közvetlen elérése az Árpád úton keresztül, a gyalogosforgalom elkerülésével. Emellett a Rába part és a Rába-kettős híd biztonságos eléréséhez a csomóponti áthaladások biztosítása a Zechmeister utca, valamint a Virágpiac és a Bécsi kapu tér kereszteződésekben. A Pálffy utca környezetének fejlesztésével az Árkád környezetének elérését.

3 Felhasznált irodalom

https://ume.kozut.hu/statusz/ervenyben-levo-utugyi-muszaki-eloirasok

https://bkk.hu/utazasi-informaciok/aktiv-kozlekedes/megosztott-roller-es-kerekpar/

https://bkk.hu/downloads/42828/

https://urbancyclinginstitute.org/

https://kerekparosklub.hu/

Győr Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve