



Msz: HP 05 - 09

TARTALOMJEGYZÉK

Győr MJV Kerékpáros Fejlesztési Konceptió terv kivonata a szemléletváltást tárgyaló fejezetekből

I. Kerékpártárolás és parkolás

- I.1. Kerékpártárolók kialakítása
- I.2. Meglévő kerékpártárolók számának és minőségének felmérése a fő forgalomvonzó létesítmények közelében
- I.3. Hiányok feltérképezése az új szabályozás figyelembevételével
- I.4. Javaslattétel új támaszok és tárolók darabszámára és műszaki megoldására
- I.5. Kerékpártárolás közösségi közlekedési megállóknál (B+R)
- I.6. Fedett kerékpártárolók nagyobb forgalomvonzó létesítményeknél
- I.7. Költségbecslés

II. Kerékpárkölcsonzés

- II.1. Önkormányzati szolgálati kerékpáros program
- II.2. Széchenyi István Egyetem kerékpárkölcsönzési rendszere
- II.4. Javaslat a Győr kerékpárkölcsönzési rendszerre

I. Kerékpártárolás és parkolás

A megfelelő közlekedési infrastruktúra mellett a kerékpáros közlekedés egyik alapfeltétele a biztonságos kerékpártárolás. A 2009-ben hatályba lépő Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése című Útügyi Műszaki Előírás (ÚT 2-1.203:2009) szerint a kerékpárhasználat elterjedését jelentősen befolyásolja az, hogy a kerékpárral lehetséges-e a biztonságos tárolás, parkolás. Ezért a kerékpárforgalmi létesítmények elengedhetetlen kiegészítő elemei a kerékpár tárolók, a kerékpár parkolók és különleges esetekben a kerékpáros pihenőhelyek is.

I.1. Kerékpártárolók kialakítása

Magyar Kerékpárosklub által 2008-ban kidolgozott műszaki ajánlás „Kerékpártárolók kialakítása és elhelyezése” szerint a kerékpártámasz két fő funkciója a támasztás és a rögzíthetőség. A megfelelő támasz kialakításával szemben támasztott általános követelmények: Bármilyen fajta kerékpár (férfi, női vázas, MTB, országúti, trekking, kemping, gyermek stb.) elhelyezhető és rögzíthető legyen. Első vagy hátsó kosárral, táskával,

gyermeküléssel felszerelt kerékpár is elhelyezhető és rögzíthető legyen. A kerékpár elhelyezését, eltávolítását ne akadályozza a többi, (mellette vagy szemben) már elhelyezett kerékpár, a kerékpárok ne érintkezzenek egymással, a kerékpáros ruházatát ne szennyezze be a többi kerékpár. A kerékpár elhelyezése legyen egyszerű, gyors, kényelmes. A kerékpárt ne kelljen felemelni, a rögzítéséhez ne kelljen lehajolni és biztosítson megfelelő támasztékot a kerékpárnak, hogy a kerékpár ne tudjon eldőlni. A támasz kerékpárral érintkező részein ne rongálja a kerékpárt (kerék, fényezés, váltó) tegye lehetővé a kerékpár vázának ill. legalább egyik kerekének rögzítését (a kerékpáros saját zárjával). A támasz legyen elmozdítás ellen rögzítve, legyen ellenálló a rongálással szemben és könnyen tisztítható.

A tapasztalatok azt mutatják, ha a tároló elhelyezése vagy kialakítása nem megfelelő, akkor a kerékpárosok egy része az egyszerűbb és kényelmesebb módon fogja elhelyezni a kerékpárt: a bejárathoz legközelebbi oszlophoz rögzítik, a kerékpárt keresztben helyezik el az első kerék befogására alkalmas támaszoknál stb.

A leginkább bevált, és ezért a kerékpáros szervezetek által is javasolt kerékpártámasz az ún. támasztókeret (fordított U-cső, a szakirodalom Sheffield-támaszként is említi), amely egyfelől egyszerűen telepíthető, olcsó megoldás, ugyanakkor a célnak tökéletesen megfelel, a kerékpár gyorsan és kényelmesen elhelyezhető és biztonságosan rögzíthető akár a váznál, akár a kerekeknél. Nem okoz gondolt sem a kerékpárra szerelt kosár, sem a gyermekülés.



A támasztókeret megfelelő méretei: kb. 80 cm magas, 80 cm széles, és a két támasz közötti távolság legalább 120 cm - így egy támaszhoz mind a két oldalról lehet kerékpárt rögzíteni. Egy keresztmerevítő beépítésével (3. ábra) a női kerékpárok váza is könnyedén rögzíthető. A pontos kialakítás az „U” alaktól eltérő is lehet, a lényeg, hogy a kerékpár mind a váznál, mind a kerekeknél rögzíthető legyen.

A támaszokat egymással párhuzamosan, de egymáshoz kissé eltolva célszerű elhelyezni, így ugyanis könnyebben hozzá lehet férni a kerékpárokhoz. Ha nem áll rendelkezésre elegendő szélességű terület, megoldás lehet egy, a fal mentén megfelelően elhelyezett csőkorlát elhelyezése. A megfelelő kialakítású utcabútorok (pl. a gyalogosok biztonságát vagy a fák védelmét szolgáló korlátok) is alkalmasak kerékpárok rögzítésére, a kerékpáros szempontokat ezek kiválasztásánál is figyelembe kell venni. A járdára történő felhajtást megakadályozó pollerek helyett korlátokat kell alkalmazni, illetve a meglévő pollereket lehetőség szerint utólag olyan köztes elemekkel kell kiegészíteni, amelyek biztosítják a kerékpárok rögzítését.

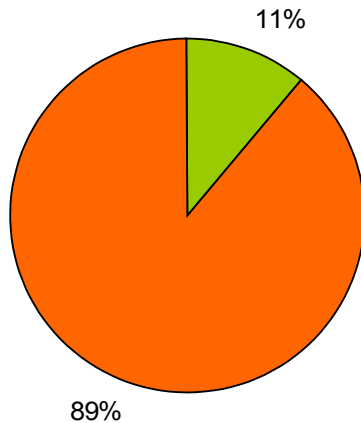
Javasoljuk, hogy az önkormányzat a jövőben csak a felsorolt feltételeknek megfelelő kerékpártámaszok kihelyezését engedélyezze!

I.2. Meglévő kerékpártárolók számának és minőségének felmérése a fő forgalomvonzó létesítmények közelében

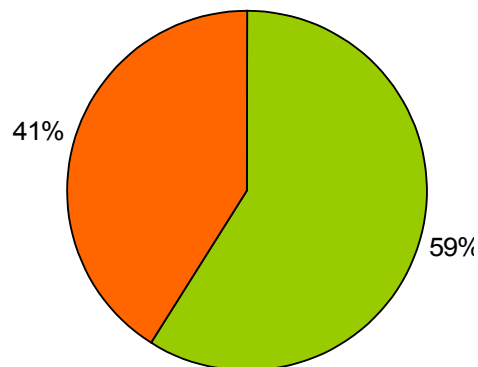
Annak érdekében, hogy pontos képet kaphassunk a győri kerékpártámaszok minőségéről és számáról, felmérést készítettünk a város területén. A fő forgalomvonzó létesítmények közelében feljegyeztük a kerékpártámaszok és tárolók helyét, számát, és kapacitását, tehát az elhelyezhető kerékpárok számát. Kiszámoltuk, hogy ezeken a helyszíneken OTÉK 7. számú melléklete hány darab tárolót ír elő, és azt összehasonlítottuk a meglévő kapacitással.

A felmérésben különös gondot fordítottunk arra, hogy a darabszámon kívül a biztonságos kerékpár-elhelyezés szempontjait is figyelembe vegyük. Mint az előző részfejezetben taglalt szempontokból is kiderült, azok a támaszok, melyekhez a kerékpár vázát nem lehet hozzázárni, nem biztonságosak a lopások ellen, és a kerékpárosok nem szívesen használják őket. A felmérésben 1820 db kerékpár elhelyezésére alkalmas támaszt vizsgáltunk (a lakóépületek közelében elhelyezett támaszokat kihagytuk).

A biztonságos rögzítés feltételének a támaszok csupán 11 %-a felelt meg! Ez az arány nagyon alacsony, hosszú távon ezek teljes cseréjét javasoljuk.



A felmért támaszok minősége is hagy kívánni valót maga után, 41%-uk nem megfelelő minőségű, korrodált, sérült vagy teljesen használhatatlan.



I.3. Hiányok feltérképezése az új szabályozás figyelembevételével

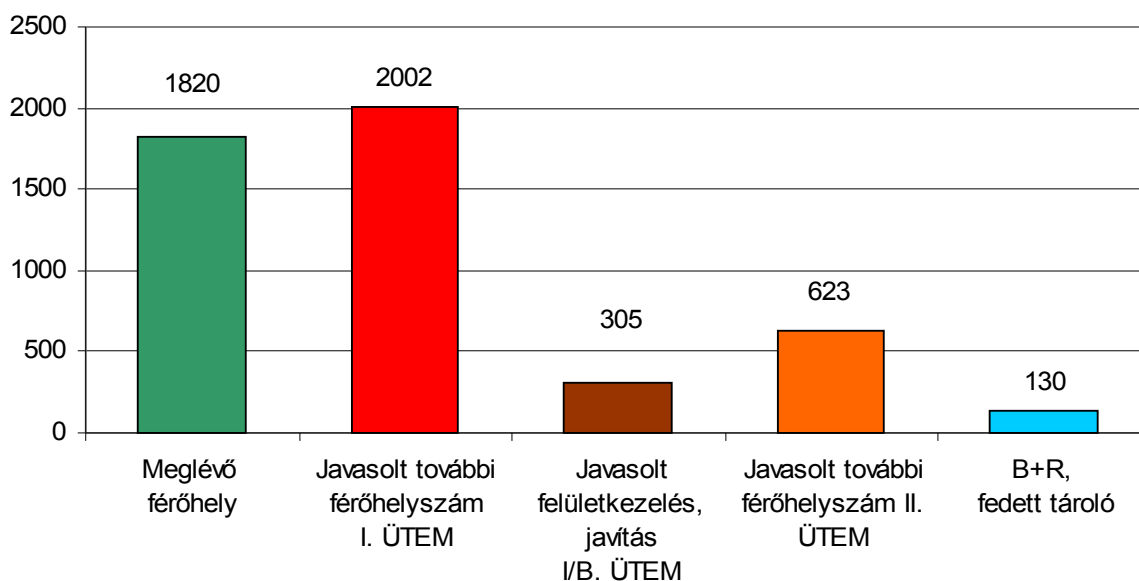
A OTÉK (Országos településrendezési és építési követelmények) 2008. szeptember 12-től érvényes új 7. számú melléklete a 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelethez szabályozza, hogy az építmények rendeltetésszerű használatához szükséges, elhelyezendő kerékpárok számát milyen módon kell megállapítani.

Felmérésünkből kiderült, hogy a támaszok darabszáma nagyon sok helyszínen kevesebb, mint az OTÉK 7. számú mellékletében előírt szám, főleg a nagyobb forgalomvonzó létesítmények közelében, pl. a vasútállomásnál, a buszpályaudvarnál vagy az egyetemenél. Meg kell jegyeznünk ugyanakkor, hogy néhány esetben túlzottan tartjuk az OTÉK előírását, ezért a javasolt darabszámok attól több esetben eltérnek.

I.4. Javaslatétel új támaszok és tárolók darabszámára és műszaki megoldására időben ütemezve

A javasolt kerékpártámaszok és tárolók helyét és darabszámát az 1. sz. melléklet tartalmazza. Első ütemben azon tárolók elhelyezését javasoljuk, amely helyszínek esetén az OTÉK előírásai nagyobb hiányokat mutattak. A második ütemben további támaszok kihelyezésével a jelenleg nem biztonságosnak és megfelelőnek tartott támaszokat kicserélhetjük, továbbá a jövőbeni igényeket is kielégíthetjük.

Az első ütem megvalósítását 2012-ig, a második ütem kivitelezését 2016-ig javasoljuk. Az I/ B ütemben azoknak a kerékpártámaszoknak a felületkezelését javasoljuk, amelyeket a vizsgálat során biztonságosnak találtunk. Azokat a sérült, korrodált kerékpártámaszokat, amelyekhez a kerékpár vázát nem lehet zárni, javasoljuk az újak kihelyezésével egy időben eltávolítani.



Műszaki kialakításnak a nemzetközi gyakorlat és a Magyar Kerékpárosklub javaslata alapján az egyszerű hajlított csőkorlátból készült támasztókeretet (fordított U-cső) javasoljuk, amely minden követelménynek megfelel.

I.5. Kerékpártárolás közösségi közlekedési megállóban (B+R)

A közlekedési eszközök megállóiban, állomásainál jellemzően hosszabb ideig maradnak a kerékpárok, ezért itt a biztonság és az időjárás elleni védelem az elsődleges. Az ingázóknál reggelente minden perc számít, így különösen fontos, hogy a kerékpárról leszállva rövid, kényelmes úton ériék el a továbbutazáshoz szükséges járművet. A rendszer elsősorban a ritkán lakott, nagy kiterjedésű, a városmagtól viszonylag távol elhelyezkedő, autóbusszal korlátozottan feltárható városrészek (pl. Gyórszentiván, Kertváros, Ménfőcsanak) kiszolgálására ad megoldást. Ezen kívül a városba vonattal érkezőknek és ingázóknak a vasútállomás területén vagy közvetlen közelében is szükségesnek tartjuk B+R kerékpártárolók elhelyezését.

Fedett B+R kerékpártárolók elhelyezését a következő helyekre terveztük:

Révai Miklós u. vasútállomás 2 db 10 férőhelyes tároló

Ménfőcsanak 2 db 10 férőhelyes tároló

Gyórszentiván 2 db 10 férőhelyes tároló

I.6. Fedett kerékpártárolók nagyobb forgalomvonzó létesítményeknél

További fedett kerékpártárolók elhelyezését a következő helyekre terveztük:

Széchenyi István Egyetem főépület környezetében 2 db 10 férőhelyes tároló

Széchenyi István Egyetem Sportcsarnok mellett 2 db 10 férőhelyes tároló

Széchenyi István Egyetem Jogi épület mellett 1 db 10 férőhelyes tároló

Nyugat-magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Kar Liszt Ferenc utca épületének udvarán 2 db 10 férőhelyes tároló

I.7. Költségbecslés

A kerékpártámaszok és tárolók költsége a kivitelezés módjától függően eltérő lehet. Az alábbiakban a hazai gyakorlatból vett átlagárakkal számoltunk.

Az első ütemben javasolt támaszok elhelyezéssel együtt 20,02 millió forintba kerülnek. Ezt a költséget 3 évre (2010-2012) célszerű tovább bontani. A fedett tárolókat az első ütemmel egyidőben javasoljuk elhelyezni (2012-ig), költségük 5,5 millió forint. A javasolt felületkezelések 229 ezer forintba, a második ütemben elhelyezett támaszok 6,23 millió forintba kerülnének (2016-ig). A javasolt támaszok kihelyezésének és felújításának teljes költsége 32 millió forint.

1. táblázat: A javasolt kerékpártámaszok és tárolók költsége

	db	egységár	összesen
I. ÜTEM: hajlított csőkorlátból készült kerékpártámasz 2 férőhellyel	1001	20 000 Ft	20 020 000 Ft
Javasolt felületkezelés, javítás I/B. ÜTEM	153	1 500 Ft	228 750 Ft
II. ÜTEM: hajlított csőkorlátból készült kerékpártámasz 2 férőhellyel	312	20 000 Ft	6 230 000 Ft
B+R, fedett tároló 10 férőhellyel	11	500 000 Ft	5 500 000 Ft
			31 978 750 Ft

II. Kerékpárkölcsonzés

A kerékpározás részarányának növeléséhez szükséges egy egyszerű és hatékony kerékpárbérlési rendszer kialakítása városunkban.

A Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013 szerint a kerékpárkölcsonző rendszerek célja a városi közlekedésben a kerékpárral nem rendelkezők számára a kerékpáros közlekedés, mint alternatíva biztosítása, valamint a kerékpár nélkül érkező, kerékpárt szállítani nem kívánó turisták számára a kerékpárral történő túrázás lehetőségének biztosítása. Kétféle kerékpárkölcsonző rendszer kialakítása szükséges:

Városi kerékpárkölcsonző rendszerek létesítése, ahol a kerékpárokat automaták segítségével bankkártyával, mobiltelefonnal egy városi zónán belül felvenni és leadni lehet.

Turisztikai kerékpárkölcsonző rendszerek létesítése, ahol a kerékpárokat a szerződött partnereknél felvenni és leadni lehet.

II.1. Önkormányzati Szolgálati Kerékpár program

Győr város Közgyűlése 2009. áprilisában, határozatban döntött arról, hogy támogatja a „Szolgálati kerékpár program” bevezetését. A program keretében az Önkormányzat 20 db kerékpár beszerzését tűzte ki célul, melyek elhelyezéséről, azok parkolási lehetőségének biztosításáról is gondoskodik. A fejlesztés célja, hogy felhívja mind a lakosság, mind pedig a hatóságok és szakmai szervezetek figyelmét a mobilitás életminőséget befolyásoló jelentőségére.

A szolgálati kerékpár program lényege, hogy a hivatal dolgozói kötelezettségeik teljesítése során (helyszínelés, megbeszélések <5 km-en belüli távolságban), hivatali időben kerékpárral közlekednének a hivatali gépkocsi helyett, ezzel pénzt és energiát spórolva a hivatalnak és jó példát mutatva a lakoságnak.

II.2. A Széchenyi István Egyetem kerékpárbérlési rendszere

A Széchenyi István Egyetemen évek óta rendelkezésre állnak kerékpárok, amelyeket a hallgatók diákigazolvány és Sportpártolói igazolvány segítségével ingyen kibérelhetnek.

A korábban rendelkezésre álló kerékpárok száma alacsony (7 db használható kerékpár), és csak az egyetem sportközpontjában (Bácsai úton) érhető el.

2009-ben az egyetem további 10 kerékpárt vásárolt, és a kampusz területén a Bridge csónakházban helyezte el. Az új kerékpárok folyamatos szervizelése is megoldott. A hallgatók hasonlóan a korábbi kölcsönzési rendszerhez diákigazolvány és Sportpártolói igazolvány segítségével kibérelhetnek kerékpárt jelképes összegért május elejétől. Az új lehetőségre a hallgatók figyelmét marketingeszközökkel is felhívták.

A későbbiekben a rendszer további kerékpárok beszerzésével, a nyitva tartás meghosszabbításával fejleszthető.

II.3. Javaslat a Győri kerékpárbérlési rendszerre

Az európai példák nem ültethetőek át teljes mértékben városunkban, mivel Győr adottságai nagyban eltérnek a bérkerékpár-rendszerekkel rendelkező európai nagyvárosoktól. A város mérete sokkal kisebb, mint a fent említett metropoliszoké, a lakosságszám is jóval kisebb, vagyis a szolgáltatás rentábilissá tétele érdekében szükséges használói kör mérete nem feltétlenül megfelelő. Azt is meg kell említenünk, hogy a nagy rendszerek sem feltétlenül önműködőek és fenntarthatóak, elég ha csak a napjainkban átfazonírozásra került brüsszeli rendszert említjük, vagy a párizsi rendszer negatív tapasztalatait soroljuk, aminek következményeként a párizsi önkormányzattól az üzemeltetést átvállaló cég a mai napig sem könyvelhetett el nyereséget a rendszerből

Kevesebb kerékpárral és kevesebb kölcsönző ponttal megépített hálózat lehet működőképes Győr esetében, aminek automatizált működtetésének kiépítése valószínűleg nem térülne meg. Nagyobb eséllyel működhetne egy olyan rendszer, ami már meglévő infrastruktúrára épít, illetve a városban létező, önkormányzati kezelés alatt álló szolgáltatásokhoz kapcsolja a kialakítandó rendszert. Ilyen lehet például a parkolóházakban kiépített, az ott dolgozók által üzemeltetett kölcsönző, vagy a Kisalföld Volánnal közösen működtetett rendszer a decentrumokban és a vidéki pályaudvaron. Hasonlóan működhet a rendszer a város P+R parkolói mellett is. Ebben az esetben a kerékpárok visszavitele szükséges, nehezen oldható meg a pontok közötti csere. Ebben az esetben a kölcsönző rendszer a helyközi járatok, a vasút és a városba gépkocsival érkezők útjának meghosszabítását szolgálná. A kerékpárok rendszeres átvizsgálását, cseréjét, szervízdíját lehetne kigazdálkodni a kerékpárokra szerelt reklámfelületek értékesítéséből. A rendszer nem a turistákat venné célba, hanem a városlakókat.

A fent már említett Erzsébet ligetben található KRESZ park és a Batthyány tér újonnan átadott KRESZ parkja mellett szintén működtethető kölcsönző rendszer. Itt a hangsúly a szemléletformáláson és a következő generáció oktatásán lenne. A kerékpárok értelemeszerűen a gyermekek számára lennének kölcsönözhetőek.