

„4K” Kerékpáros Közlekedés Fejlesztési Konceptió Tervezési Konzorciuma	
Konzorcium vezető:  HIDRO-PLAN GYŐRITERV MÉLYÉPÍTÉS TERVEZŐ KFT.	Cím: 9024 Győr, Baross G. u. 61-63. Telefon: +36 (96) 523-080 Telefon/Fax: +36 (96) 523-081 Web: www.hidro-plan.hu Email: hidro-plan@hidro-plan.hu
 JEL-KÖZ Mérnöki Iroda Kft. UNIVERSITAS-GYŐR NONPROFIT Kft. 	

Győr MJV Kerékpáros Fejlesztési Konceptió terv

I. tervszállítási ütem

Mebízó: Győr Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal

Győr, 2009. május

TARTALOMJEGYZÉK

I., Győr MJV Kerékpáros Fejlesztési Konceptió

Bevezetés

I.1., Tervezési célok

I.2. Kerékpáros hálózat tervezés

Hálózatfejlesztési Tanulmány Terv

II.1. A meglévő kerékpáros úthálózat

II.2. A tervezett kerékpáros úthálózat ismertetése

I.,

Győr MJV Kerékpáros Fejlesztési Konceptió

Bevezetés

A kerékpározás fejlesztése iránt, mint világszerte úgy Győr városában is ugrásszerűen megnőtt az igény. A kerékpározók igényeit pedig, kerékpározásra alkalmas burkolatok építésével, a kerékpárutak hálózatba szervezésével és a közlekedés biztonságának fokozásával kell kiszolgálni.

Győr városában a kerékpáros forgalom biztonságát ma kb. 17 km meglévő épített, vagy kijelölt kerékpárút szolgálja, de ezek a nyomvonalak nem alkotnak összefüggő hálózatot és sok útszakaszon veszélyes a kerékpáros közlekedés. Győr kerékpáros közlekedés konceptió tervezése és a konceptió terv alapján történő fejlesztés rendkívül időszerű feladat.

A személygépkocsi közlekedésen kívüli lehetőségek fejlesztése stratégiai kérdés mind az agglomeráció központja, mind a városkörnyék települései számára. Győr számára különösen azért, mert a kerékpáros közlekedési adottságai erre predestinálják (síkvidék).

Győr közlekedésének egyik kiemelt stratégiai eleme kell, hogy legyen, a város kerékpáros közlekedés fejlesztése. A város kerékpárút fejlesztési elképzeléseit az országos és regionális tervekhez kell igazítani. Ennek kiemelten fontos elemei a nemzetközi EuroVelo hálózat hazai szakaszai. Regionálisan pedig a nagy és kistérségi kerékpárutak hálózata keresztezi és érinti Győr városát. Az országos, a regionális és a kistérségi kerékpáros hálózatfejlesztés elemeit a városon belül fő hálózati

paraméterekkel folytatni szükséges, olyan belső mellékhálózati elemekkel kiegészítve, amik a város belső és a városrészek közötti kerékpáros célforgalom kiszolgálását célozzák.



I.1., Tervezési célok

Győr, kerékpáros közlekedés tervezési koncepció készítésének célja, olyan komplex, ütemesen végrehajtható kerékpárút fejlesztési javaslat létrehozása, amely kiterjed a régiós és helyi hálózati elemek és kapcsolatok vizsgálatára, feltérképezi a meglévő hálózatokat, a meglévő közúthálózat gépjárműforgalmi ráterhelések vizsgálata alapján, kerékpáros hálózatfejlesztési javaslatokat tesz a valós igényeknek megfelelően, a rendezési terv léptékében és ahhoz illeszkedve.

A koncepció terv a hiányzó hálózati elemekről, műszakilag alátámasztott dokumentációt, tanulmány tervet készít, utcánként mintakeresztszelvényekkel. Meghatározza a hálózatfejlesztések rövid, közép- és hosszú távú [2009-2018] ütemtervét és azt költségbecsléssel támasztja alá. A tervezett nyomvonalak kijelölésénél figyelemmel van a gazdaságossági szempontokra, környezeti és természeti értékekre. Megfelelő minőségű, de költségtakarékos tervezésre törekszik a meglévő pályaszerkezetek, úttartozékok lehetőség szerint megtartásával illetve újrafelhasználásával, akár csak a meglévő zöldterületek, fák, fasorok megóvásával.

Jelen tanulmánytervezés megfogalmazott célja, hogy egy szemléletváltás után pozitív diszkriminálással lehessen helyet adni azoknak a járműveknek, amelyek környezetvédelmi szempontból fenntarthatóbbak, például nem bocsátanak ki káros anyagokat.

Győrben eddig nem volt egy összefoglaló tanulmányterv, előírás arra, hogy az utak építésénél legyen, hol legyen kerékpárút, és annak kialakítása milyen megalapozott előzménytervezés szerint történjen? A kerékpáros közlekedés koncepció tervezése most azért történik, hogy egy olyan munkaanyagot adjon az önkormányzat kezébe, amit a következő évek városépítési programjaiban hatékonyan fel tud használni.

A koncepció készítése során a terv az alábbi kerékpárút fejlesztési prioritásokat tartja szem - előtt:

- Közlekedés biztonsági kerékpárutak építése
- Nagy forgalmú utak mentén kerékpárutak építése, - azok forgalmának tehermentesítése
- Összefüggő hálózatok létrehozása
- Turisztikai célú kerékpárutak építése
- Kapcsolódó infrastruktúrák és szolgáltatások fejlesztése
- Győr város gépjármű forgalom terhelésének csökkentése a kerékpáros közlekedési hálózatok és szolgáltatások fejlesztésével.

I.2. Kerékpáros hálózat tervezés

Győr város kerékpáros közlekedési helyzetét a Polgármesteri Hivatal megbízásából a „4K” Kerékpáros Közlekedés Fejlesztési Koncepció Tervezési Konzorciuma vizsgálta felül. A tervezési programot a Megbízó és a Konzorcium két tervszállítási ütemre bontotta. Első szállítási ütem a kerékpáros városi hálózat kialakítása. A hálózat elfogadása után történik a hálózati terv tanulmányterv szintű kidolgozása és az építési ütemezés tervezői javaslatlattervele.

A koncepció tervdokumentáció belső szerkezete is kettéválik. Első a kerékpáros közlekedés koncepció tervének „hardver” része az épített, illetve kijelölt kerékpárút hálózat kijelölése. Első ütemben a hálózat nyomvonalainak, majd második ütemben már a konkrét nyomvonalak keresztmetszeti elrendezésének rögzítésével. A második tervezési ütem feladata lesz a tervezett új kerékpáros nyomvonalak csomóponti átvezetéseiire tett javaslatlattervele.

A dokumentált tervcsomag második eleme a kerékpáros közlekedés koncepció tervének „szoftver ” része, ami elsősorban a kerékpározással kapcsolatos lakossági szemléletváltásra ad tervezői javaslatot. További eleme ennek a koncepció részletnek javaslatlattervele, a városon belüli kerékpáros megálló, parkolók (támaszok) kijelölésére

Tervezési alapelvek

A város kerékpáros közlekedési koncepciójának tervezésénél a kerékpáros közlekedést nem szabad önálló közlekedési elemként tervezni. Ez a közlekedési elem része a város teljes közlekedéspolitikájának.

Azért írunk közlekedés politikát, mert ha a döntéshozók preferálják a kerékpáros város gondolatát, döntéseikkel pozitívan diszkriminálják a kerékpáron megtett utazásokat, abban az esetben a döntésekkel párhuzamosan foglalkozniuk kell a közlekedés egyéb résztvevőivel is. Kezelnit kell a városban meglévő parkolási feszültséget, kezelni kell a gépjármű forgalom áramlásának dugulásait, kapcsolatot kell teremteni a közösségi közlekedési koncepció és a kerékpáros közlekedési koncepció között.

Magyarországon, az ÚT 2-1.203 számú Útügyi Műszaki Előírás vonatkozik a kerékpárutak tervezésére, amit az önkormányzatoknak nem kötelező alkalmazniuk. Az aktuális UME átdolgozás alatt van. Ezért jelen koncepció terv megpróbálja Győr város területén a tervezési alapelveket egységesen úgy rögzíteni, hogy a mai előírásoknak, illetve az átdolgozás alatt álló, rövidesen hatályba lépő új előírásoknak és a legfontosabb, hogy a megrendelő városnak és Útkezelő Szervezetének is megfeleljen.

A tervezési alapelvek rögzítésénél a legfontosabb megállapítás, amivel a program kidolgozása kezdődik, hogy a kerékpár egy jármű, közlekedési eszköz, aminek alapesetben ott a helye az úttesten.

A dokumentált tervezési program első üteme a hálózat tervezés. A koncepció tervben javasolt kerékpáros fő és mellék hálózat szervesen kapcsolódik a meglévő hálózati elemekhez, illetve azokat egészíti ki.

A tervezési program második ütemében a legfontosabb feladat lesz a javasolt hálózati elemek keresztmetszeti elrendezése. Itt kell eldölnie annak, hogy milyen gépjármű forgalom nagyság mellett maradhat az úttesten a kerékpár és milyen forgalom mellett fontosabb szempont a kerékpáros biztonságának garantálása a forgalomtól való elválasztással. Ezért a koncepciótervezést megelőzte egy az egész városra kitékintő forgalmi elemzés, ami 2018.-évig vizsgálja Győr teljes úthálózatának forgalom terhelését. A hálózattervezés után induló keresztmetszeti tervezés alapadatként használja ezeket a forgalmi adatokat.

Tehát a továbbtervezésnél, illetve a részletes tanulmánytervezésnél figyelembe veendő forgalmi adatok a következők:

- 1 Vegyes zóna 5000 ÁNF alatt (nem kell kerékpáros létesítmény kijelölésével, illetve építésével foglalkozni).
- 2 átmeneti zóna 5000 – 10.000 ÁNF között
- 3 Kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút zónája 10.000 ÁNF fölött

Definíciók

A kerékpár: olyan két-vagy háromkerekű jármű, amelyet egy vagy két személy emberi ereje, illetőleg legfeljebb 300 W teljesítményű motor hajt.

Kerékpárút: Kerékpárosok közlekedésére szolgáló önálló út, vagy az útnak a gépjárművek közlekedésére szolgáló részétől (biztonságot jelentő megoldással) térelválasztó elemmel, ezek hiányában legalább 60 cm széles forgalom elől elzárt területtel elválasztott része.

Kerékpárút lehet: önálló vonalvezetésű

közúttal párhuzamos (illetve vonalas létesítmény nyomvonalát követő)

közút melletti kétirányú kerékpárút

közút melletti egyirányú kerékpárút

Gyalog-és kerékpárút: Gyalog- és kerékpárútnak olyan közlekedési felületet szabad kijelölni, amelynek szélessége elegendő a gyalogosok és kerékpárosok egyidejű, biztonságos közlekedésére. Ez a felület lehet elválasztott, vagy elválasztás nélküli.

Elválasztott gyalog-és kerékpárút: A gyalogos és a kerékpáros forgalom elválasztása lehet festett folytonos sárga vonal, lehet szegély elválasztás és a lehet zöldsáv elválasztás is.

Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút: A gyalogos és kerékpáros közlekedésére a közúti forgalom által használt felületektől elkülönített út. A gyalogos és kerékpáros forgalom azonos, elválasztás és jelölés nélküli felületen halad.

Kerékpársáv: Lakott területen az úttesten útburkolati jellel kijelölt 1,50 m (legalább 1,3 m) széles különleges forgalmi sáv, amely a mellette lévő forgalmi sáv irányával azonos irányú kerékpárforgalom közlekedésére szolgál. Kerékpársáv kialakítható egyirányú forgalmú úton a megjelölt iránnyal szembeni haladással is.

Kerékpáros nyom: Az útpálya felületén burkolati jellel jelölt kerékpárforgalmi létesítmény.

Közös autóbusz és kerékpársáv: Kerékpárosok által is használható autóbusz-forgalmi sáv, melynek szélessége 4,25 m (legalább 3,75 m) lehet.

Kerékpáros közlekedésre vonatkozó jelenlegi KRESZ előírások

„Kerékpárral a kerékpárúton, a kerékpársávon vagy erre utaló jelzés esetében az autóbusz-forgalmi sávon, ahol ilyen nincs a leállósávon vagy a kerékpározásra alkalmas útpadkán, illetőleg- ha az út- és forgalmi viszonyok ezt lehetővé teszik – szorosan az úttest jobb szélén kell közlekedni.”

A kerékpározásra alkalmas hálózati elemek tervezési osztályait és főbb keresztmetszeti jellemzőit, tervezési paramétereit a vonatkozó ÚT 2-1.203 számú Útügyi Műszaki Előírás tartalmazza.

Külföldi példák a „kerékpáros barát” közlekedési rendszer megteremtésére:



II., Hálózatfejlesztési tanulmányterv

II.1., A meglévő kerékpáros úthálózat ismertetése (csak szemelvények a teljes tanulmányból)

Győr kerékpáros hálózata a jelenlegi állapotában szakaszos kiépítésűnek mondható. Meglévő hálózat hossza 53,6 km, mely állapota többnyire megfelelő, azonban a meglévő kerékpáros elemek nem alkotnak összefüggő hálózatot. Felmérések alapján kijelenthetjük, hogy az egyre nagyobb számban megjelenő kerékpárosok igényeit és elvárásait csak egy összefüggő hálózat elégítené ki. Győr északi városrészén a szigetközi kerékpárúton keresztül lehet a győri kerékpáros hálózathoz csatlakozni. **A szigetközi kerékpárút az EUROVELO-6 nemzetközi kerékpárút hálózat része.** A hivatalosan elfogadott nyomvonal a Mosoni-Duna északi partján fut Vének-Komárom irányába, ezzel szemben a táblák jelenleg a Belvároson keresztül Gyórszentiván, Böny-Szőlőhegy felé egy sáros földútra terelik a turistát.



EuroVelo -6 helytelenül kitáblázott szakasza

Az északról bevezető főhálózat Győr közigazgatási határánál kezdődik, és a Hédervári úton kiépített kerékpárútként tart a Szövetségi utcáig, ahol a Rónay Jácint utcán kétoldali egyirányú kerékpárútként folytatódik az Ady Endre utcáig. Ez a nemzetközileg is fontos főhálózati nyomvonal a Kossuth hidon keresztül a járműforgalommal közös pályán jut el Győr belvárosáig. A Dunakapu téren keresztül a Jedlik Ányos u., Széchenyi tér érintésével a gyalogosforgalommal közös útfelületen juthatunk el a Czuczor utcában kiépített kerékpárútig. A gyalogos-és kerékpáros forgalom együtt nagyon zavaró, különösen a vendéglátó, és kereskedelmi egységek melletti szűk keresztmetszetekben. A javasolt hálózatban ezt a problémát megfelelően kezelni kell.



Meglévő kerékpárutak kiépítettségére és használatára jó példák a városban, a teljesség igénye nélkül:

A gyalogjárdán kiépített egyirányú kerékpárút kedvező közlekedési feltételeket biztosít a kerékpárosok számára.



Egyirányú kerékpárút gyalogjárda mellett a Rónay Jácint utcában.

Győrszentiván északi részét Győrrel összekötő kerékpárút egy jól kiépített, és jó állapotban lévő kétirányú kerékpárút. Az autóúttól zöldsávval van elválasztva. Az útszakasz jellemző keresztmetszetét az alábbi kép illusztrálja.

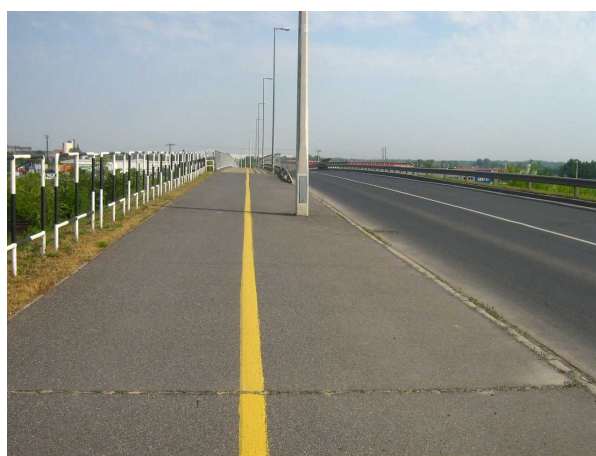


Kétirányú kerékpárút az 1. sz. főút mellett

Az Ipari parkban található Keleti elkerülő út mellett megfelelő minőségű kétirányú kerékpárút van kiépítve.



Keleti lekerülő út – zöld sávval elválasztott kétirányú, jó állapotban levő kerékpárút



Hecsi úti felüljáró – közös gyalog, és kerékpárút felfestéssel elválasztva

Ménfőcsanakról a város irányába tartó 83. sz. út mellett kiépített kerékpárút található. Ez egészen a bevásárló központokig tart, ahol, már a gyalogos forgalomra is gondolva, közös gyalog- és kerékpárúton lehet továbbhaladni Győr irányába. A Szemétlerakó telepet elhagyva, a Pápai úton újra kerékpárúton folytathatjuk utunkat a Szentlélek térig, ahol a Nagy Imre utcán felfestéssel elválasztott közös gyalog-, és kerékpárúton érjük el a várost. A bekezdésben említett útszakaszokat, és azok állapotát az alábbi képek mutatják be.



83. sz. út - kiépített kerékpárút központok környékén



83. sz. út – bevásárló

A fővonalhálózat kelet-nyugat irányú folytatása a Szauter Ferenc úton halad tovább a Nagy Imre és a Szent Imre utak között önálló, majd a Tihanyi Árpád útig felfestéssel elkülönített kétoldali egyirányú kerékpárútként. A Fehérvári útig pedig közös gyalogos- és kerékpárutat építettek, ahol az elválasztást a térkő burkolat adja.



Szauter Ferenc út – meglévő közös gyalogos- és kerékpárút elválasztással és meglévő kétoldali egyirányú kerékpárút sárga színű felfestéssel elválasztva

Győr belvárosában több utca is kerékpározható. Ezekről az utakról a forgalom ki van tiltva, azonban a kerékpárosok behajthatnak. Ilyenek az alábbiak: Káptalándomb, Kazinczy utca, Iskola utca, Apáca u. és Király u. Czuczor Gergely és Teleki László utcák közötti szakaszai.

A főhálózat részeként kétoldali egyirányú kerékpárutak kerültek kialakításra a Czuczor Gergely utca színház melletti szakaszán. Az alábbi képen bemutatjuk az általunk leírtat. A Baross Gábor úton önálló kerékpárutat jelöltek ki az Árpád úttól a Baross G. hídig.

Afelvezetés szegéllyel elválasztott kiemelt pályaként került kiépítésre, azonban a továbbhaladás csupán a forgalmi sávokon lehetséges.



Czuczor Gergely utca – kétoldali egyirányú kerékpárút

Külföldi példák a „kerékpáros barát” közlekedési rendszer megteremtésére:



Meglévő kerékpárutak kiépítettségére és használatára rossz példák a városban, a teljesség igénye nélkül:

A szűk útkeresztmetszet és a parkoló járművek a kerékpáros közlekedést megnehezítik, balesetveszélyt okozva.



A kerékpáros közlekedés feltételének hiánya az Ady Endre utcában.

A keskeny gyalogjárdán kialakított egyirányú kerékpárút a kerékpárosok részére nem használható zavartalanul, a gyalogosok számára balesetveszélyt jelent



Czuczor Gergely utca: egyirányú kerékpárút nem használható megfelelően a keskeny gyalogjárda mellett, forgalmas üzlethelyiség előtt

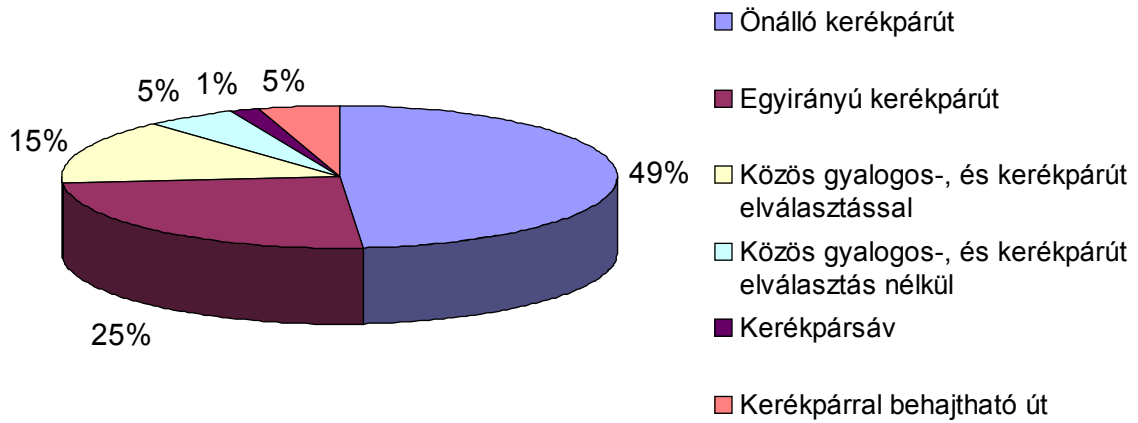
A kerékpárút mellett kialakított autóbusz megállóhely a le-, és felszálló utasok miatt zavaró hatású és balesetveszélyes



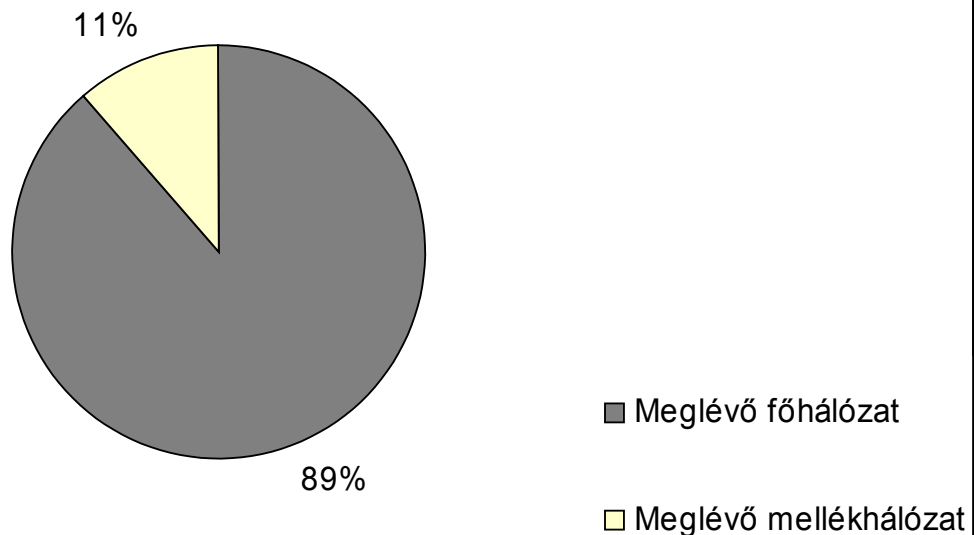
Autóbusz megállóhely a Rónay Jácint utcában.

Diagramok a meglévő állapothoz

Meglévő kerékpáros létesítmények kiépítés szerinti eloszlása



Meglévő hálózat fő- és mellékelemeinek aránya



II.2. A tervezett kerékpáros úthálózat ismertetése

A tervezett hálózat kialakításánál előleges szempont volt, hogy a meglévő kerékpáros úthálózati elemekkel együtt egy összefüggő, biztonságos, az egész város területét lefedő hálózatot alkosson. A tervezett főhálózati elemek összes hossza 80,3 km, a mellékhálózati elemeké 119,7 km, így a tervezett kerékpárutak hossza összesen 200 km.

A kerékpáros hálózat fejlesztés célja, hogy a városban közlekedők egyre többen válasszák a kerékpárt közlekedési eszközként. A meglévő hálózati elemek kiépítésekor a biztonság volt a legfőbb szempont, ezért Győrben a legtöbb kerékpáros létesítmény a gépjárműforgalomtól elválasztott kerékpárutakon közlekedhet. A tervezés során a kerékpáros szervezetek igényeit és javaslatait is szem előtt tartva a forgalmi adatokat figyelembe véve a meglévő hálózati elemek kialakítását a részletes tanulmánytervek készítésekor felül kell vizsgálni, és a tervezett hálózati elemeket azonos paraméterekkel kell ki-, illetve esetlegesen átépíteni. A meglévő hálózat a legforgalmasabb területeket fedi le, ezért elsőként a meglévő hálózatot egészítettük ki összefüggő kerékpáros hálózattá, és ezekhez a hálózati elemekhez csatlakoztunk a közigazgatási határon feltüntetett kapcsolódási pontokba vezetett tervezett hálózati elemekkel.

A tervezés során szempont volt, hogy a meglévő hálózattal együtt a tervezett szakaszok egy összefüggő, a teljes város területét lefedő hálózatot alkossonak. Így a kerékpárosok a város bármely részéről kiépített, vagy kijelölt kerékpáros utakon érhetik el a célállomásukat anélkül, hogy a hálózatról le kéne térniük. A meglévő főhálózat megfelelő alapot biztosított a tervezéshez, mivel a fő áramlási irányokat jól kijelölte, csak a hiányosságait, szakaszosságát kellett megszüntetni. Győr közigazgatási határáig csak egy, északi irányban haladó főhálózat van megépítve, ezt kiegészítve több, a közigazgatási határig kiérő kerékpárutat terveztünk.

A mellékhálózat fejlesztése a városrészenkénti lefedettséget biztosítja, illetve csatlakozást biztosít a főhálózati elemekhez.

A kerékpáros hálózat elemeinek nem csupán a városban való közlekedés elősegítése a célja, hanem szem előtt tartja azt is, hogy az utakon olyan létesítményekhez is el lehessen jutni, amikhez nagyobb forgalom érkezése várható. Az ilyen forgalomvonzó létesítmények, mint sportpályák, bevásárlóközpontok, vagy a belváros, elérése a kerékpárosok számára nem megfelelően megoldott, a különböző városrészekből nem lehet egybefüggő útvonalon elérni ezeket. A tervezett szakaszok kiépítésével ez az akadály elhárul, a város bármely részéről könnyen és egyértelmű úton el lehet érni bármely ilyen jellegű létesítményt.

Kerékpáros hálózat tervezésénél nem csupán a városi közlekedésre kell gondolni, hanem arra is, hogy turisták esetleg kerékpáron szeretnék felfedezni a várost. Ennek érdekében a tervezett kerékpárhálózat érint turisztikai célpontokat is. A turisztikai szempontból fontos helyek eléréséhez biztosítani kell a részletes és egyértelmű tájékoztatást, ezeket megfelelő táblák elhelyezésével lehet elősegíteni. A turisztikai útvonalak közé tartoznak a természet bejárását elősegítő kerékpáros útszakaszok is, mint a Mosoni-Duna partvonala mellé tervezett kerékpárút.

A nagy forgalmú utak mellett mindenképpen elválasztott kerékpárutakat kell kiépíteni. A nagy forgalmú utak elkerülése nem minden esetben jelenthet megoldást, mivel ezeket az útvonalakat a kerékpárosok is előszeretettel használják, éppen a gyors haladás és a gyors elérés miatt. A tervezett hálózati elemek között szerepelnek a főbb átmenő utak mellett tervezett kerékpárutak is.

Felmérések, közvélemény kutatások alapján megállapították, hogy a megkérdezettek körében vannak olyan autóval közlekedők, akik állításuk szerint megfelelő kerékpáros infrastruktúra mellett lecserélnék négykerekű járművüket kerékpárra. Így a kerékpáros hálózat fejlesztésével kapcsolatban lehet számítani a belterületi autósforgalom csökkenésére, a kerékpárosok számának növekedésére. Szintén lehet számítani az általános és középiskolás korú kerékpáros fiatalok számának megemelkedésére, mivel ezen korosztályban nagy a száma azoknak, akik közlekednének kerékpárral, de a szülők ezt nem engedik, féltik gyermekeiket. A hálózat fejlesztésével, és biztonságosabbá tételével a balesetveszély csökken, feltehetően a kerékpár, mint közlekedési eszköz iránti bizalom fokozódni fog. A könnyebb és gyorsabb közlekedés reményében a kerékpárosok száma remélhetőleg meg fog emelkedni mind szabadidős elfoglaltság, mind munkába, iskolába járás kapcsán. Az így használt kerékpárok nap közbeni tárolását is meg kell oldani. Kerékpártárolók számának és minőségének fejlesztésével ezt a problémát könnyen meg lehet oldani.

Kerékpáros hálózat híd műtárgyai

Győr a vizek városa, ezért a meglévő és a tervezett kerékpáros hálózat a város több pontján folyó vizet keresztez. A keresztezési pontok híd műtárgyai vagy már meglévők, vagy javasolt új átvezetések, vagy egy meglévő híd áthelyezésének javaslata. A kerékpáros hálózat hídjait élővízi keresztezést, átvezetési pontjait északról dél, felé haladva ismertetjük.

Vásárhelyi Pál gyaloghíd: meglévő áthelyezésre javasolt műtárgy.

Vásárhelyi Pál („Kis-Erzsébet”) gyaloghíd áthelyezésének javaslatát a 2008-12-01 – én a Győri Építész Műhely Konzorcium tanulmány terve alapozta meg. Csatlakozva a tanulmány megállapításaihoz a tárgyi kerékpáros koncepció terv is ugyanarra, a telepítési helyre javasolja áthelyezni a meglévő később elbontandó gyaloghídat.

„Az áthelyezés után újra egyesül a Püspök erdő területe, mely a Mosoni-Duna medrének szabályozása során átvágásra került. Az áthelyezéssel a gyalogos híd lesz Győr városának nyugati vízi kapuja. Létrejön a gyalogos és kerékpáros kapcsolat Sziget és Pinnyéd városrészek felé, az Egyetem pedig kiszakad jelenlegi elzártságából, nyugati irányból is megközelíthető lesz.”

A híd javasolt új helye a Mosoni Dunán jelenlegi helye fölé került. **Mivel a Kossuth (Révfalusi híd) alatt a folyó III. o. hajózóútvonal, ezért az áthelyezés a hajózó úrszelvény felett nem megoldható.**

A javasolt áthelyezés után létre fog jönni egy cca. 2 km-es sétány, ami a Sziget – Révfallu hídon, a töltéseken és az új helyén álló Vásárhelyi hídon vezet körbe. Ez az új promenád kiterjeszti a Belváros – Révfallu – Fürdőközpont – Radó sziget vonalban már meglévő, népszerű séta és kerékpáros útvonalat.

Sziget – Révfallu híd: új közúti híd műtárgy

Az új hídon tervezett kerékpáros közlekedés főpálya melletti nyomvonala irányonként szétválasztott, a járdaburkolattal egybe épített, de burkolat típusban és színben elválasztott. A kerékpáros nyomvonal hídra rávezető útjainál tervezett vörös színű hézagmentes kőburkolat a híd műtárgyon megszakítás nélkül vörös színezéssel kerül átvezetésre. A tervezett kerékpárút egy új fő kerékpáros hálózati elem.

Petőfi híd

A Petőfi híd 1999-ben került átépítésre, a Munkácsy u. – Zechmeister u. – Bajcsy Zs. utcai körforgalmú csomópont kiépítésével egy időben.

A híd átépítése során mindkét oldalon egyirányú kerékpárút került kijelölésre a gyalogjárdák mellett burkolati jel elválasztással.

A Petőfi híd a kerékpáros hálózat része.



Petőfi híd a belvárosi hídfőnél kialakított körforgalmú csomóponttal.

Rába kettős híd

A Rába kettős híd felújítása 2008-ban megtörtént. A hídon mindkét oldalon kerékpársáv van kijelölve. A kerékpár sávot forgalmi sávtól sárga színű burkolati jel választja el.
A Rába kettős híd a kerékpáros hálózat része.



A Rába kettőshíd kétoldali kerékpársávval.

Kossuth híd

A Kossuth híd vezeti be a Szigetközi kerékpárutat, és egyben az EUROVELO- 6 nemzetközi kerékpáros forgalmat a belvárosba. A hidon a kerékpárosok a járműekkel közös felületen tudnak haladni, ami a szűk forgalmi sávok miatt balesetveszélyes. Különösen a reggeli csúcsforgalmi időszakban figyelhetők meg konfliktusok a nagy jármű-, és kerékpáros forgalom miatt. A hidon érkező kerékpárosok egy része a hídfő melletti Kálóczi téri csomópontnál balra kanyarodik a Széchenyi Egyetem felé. A balra kanyarodás miatti sávváltás szintén veszélyes művelet.

A Sziget - Révfalu közötti új híd megépítése után lehetőség nyílik a belváros, és egyben a Kossuth híd tehermentesítésére.

A Kossuth híd forgalomcsillapítás, sebességcsökkentés esetén alkalmas lesz a kerékpáros forgalom Mosoni Duna feletti átvezetésére a kerékpáros fő hálózat részeként.



Kossuth híd: a jármű-, és kerékpáros forgalom, csúcsforgalom esetén egymást akadályozza

Széchenyi híd

A Széchenyi híd a 14. sz. főút városi bevezető szakaszaként 30 éve épült a Mosoni Duna fölött 2x2 forgalmi sávossal kialakítással. A kétoldali gyalogjárda keskeny, a kerékpáros forgalom számára alkalmatlan.

A híd felújítása jelenleg zajlik, az I. ütem 2009. május végére elkészült. A II. ütemben lehetőség nyílik a kifolyási oldalon kerékpárút kiépítésére, melynek várható többletköltsége 100 MFt. Győr városa a szükséges önrészt biztosította, így a kerékpáros hálózat szempontjából nagyon fontos pótlólagos beruházás megvalósulhat.

A tervezett hálózat kialakításánál a Széchenyi hidat kerékpáros főhálózati elemként figyelembe vettük.

Önálló gyalogos-, és kerékpáros híd, a Kossuth híd- Széchenyi híd között

A Móricz Zsigmond rakparton, és a Dózsa György rakparton vezetett főhálózati kerékpáros tengelyeket új gyalogos- kerékpáros híddal javasoljuk összekötni. Az új híd a hálózati kapcsolatokon túl összekötné Révfalut a Belvárossal, a Csónakházak előtti sétányt, a közeljövőben kiépülő belvárosi Duna korzóval és Yacht- kikötővel.

A belváros tervezett új forgalmi rendjéhez igazodva a gyalogos-, kerékpáros zóna kiterjesztésére nyújt lehetőséget, elsősorban a két városrész érdekét szolgálva, de egész Győr városának gyalogos -, kerékpáros barát jellegét is erősítené. A két oldali rakpart összekötésével a tervezett kerékpáros főhálózat részeként az ERUOVELO-6 nemzetközi kerékpáros hálózat, és az országos törzshálózat kapcsolatait is biztosíthatná a városi kerékpáros hálózattal.

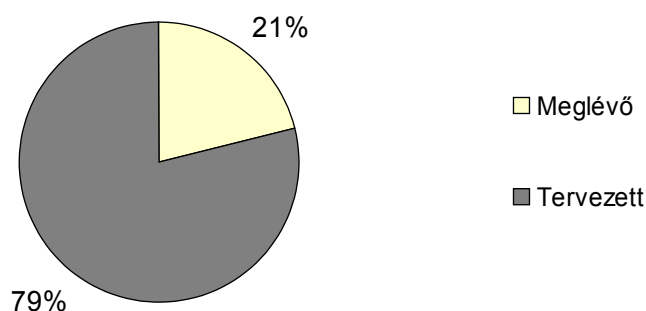
Önálló gyalogos-, kerékpáros híd a Dózsa rakpart és a Városrét között

A Dózsa rakparton vezetett főhálózati nyomvonalat új gyalogos, kerékpáros hídon kötöttük össze az épülő Városrét lakónegyeddél és az ÁRKÁD üzletközponttal. Ez az új híd egyben a Révfallu, Bácsa, Kisbajcs, Nagybajcs, Vének települések kerékpáros forgalmát közvetlenül kapcsolná össze a 81. sz. főút mellett kiépített és a városhatárig tervezett főhálózati nyomvonallal. Kiépítésére a Városrét, és a Mártírok út melletti ingatlanok beépítése után egy későbbi ütemben lenne szükség.

Önálló gyalogos-, kerékpáros híd a Gyórszentiván és az EuroVelo hálózat között

A Bécs – Budapest irányban a Duna töltésén vezetett főhálózati nyomvonalat új gyalogos, kerékpáros hídon kötöttük össze a Szentiváni városrészsel és azon keresztül a Tata – Tatabánya iránnyal.

Meglévő és tervezett kerékpárutak aránya



Tervezett főhálózat és mellékálózat aránya

