



GYŐR-MOSON-SOPRON MEGYE KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERVE



Győr-Moson-Sopron megye kerékpárforgalmi főhálózati terve

MEGBÍZÓ

Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat 9021 Győr, Városház tér 3.

Képviselője: Németh Zoltán, a közgyűlés elnöke

Szakértők a Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzati Hivatal részéről:

Encsyné Dr. Nánási Ágnes, területfejlesztési szakértő

Végh Csaba, megyei főépítész

Funtek Milán, irodavezető

GENERÁLTERVEZŐ

Universitas-Győr Nonprofit Kft 9026 Győr Egyetem tér 1.

Képviselője: Tóth Eszter ügyvezető

TERVEZŐK

Prof. Dr. Koren Csaba, professzor emeritus

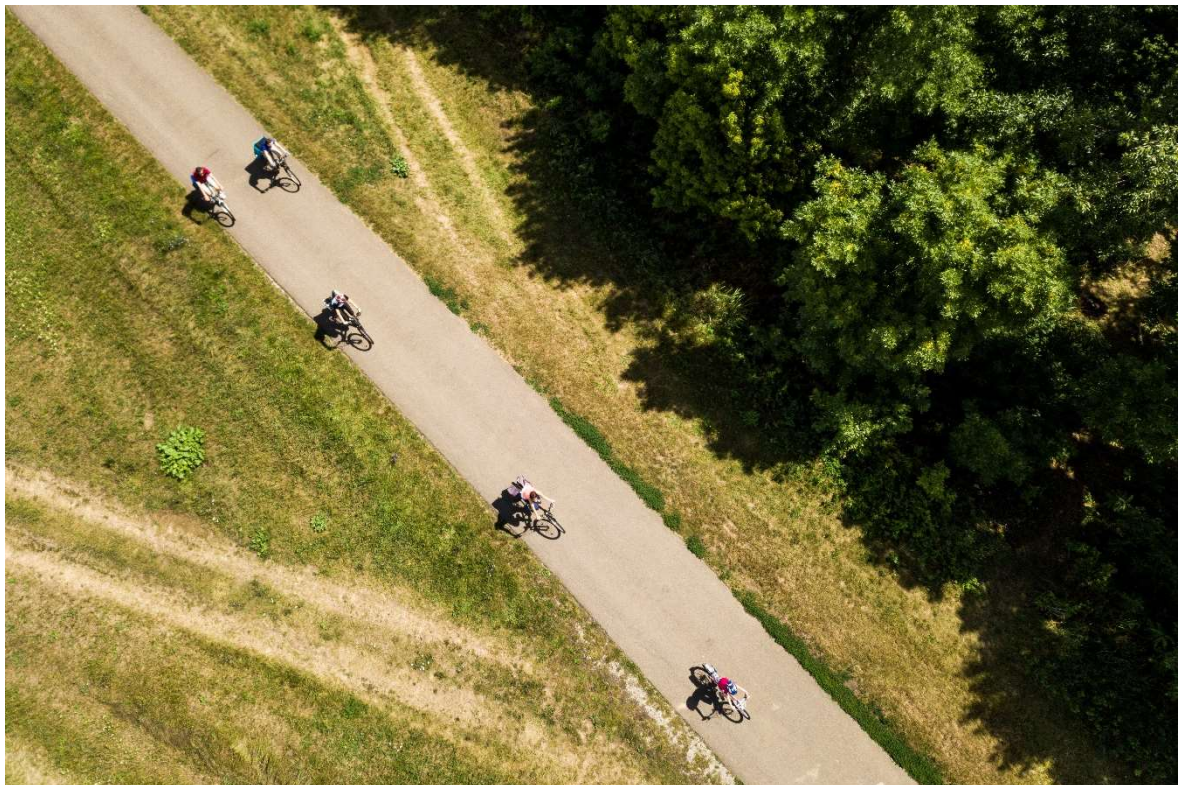
Dr. Makó Emese, tanszékvezető, egyetemi docens

Dr. habil Borsos Attila, tudományos dékánhelyettes, egyetemi docens

Dr. Szakonyi Petra, egyetemi adjunktus

Dr. Miletics Dániel egyetemi docens

Szántósi Bence mestertanár



Címlap és belső címlap fotó: szerzői saját tulajdon

TARTALOMJEGYZÉK

1.	VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	4
2.	BEVEZETŐ.....	9
2.1.	A MEGYEI KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERV SZEREPE, CÉLJA	9
3.	HELYZETÉRTÉKELÉS	10
3.1.	STRATÉGIAI, FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOKHOZ VALÓ KAPCSOLÓDÁS BEMUTATÁSA	10
3.2.	A VIZSGÁLT TERÜLET BEMUTATÁSA.....	16
4.	A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE	50
4.1	A VIZSGÁLT TERÜLET LEHETŐSÉGEI, KÖTÖTTSÉGEI	50
4.2	TELEPÜLÉSEK FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEI	50
5.	A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK BEMUTATÁSA.....	51
5.1	A MEGYEI KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERV KIALAKÍTÁSA.....	51
5.2	A KÖZLEKEDÉSI CÉLÚ KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA ASPEKTUSAI	56
5.3	A SZABADIDŐS CÉLÚ KERÉKPÁROZÁS ÉS SZOLGÁLTATÁSAINAK FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI	57
5.4	EGYÉB TURISZTIKAI ÉS SZABADIDŐS CÉLÚ KERÉKPÁROS HÁLÓZATOK ÉS HÁLÓZATFEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK.....	63
5.5	KERÉKPÁROS ÚTIRÁNYJELZŐ TÁBLARENDSZER.....	66
5.6	KERÉKPÁROS ADATGYŰJTÉS.....	68
5.7	KERÉKPÁROS PIHENŐHELYEK	69
5.8	KERÉKPÁROSBARÁT SZOLGÁLTATÓI HÁLÓZAT	70
5.9	KÍSÉRŐ INTÉZKEDÉSEK	71
5.10	A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK MEGVALÓSÍTÁSÁNAK ÜTEMEZÉSE, TÖBB FÁZISÚ INTÉZKEDÉSI TERV	73
5.11	ESZKÖZ- ÉS INTÉZMÉNYRENDSZER	74
5.12	A FINANSZÍROZÁS LEHETŐSÉGEI.....	76
6.	FELHASZNÁLT FORRÁSOK.....	81
7.	MELLÉKLETEK.....	83
1.	SZ. MELLÉKLET: GYŐR JÁRÁS TELEPÜLÉSEINEK KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEI	83
2.	SZ. MELLÉKLET: MOSONMAGYARÓVÁRI JÁRÁS TELEPÜLÉSEINEK KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEI... ..	85
3.	SZ. MELLÉKLET: MOSONMAGYARÓVÁRI JÁRÁS TELEPÜLÉSEINEK KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEI... ..	85
4.	SZ. MELLÉKLET: CSORNAI JÁRÁS TELEPÜLÉSEINEK KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEI	86
5.	SZ. MELLÉKLET: CSORNAI JÁRÁS TELEPÜLÉSEINEK KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEI	86
6.	SZ. MELLÉKLET: PANNONHALMI JÁRÁS TELEPÜLÉSEINEK KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEI	87
7.	SZ. MELLÉKLET: SOPRONI JÁRÁS TELEPÜLÉSEINEK KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEI	87
8.	SZ. MELLÉKLET: TÉTI JÁRÁS TELEPÜLÉSEINEK KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEI.....	88
9.	SZ. MELLÉKLET: TÚRAÚTVONALAK	89
8.	TERVLAPOK	94
1.	TERVLAP: MEGLÉVŐ LÉTESÍTMÉNYEK, ORSZÁGOS ÉS TÉRSÉGI KERÉKPÁROS HÁLÓZATI ELEMEL, OTRT NYOMVONALAK	945
2.	TERVLAP: PROBLÉMATÉRKÉP	946
3.	TERVLAP: MEGLÉVŐ ÉS TERVEZETT LÉTESÍTMÉNYEK I. ÜTEME.....	947
4.	TERVLAP: MEGLÉVŐ ÉS TERVEZETT LÉTESÍTMÉNYEK, I. ÉS II. ÜTEME	948
5.	TERVLAP: TERVEZETT FŐHÁLÓZATI ELEMEL	949
6.	TERVLAP: TERVEZETT FŐ- ÉS MELLÉKHÁLÓZATI ELEMEL	100

1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A megye adottságai

Győr-Moson-Sopron megye az ország egyik legváltozatosabb táji adottságokkal rendelkező területe. A megye nyugati és délkeleti része dombos, alacsony hegyvidéki jellegű, míg a megye legnagyobb területét a Kisalföld foglalja el.

A megye településhálózata heterogén képet mutat., a jelentős népességnövekedést elkönyvelő települések elsősorban Győr, Sopron és Mosonmagyaróvár térségében koncentrálódnak, míg a megye déli területeinek településeire általában a népesség számának stagnálása, ill. csökkenése jellemző

A megye 12 városa közül kiemelendő Győr, mint megyeszékhely, illetve megyei jogú város. A megye másodlagos központjának tekinthető az ugyancsak megyei jogú városi ranggal rendelkező Sopron. A tradicionális kisközpontok között említendő Mosonmagyaróvár, Csorna és Kapuvár. Pannonhalma és Tét járásszékhelyként különíthető el a megye többi kisvárosától, melyek funkcióhiányos központként jellemezhetők (Beled, Fertőd, Fertőszentmiklós, Jánossomorja, Lébény).

A megye településhálózatában felismerhetőek bizonyos térségi folyosók, ill. növekedési tengelyek. Ezek a nagyobb városokat kötik össze, felfűzve egy-egy sor kisebb települést. A folyosók mentén közúti és vasúti kapcsolatok egyaránt megtalálhatók. Ezen tengelyek növekedési potenciálja meghaladja a folyosóktól távolabb eső területekét. A térségi folyosók között említhetjük többek között a Győr-Csorna-Kapuvár-Sopron, a Győr-Mosonmagyaróvár, a Győr-Szigetköz-Mosonmagyaróvár, a Győr-Székesfehérvár, a Győr-Veszprém és a Győr-Pápa folyosókat.

Magyarország összesen nyolc világörökségi helyszínéből kettő a megye területén helyezkedik el. Győr-Moson-Sopron megyében az ezeréves Pannonhalmi Bencés Főapátság és közvetlen természeti környezete, valamint az osztrák határon átnyúló Fertő/Neusiedler kultúrtáj része a világörökségnek.

A természeti turizmus számos kiemelkedő helyszínnel rendelkezik megyénkben: Szigetköz, Lővérek, Rába és Mosoni-Duna (vízitúra útvonal), Magas-Bakony és Sokoróidomság, Rábaköz és Tóköz (kisforgalmú útjai a kerékpárosokat, csendes falvai a nyugalmat kedvelő turistákat várják), termál- és gyógyfürdők (Balf, Győr, Mosonmagyaróvár, Lipót, Hegykő).

Győr-Moson-Sopron megye kiváló természeti és táji adottságai kedvező feltételeket biztosítanak a mindennapos és a turisztikai célú kerékpáros közlekedés elterjedéséhez, és az ehhez szükséges feltételek megteremtéséhez.

A kerékpáros közlekedés helyzete

A megyében mintegy 1700 km állami közút található, ebből 1200 km mellék-út, amelyek nagyrésze kerékpározható. A kiépített önkormányzati utak hossza mintegy 2200 km, ezek döntő többsége belterületen fekszik. A kerékpárutak hossza a megyében 320 km körül van. Ez utóbbi adat közelítőnek tekintendő, mivel az egyirányú és a kétirányú kerékpárutak számbavétele nem egységes.

Forgalmi adatokkal csak az állami utakról rendelkezünk. Az adatokból az derül ki, hogy a kerékpáros forgalom növekedése az állami utakon 2015-2019 között országosan ke- reken 20% volt, Győr-Moson-Sopron megyében viszont közel 50%-os növekedés volt tapasztalható.

A megyei kerékpáros balesetek száma 2015-2019 között évente 140 körül mozgott, eny- hén csökkenő tendenciát mutatva. Ezek közül 42% a halálos és súlyos balesetek aránya. A kerékpáros balesetek az összes baleseten belül ötször akkora arányt képviselnek, mint a kerékpárosok aránya a közúti forgalomban. Ez is bizonyítja a kerékpárosok foko- zott veszélyeztetettségét. A megyében történt kerékpáros balesetek havi eloszlásából megállapítható, hogy a kerékpáros baleseti csúcsok májusban és szeptemberben van- nak, tehát nem a nyári turista főidényre esnek.

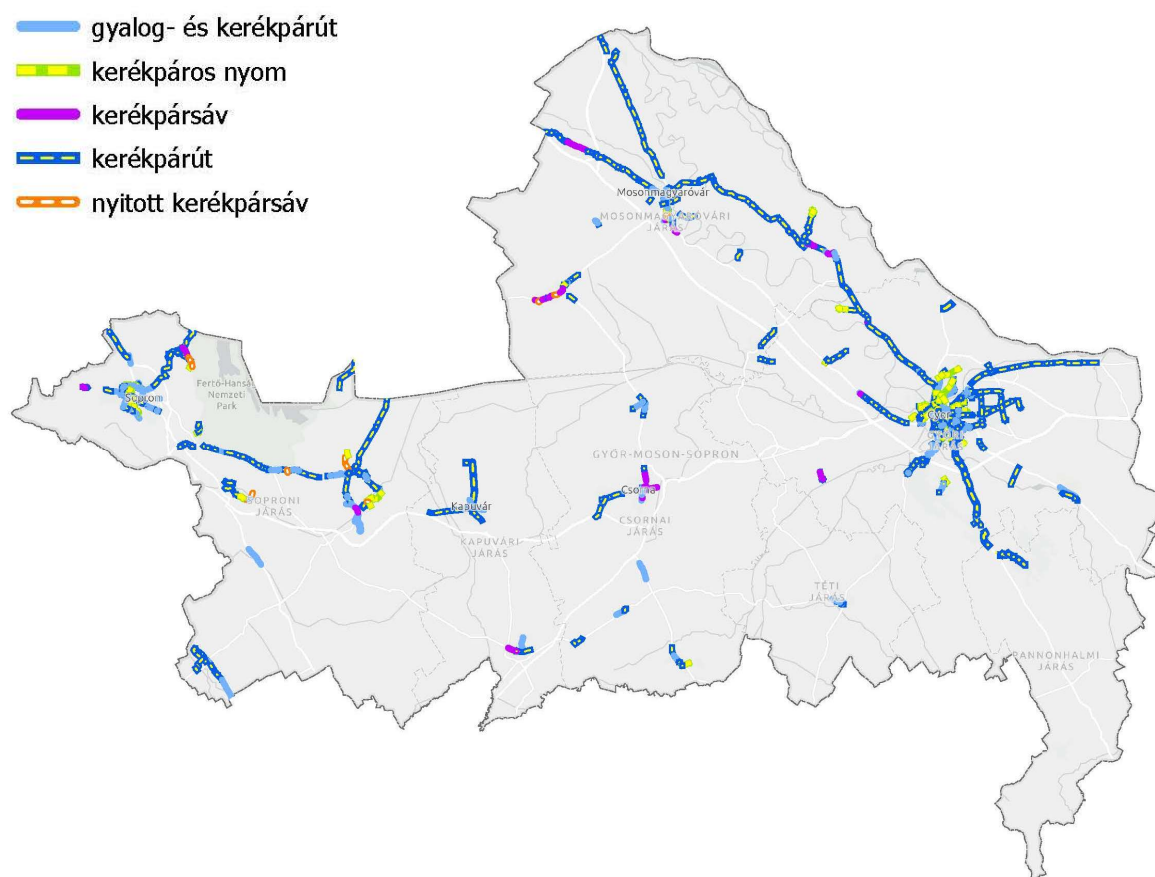
A lakott területen belül és azon kívül történt balesetek összevetése azt mutatja, hogy a megyében öt év alatt történt 721 kerékpáros baleset 93%-a lakott területen belül történt és csak 7%-a lakott területen kívül. A balesetek területi eloszlását vizsgálva megállapít- ható, hogy a kerékpáros balesetek a városokban és környékükön sűrűsödnek.

Kerékpáros hálózatok

Az Országos Területrendezési terv (OTrT) meghatározza a megy területére eső **ország- gos** kerékpárút-törzshálózatot, amelybe az országos jelentőségű turisztikai célpontokat érintő, a hálózatban összekötött Euro Velo és országos kerékpáros útvonalak tartoznak. Ezek közül Győr-Moson-Sopron megyét az 1. sz. Felső-Dunamente kerékpárútvonal, a 8. sz. Északnyugat-dunántúli kerékpárútvonal, a 13. sz. Fertőd - Keszthely kerékpárút- vonal és a 81. sz. Balaton-Rába kerékpárútvonal érintik.

Győr-Moson-Sopron Megye Területrendezési Terve meghatározza a **térségi** kerék- párút-hálózat megyei elemeit. A terv 56 szakaszt tartalmaz, ezek összes hossza 765 km. A térségi hálózat jól lefedi a megye egészét, szakaszainak száma és összes hossza jóval nagyobb, mint a szomszédos megyéké.

Mindkét rendezési terv hálózatára igaz, hogy a „kerékpárút” és a „kerékpáros útvonal” kifejezést azonos értelemben használja, bár valójában az utóbbiról van szó.



A megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv kialakításának szempontjai

A tervben figyelembe vettük

- az Országos Területrendezési tervben meghatározott, a megye területére eső országos kerékpárút-törzshálózatot,
- Győr-Moson-Sopron Megye Területrendezési Tervében meghatározott térségi kerékpárút-hálózat megyei elemeit,
- A megye települési önkormányzatai 2020 szeptemberében kérdőívet töltöttek ki, amelyben az elmúlt öt évben megvalósított és a jövőben tervezett fejlesztéseiket foglalták meg. Összesen 136 db kérdőívet értékeltünk. A tervek közül azokat mérlegeltük, amelyek több települést összekötő kerékpárutakat említettek
- A Megbízótól adatokat kaptunk egy sor, bizonyos mértékig előkészített fejlesztésre.
- A hálózatban hiányokat azonosítottunk.
- Értékeltek az utóbbi évek gyorsforgalmi úthálózati fejlesztéseit.
- Figyelembe vettük a kerékpáros baleseti adatokat.
- Nem foglalkoztunk egyes települések belső hálózati fejlesztéseivel.
- Foglalkoztunk a munkába járási és az idegenforgalmi igényekkel is.

A tervben a fenti szempontokon kívül az alábbi hálózati prioritásokat fogalmaztuk meg.

- A főhálózat a megye főbb települési folyosóit szolgálja ki.
- A városok környékén járuljon hozzá a baleseti helyzet javulásához.
- Illeszkedjen meglévő hálózati elemekhez.

A tervben az alábbi **főhálózati tengelyeket** határoztuk meg:

1. Győr-Csorna-Kapuvár-Sopron,
2. Győr-Mosonmagyaróvár,
3. Győr-Szigetköz-Mosonmagyaróvár,
4. Győr-megyehatár- (Székesfehérvár),
5. Győr-Pannonhalma - megyehatár – (Veszprém)
6. Győr-megyehatár – (Pápa),
7. Csorna – Mosonmagyaróvár
8. Csorna – megyehatár – (Szombathely)
9. Sopron – megyehatár – (Sárvár)

A tengelyek közül kettő kiépített kerékpárúttal rendelkezik, vagy a kerékpárút megyei szakasza befejezés előtt áll (Szigetköz, Pannonhalma). További tengelyeken gyorsforgalmi út üzemel vagy építés alatt áll. Ezekben a folyosókban felülvizsgálandó a párhuzamos főutak és mellékutak szerepe. A meglévő gyorsforgalmi szakaszok megnyitása óta eltelt időszak azt mutatja, hogy a főúton megmaradó forgalom nagysága és sebessége a legtöbb helyen továbbra sem teszi lehetővé a kerékpárosok útpályán történő vezetését, ezért indokoltá teszi kerékpáros létesítmény építését vagy kerékpározható utak kijelölését ezekben a folyosókban.

A fejlesztések ütemezése

A jelen tervben javasolt kerékpárúthálózati fejlesztéseket rövid- és középtávon javasoljuk megvalósítani.

Rövidtávú fejlesztések, I. ütem:

A települési önkormányzatok által turisztikai szempontból legsürgősebb fejlesztési javaslatok, amelyekről kész tervekkel rendelkeznek. Ez 16 projektből álló lista 94 km főleg önálló kerékpárút építését foglalja magában. A szakaszokat háromszög pajzsban számozva az. 1. sz. tervlap tartalmazza piros jelöléssel.

Középtávú fejlesztések, II. ütem:

A megye kerékpáros főúthálózatának még meg nem épült további szakaszai. A főúthálózat főként turisztikai jelentőségű útszakaszainak kiépülése után a hivatásforgalom további igényeit kiszolgáló létesítmények építését javasoljuk a megye nagyvárosainak összekötésével. A közutak forgalma és sebessége miatt a főúthálózat kiépítendő szakaszain gépjárműforgalomtól elválasztott létesítmény kiépítését javasoljuk.

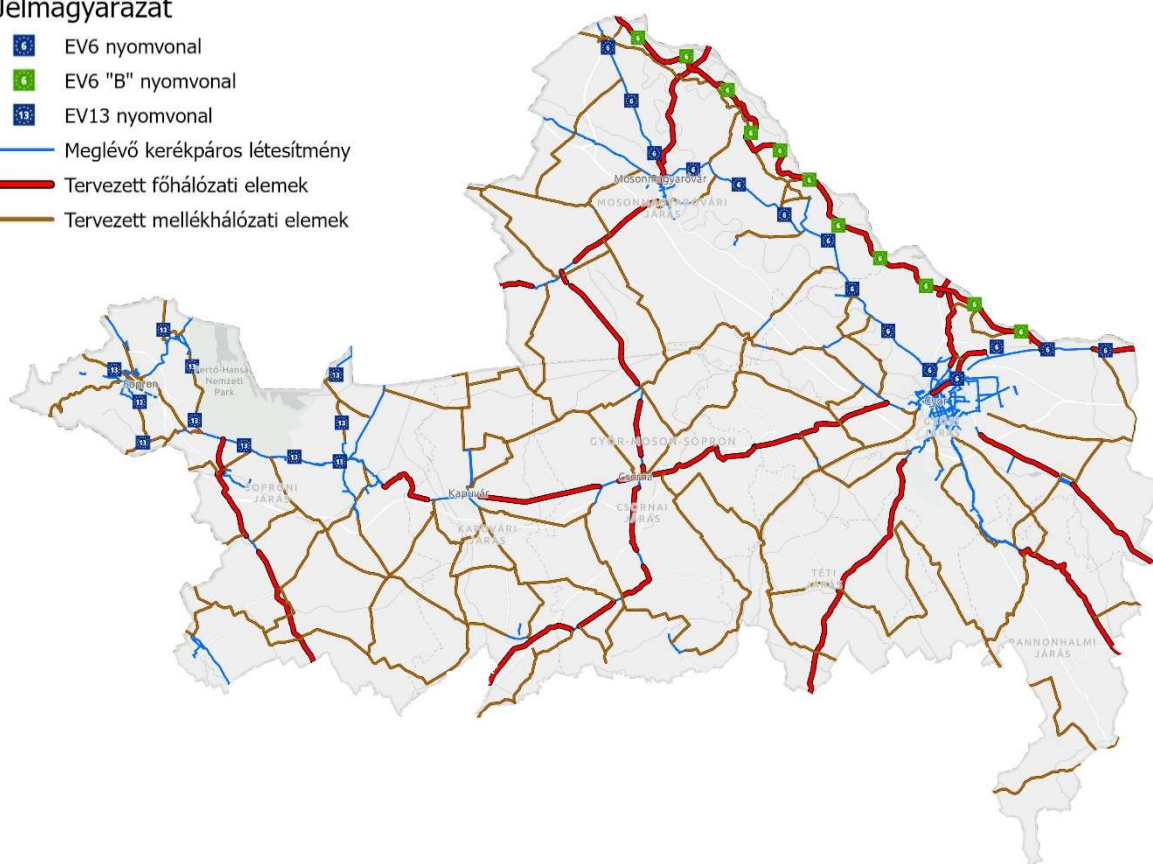
Hosszútávú fejlesztések, III. ütem:

A rövid és középtávú fejlesztési javaslatok teljes vagy nagymértékű részleges megvalósulása után javasoljuk a főhálózati terv felülvizsgálatát, aktualizálását (2030 körül), és a felmerülő igények kielégítésére újabb útszakaszok önálló kerékpáros létesítménnyel való ellátását. Mindemellett javasoljuk a mellékúthálózat kerékpározhatóságának megteremtését azokon a szakaszokon is, ahol a kerékpáros közlekedés a burkolat minősége vagy szélessége miatt nem biztonságos.

A tervezett fejlesztéseket az alábbi ábra mutatja. A meglévő elválasztott kerékpáros létesítmények kék színnel, a tervezett főhálózati elemek pirossal, a mellékúthálózati elemek barnával jelöltek.

Jelmagyarázat

-  EV6 nyomvonal
-  EV6 "B" nyomvonal
-  EV13 nyomvonal
-  Meglévő kerékpáros létesítmény
-  Tervezett főhálózati elemek
-  Tervezett mellékhálózati elemek



Tervezett kerékpáros fő- és mellékhalózat Győr-Moson-Sopron megyében

2. BEVEZETŐ

2.1. A megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv szerepe, célja

A megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv célja, hogy felmérje a megye és környezete (szomszédos megyék, valamint az országhatár mentén elhelyezkedő megyék esetében a szomszédos ország kerékpárforgalmi hálózatahoz való kapcsolódásokat) kerékpáros közlekedésének a helyzetét: meglévő hálózatot és annak állapotát, kerékpáros forgalmát, kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, a hálózat hiányzó elemeit és ezek alapján javaslatot adjon a 2021-2027-es programozási időszak alatt megvalósítandó fejlesztésekre annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt [1].

A fő célja, hogy megalapozza a 2021-2027-es programozási időszak megyei fejlesztési prioritásait, így jelen dokumentumban nem a részletes műszaki tartalom meghatározása a lényeg, hanem hogy vizsgálatra kerüljön hogyan fog majd az adott megyében alakulni a kerékpáros hálózat.

A tervezés fókuszában a települések közötti kapcsolatok, külterületi fejlesztési lehetőségek vizsgálata állt, települési szintű vizsgálatokra nem terjedt ki. A megyén belül számos településnek készült települési szintű kerékpárforgalmi hálózati terve, amelyeket a tervezési folyamatban megismertünk. A tervvel rendelkező településeket és az 1. táblázatban soroljuk fel a készítés évének megadásával.

1. táblázat. Települési szintű kerékpárforgalmi hálózati tervek Győr-Moson-Sopron megyét érintő elemei

Település	készítés éve
Beled	2017
Bősárkány	2017
Csorna	2017
Dunaszentpál	2018
Dunaszentpál	2018
Fertőd	2017
Fertőendréd	2019
Győr	2016
Győrújbarát	2017
Győrújbarát	2016

Jánossomorja	2017
Kapuvár	2017
Mosonmagyaróvár	2018
Öttevény	2018
Pér	2017
Petőháza	2017
Sopron	2016
Szany	2017
Tét	2017

3. HELYZETÉRTÉKELÉS

3.1. Stratégiai, fejlesztési dokumentumokhoz való kapcsolódás bemutatása

A tervezés során megismertük és figyelembe vettük a meglévő stratégiai, fejlesztési dokumentumokat:

- Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS), Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv (OKKHT),
- 2018. évi CXXXIX. törvény Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről (OTrT),
- Győr-Moson-Sopron Megye Önkormányzatának 5./2020.(V. 5.) számú rendelete Győr-Moson-Sopron Megyei Területrendezési Tervéről

3.1.1 Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)

A 2014-2050-es időszakra kiterjedő stratégia alapvető céljának tekinti, hogy a közlekedési infrastruktúra a gazdasági folyamatok hatékony kiszolgálásával a lehető legnagyobb mértékben segítse elő Magyarország versenyképességének növelését. A Stratégia célja a gazdaság és a jólét mobilitási feltételeinek biztosítása. A célrendszerben megfogalmazott társadalmi célok elérése érdekében fő közlekedési célkitűzések kerültek meghatározásra. Ezek között szerepel az erőforrás-hatékony közlekedési módok erősítése, melynek hangsúlyos eleme a nem motorizált (gyalogos és kerékpáros) közlekedés fejlesztése és népszerűsítése.

A célok elérését szolgáló eszközök között több ponton is megjelennek a kerékpárosbarát fejlesztési eszközök. Úgy, mint az országos- és helyi kerékpárhálózatok fejlesztése, a kerékpáros közlekedésnek a módváltásokban betöltött szerepének erősítése és a nem

motorizált közlekedési módok ösztönzése infrastruktúra- és menedzsment eszközökkel. Valamint a megvalósítható, kiemelt és nagy társadalmi hasznosságú eszközök között szerepelnek a közlekedésbiztonsági beavatkozások Budapesten. A fővárosban a közlekedésbiztonsági intézkedések szélesebb tárháza (pl. a gyaloglás és kerékpározás előnyben részesítése, közösségi terek újraosztása, egyéni gépjárműforgalom sebességcsökkentése, átmenő gépjárműforgalom korlátozása, rövid távolságú utazások ösztönzése, stb.) alkalmazható.

3.1.2 Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv (OKKHT)

Az NKS célrendszerével összhangban az OKKHT koncepcionális célkitűzése, hogy a kerékpáros közlekedést a közlekedési rendszer fontos részének kell tekinteni, amelyet kerékpárosbarát módon, azaz a biztonságos, kényelmes (vonzó) és akadálymentes kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtésével kell a teljes közlekedési rendszerbe integrálni.

Célterületenkénti főbb célkitűzések:

- Kerékpáros közlekedés (forgalom) és infrastrukturális feltételek: Kerékpáros közlekedés aránya növekedjen. A közlekedési infrastruktúra fejlődjön, kerékpárosbaráttá, épüljenek új létesítmények, a meglévők üzemeltetése és fenntartása biztosított legyen. Minél nagyobb arányban váljanak kerékpárosbaráttá a települések. Legyen intenzívebb a kerékpározás és a közösségi közlekedés kapcsolata.
- Szemléletformálás: A közlekedés és az együttközlekedés attitűdje javuljon, a kerékpározás népszerűsége növekedjen. A kerékpározás minél szélesebb körben épüljön be a képzésbe, szakképzésbe.
- Szabadidős célú kerékpározás: A szabadidős célú kerékpározás (ezen belül a turizmus és sport) infrastrukturális feltételei javuljanak. A kerékpáros szabadidő-eltöltés (ezen belül a turizmus és sport) volumene növekedjen, melyhez járuljon hozzá a szolgáltatások fejlődése. A kerékpározás legyen a szabadidős, turisztikai és sport kommunikáció és marketing integráns része.
- Kerékpáripár és kereskedelem: A kerékpáripár és kereskedelem gazdasági szerepe erősödjön. A minőségi kerékpárok száma növekedjen

3.1.3. 2018. évi CXXXIX. törvény Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről (OTrT)

A törvény meghatározza az országos közlekedési infrastruktúra-hálózatok és a műszaki infrastruktúra egyedi építményeinek térbeli rendjét és az országos jelentőségű építmények elhelyezkedését, valamint e térbeli rend szempontjából meghatározó települések felsorolását.

A törvény meghatározása szerint „országos kerékpárút-törzshálózat: az OTrT-ben megállapított, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben alkalmazott műszaki infrastruktúra-hálózat, amelybe az országos jelentőségű turisztikai célpontokat érintő, a hálózatban összekötött Euro Velo és országos kerékpáros útvonalak tartoznak;

A törvény 4/5. melléklete tartalmazza az országos kerékpárút-törzshálózat elemeit. Ezek közül Győr-Moson-Sopron megyét az 2. táblázat szerinti szakaszok érintik.

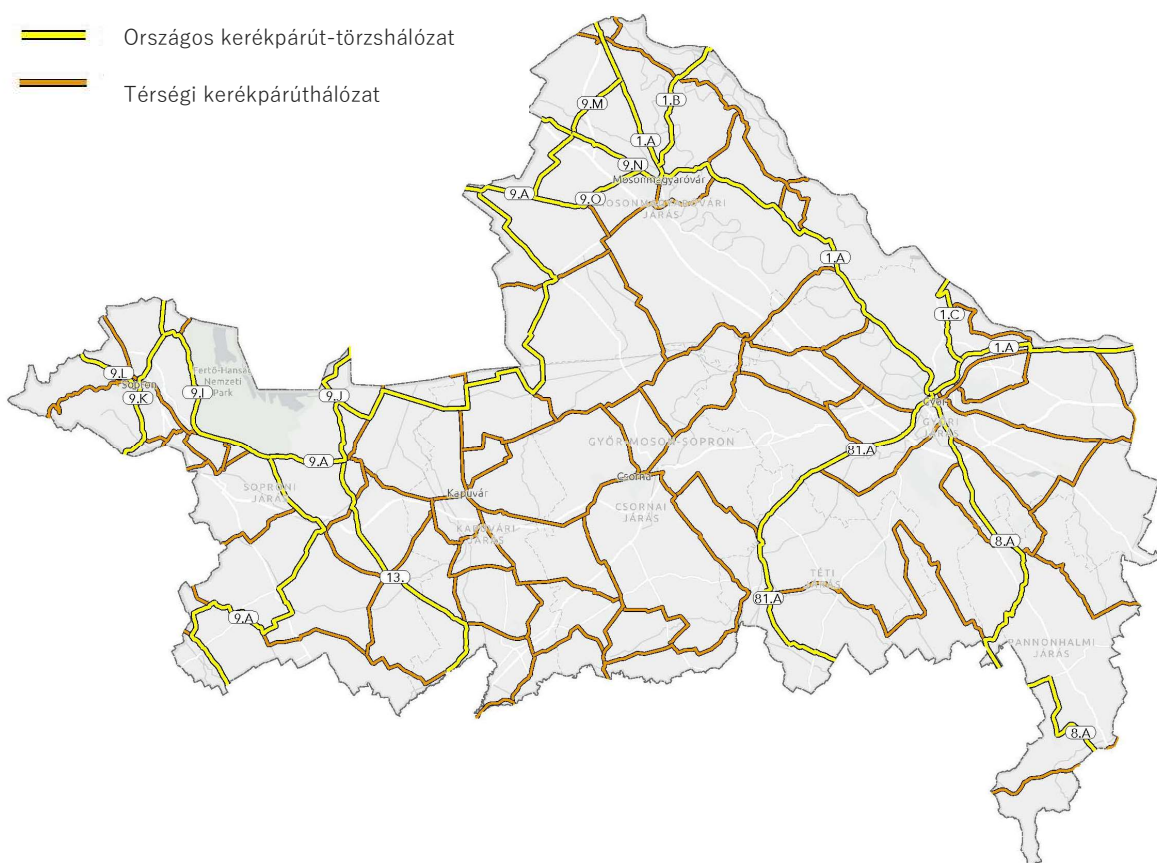
2. táblázat. Az országos kerékpárút törzshálózat Győr-Moson-Sopron megyét érintő elemei

1. Felső-Dunamente kerékpárútvonal:
1.A: (Szlovákia - Ausztria) - Rajka - Bezenye - Mosonmagyaróvár - Halászi - Darnózseli - Hédervár - Ásványráró - Dunaszeg - Győrladamér - Győrzámoly - Győrújfalú - Győr - Vének - Gönyű – (Komárom - ... - Budapest 6-os jelű Euro Velo®)
1.B: Mosonmagyaróvár - Dunakiliti - (Szlovákia)
1.C: Győr - Vámoszabadi - (Szlovákia)
8. Északnyugat-dunántúli kerékpárútvonal:
8.A: Győr - Pannonhalma – (Csesznek - ... - Veszprém - ... - Balatonfüred)
9. Dunántúli határmenti kerékpárútvonal (részben 13-as jelű Euro Velo®):
9.A: (Kölked - ... - Villány - ... - Óriszentpéter) - ... - Zsira - Sopronhorpács - Egyházaskapu - Lövő - Röjtökmuzsaj - Nagylózs - Fertőhomok - Fertőd - Sarród - Jánosomorja - Várbalog - Hegyeshalom - (Ausztria)
9.I: Fertőhomok - Fertőrákos - (Ausztria)
9.J: Sarród - (Ausztria)
9.K: Sopronkőhida - Sopron - Harka (Ausztria)
9.L: Sopron - Ágfalva - (Ausztria)
9.M: Hegyeshalom - Bezenye

9.N: Mosonmagyaróvár - Hegyeshalom
9.O: Mosonszolnok - Mosonmagyaróvár
9.P: Várbalog - (Ausztria)
13. Fertőd - Keszthely kerékpárútvonal:
Fertőd - Csapod - Círák – (Répcelak – ... - Hévíz - Keszthely
81. Balaton-Rába kerékpárútvonal:
81.A: (Veszprém - Nagyvázsony - ... Pápa) - Árpás - Győr

(A település e mellékletben a település közigazgatási területét és annak 25 kilométeres környezetét jelenti)

Az országos kerékpárút-törzshálózat Győr-Moson-Sopron megyét érintő szakaszait az 1. ábrán citromsárga jelöléssel tüntettük fel.



1. ábra. Az országos kerékpárút törzshálózat Győr-Moson-Sopron megyét érintő elemei
(forrás: MK kerékpárút nyilvántartás kenyi.hu és GyMSm TrT)

3.1.4. Győr-Moson-Sopron Megye Önkormányzatának 5./2020.(V. 5.) számú rendelete Győr-Moson-Sopron Megyei Területrendezési Tervéről

A rendelet célja, hogy meghatározza Győr-Moson-Sopron megye területfelhasználásának feltételeit, műszaki infrastruktúra hálózatának összehangolt térbeli rendjét. A rendelet 1.5. melléklete tartalmazza az országos és térségi kerékpárút-hálózat Győr-Moson-Sopron megyét érintő elemeit. Ebből az országos kerékpárúthálózat-hálózat elemei értelemszerűen az OTTrT-ben szereplő szakaszokkal. A térségi kerékpárút-hálózat megyei elemeit a 3. táblázat és az 1. ábra narancs színű jelöléssel mutatja be.

3. táblázat. A Győr-Moson-Sopron megyei térségi kerékpárút hálózat elemei (forrás: GyMSm TrT)

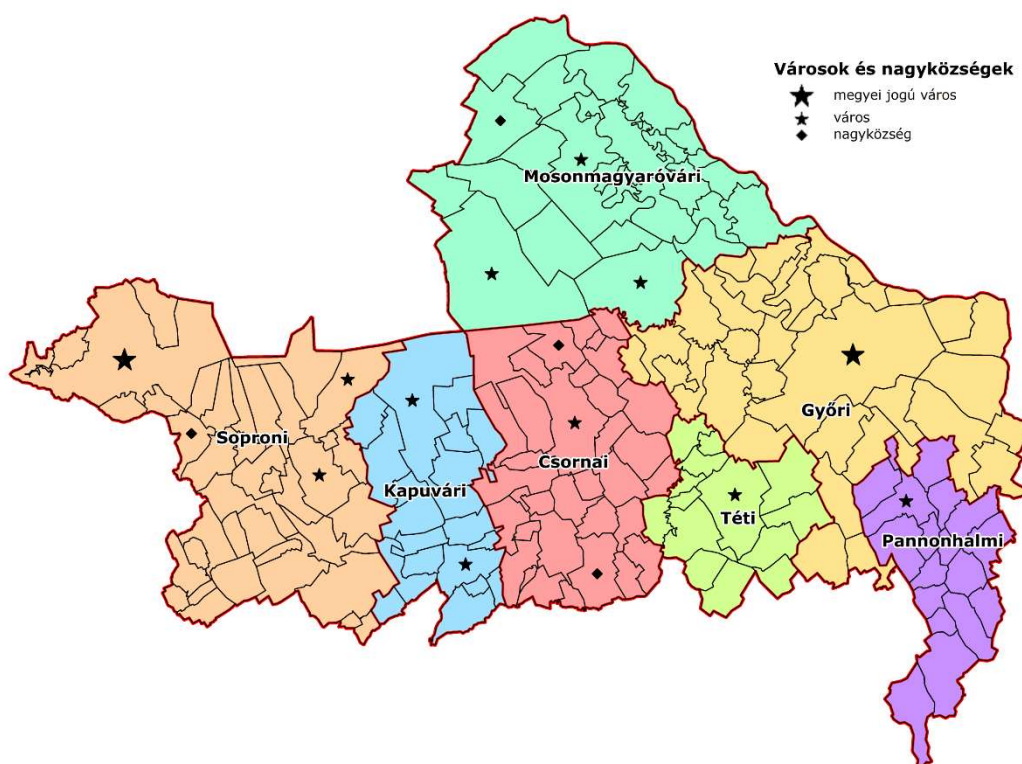
- 1 (Ausztria) - Fertőd
- 2 (Ausztria) - Fertőrákos
- 3 (Ausztria) - Rajk - Dunakiliti - Dunasziget - Püski - Lipót - Hédervár
- 4 (Ausztria) - Sopron - Sopron (Balf)
- 5 Ausztria - Sopron (Brennbergbánya) - Sopron
(Veszprém megye) - Fenyőfő - Bakonyszentlászló (Vinye) - (Veszprém
- 6 megye)
- 7 Acsalag - Csorna - Dör - Árpás - Szany - Vág - (Veszprém megye)
- 8 Börcs térsége - Ikrény
- 9 Bősárkány - Barbacs
- 10 Cirák - Beled
- 11 Csornai összekötés
- 12 Darnózseli - dunaremete - (Szlovákia)
- 13 Dör - Bágyogszovát - Bodonhely
- 14 Dunasziget - Halászi
- 15 Écs - Győrújbarát - Győr térsége
- 16 Egyházasköte - Iván - Répceszemere
- 17 Fertőboz - Nagylak
Fertőd - Agyagosszergény - Vitnyéd - Kapuvár - Osli - Acsalag - Bősár-
- 18 kány - Rábcakapi - Lébény - Öttevény - Győr - Győr térsége
- 19 Fertőd - Fertőszentmiklós
- 20 Fertőszentmiklós - Röjtökmuzsaj
- 21 Győr - Bőny
- 22 Győr - Gönyű térsége
- 23 Győr - Koroncó - Rábapatona

- 24 Győr - Töltéstava - Győrság
- 25 Györsövényház - Börcs - Abda
- 26 Hidegség - Nagycenk - (Ausztria)
- 27 Himod - Kisfalud
- 28 Iván - Csapod - Vitnyéd
- 29 Kapuvár - Babót - Farád - Csorna - Barbacs - Lébény - Mecsér - Ás-
ványráló
- 30 Kapuvár - Kisfalud - Mihélyi - Vadosfa - Beled - Rábakecöl - (Vas me-
gye)
- 31 Kapuvár - Osli
- 32 Kapuvár (Miklósmajor) - Kapuvár - Hövej - Himod - Círák
- 33 Kapuvár térsége - (Ausztria)
- 34 Kópháza - Harka
- 35 Kópháza térsége - (Ausztria)
- 36 Mihályi - Szil
- 37 Mórighida - Tét - Kajárpéc - Győrszemere - Sokorópátka
- 38 Mosonmagyaróvár - Máriakálnok Halászi
- 39 Mosonmagyaróvár - Újrónafő Tárnokréti
- 40 Mosonszolnok - Újrónafő
- 41 Nagycenk - Sopron (Balf) térsége
- 42 Nagylózs - Sopronkövesd - (Ausztria)
- 43 Öttevény - Győrladamér térsége
- 44 Pannonhalma - Győrság - Pér - Böny - Nagyszentjános - Gönyű térsége
- 45 Pannonhalma - Tápszentmiklós - (Komárom-Esztergom megye)
- 46 Rábakecöl - (Vas megye)
- 47 Rajka - (Szlovákia)
- 48 Röjtökmuzsaj - Csapod
- 49 Szil - Szany
- 50 Újrónafő - Jánosssomorja - (Ausztria)
- 51 Und - (Ausztria)
- 52 Vág- Szil - Sopronnémeti - Jobaháza
- 53 Vámoszabadi - Nagybjacs - Vének
- 54 Vásárosfalu - Páli - Vág
- 55 Vitnyéd - Hövej
- 56 Zsíra - (Ausztria)

3.2. A vizsgált terület bemutatása

Győr-Moson-Sopron megye az ország egyik legváltozatosabb táji adottságokkal rendelkező területe. A megye területén három nagytáj található: a Kisalföld, a Dunántúli-középhegység, illetve az ehhez sorolt Pannonhalmi-dombság és a Nyugat-magyarországi peremvidék. A táj döntően a Duna, illetve a Rába-Rábca, Répce és Ikva folyók hordalékából építkező síkság. A megye nyugati és délkeleti része dombos, alacsony hegyvidéki jellegű (Soproni hegység, Fertőmelléki-dombság, Pannonhalmi-dombság, Bakonyalja). A megye legnagyobb területét a Kisalföld foglalja el. Ezt a területet alacsony- és magas árterek, lápok, lefolyástalan medencék, valamint sűrű csatorna- és vízhálózat tagolja. [2].

A megye területe 4 208 km², 183 településsel rendelkezik, a településsűrűség (4,34 település/100 km²) tekintetében a megyék között a 7. helyen áll. A 183 település közül 12 város, melyek közül kettő – Győr és Sopron – megyei jogú városi ranggal rendelkezik. A megye hét járásra tagolódik. A jelenlegi közigazgatási beosztást a 2. ábra, a járások legfontosabb adatait a 4. táblázat mutatja [3].



2. ábra: Győr-Moson-Sopron megye közigazgatási beosztása, 2021

4. táblázat: A megye járásainak alapvető adatai

Járás	Terület (km ²)	Települések száma			Önkormányzatok	
		összes	község	város	önálló	közös
Csornai	580	33	32	1	1	8
Győri	903	35	34	1	12	9
Kapuvári	372	19	17	2	1	5
Mosonmagyaróvári	900	26	23	3	1	9
Pannonhalmai	312	17	16	1	1	4
Soproni	868	39	36	3	12	8
Téti	273	14	13	1	1	3
Megye összesen	4 208	183	171	12	29	46

Forrás: saját szerkesztés

A megye településhálózata a településméretetek tekintetében heterogén képet mutat, de jól azonosíthatók az apró- és kistelepülések, illetve a nagyobb lélekszámú községek dominanciájával rendelkező térségek. A településhálózatban a jellemző méret alapján mutatkozó differenciák egy észak-déli törésvonalat rajzolnak ki. Az apró- és kistelepülések többsége a Győr-Sopron vonaltól délre helyezkedik el. A méret szerinti polarizáció az elmúlt évtizedben is erősödött, a jelentős népességnövekedést elkönyvelő települések első sorban Győr, Sopron és Mosonmagyaróvár térségében koncentrálódnak, míg a megye déli területeinek településeire általában a népesség számának stagnálása, a megyehatár menti területeken annak jelentősebb mértékű csökkenése jellemző.

A megye 12 városa a funkciókészlet, valamint a vonzáskörzeti hatások tekintetében több szintre tagolható. Győr megyeszékhelyként, illetve megyei jogú városként a megye településhierarchiájának csúcsán helyezkedik el. A megye másodlagos központjának tekinthető az ugyancsak megyei jogú városi ranggal rendelkező Sopron. A tradicionális kisközpontok közül kiemelkedik Mosonmagyaróvár, míg a másik két hagyományos kisközpont – Csorna és Kapuvár – kisebb vonzásterületekkel jellemezhető. Pannonhalma és Tét járásszékhelyként különíthető el a megye többi kisvárosától, melyek funkcióhiányos központként jellemezhetők (Beled, Fertőd, Fertőszentmiklós, Jánossomorja, Lébény). Győr-Moson-Sopron megye kiváló természeti és táji adottságai kedvező feltételeket biztosítanak a mindennapos és a turisztikai célú kerékpáros közlekedés elterjedéséhez, és az ehhez szükséges feltételek megteremtéséhez.

Győr-Moson-Sopron megye kiemelkedően gazdag a természeti és épített örökséget tekintve. Számos értékkel, népművészeti és kulturális hagyománnyal, épített örökséggel, gasztronómiai nevezetességgel, gyógyvíz- és fürdőkultúrával rendelkezik.

Magyarország összesen nyolc világörökségi helyszínéből kettő a megye területén helyezkedik el. Győr-Moson-Sopron megyében az ezeréves Pannonhalmi Bencés Főapátság és közvetlen természeti környezete, valamint az osztrák határon átnyúló Fertő/Neusiedler kultúrtáj része a világörökségnek. Egy további kezdeményezés pedig döntésre vár: a római limes magyarországi szakasza (Ripa Pannonica).

Határon átnyúló nemzeti park, ahhoz kapcsolódóan tájvédelmi körzetek, valamint natúrpark is található a térségben. A természeti örökség védelmét nemzeti park és natúrpark is szolgálja a megyében: Fertő–Hanság Nemzeti Park; Balaton-felvidéki Nemzeti Park (fenyőfői ősfenyves); Pannontáj-Sokoró és Szigetköz Natúrpark. A természeti turizmus számos kiemelkedő helyszínnel rendelkezik megyénkben: Szigetköz, Lővérek, Fertőrákosi kőfejtő, Rába és Mosoni-Duna (vízitúra útvonal), Magas-Bakony és Sokorói-dombság, Rábaköz és Tóköz (kisforgalmú útjai a kerékpárosokat, csendes falvai a nyugalmat kedvelő turistákat várják), termál- és gyógyfürdők (Balf, Győr, Mosonmagyaróvár, Lipót, Hegykő).

Budapest után Sopronban és Győrben található a második és harmadik legtöbb műemléképület Magyarországon. A ragyogó főnemesi kastélyok mellett kiemelkedő egyházi épületek és számos kúria gazdagítja a régiós örökséget. Ennek az örökségnek számos eleme az elmúlt időszakokban megújításra került, jelentősen növelve annak turisztikai vonzerejét. Mindezek mellett a megye kulturális, szakrális szempontból is jelentős, hiszen területén 103 megerikum található [4].

A megye egyedülálló természeti és épített öröksége, a világon egyedülálló táji- és kulturális értékei turisztikai szempontból rendkívül vonzóvá teszik a térséget.

3.2.1. A kerékpáros közlekedés helyzete

Győr-Moson-Sopron megyére sűrűbb főhálózat jellemző, mint az ország kevésbé fejlett térségeire. Az országos közúthálózat jellemzően kiépített, vagyis rendelkezik szilárd burkolattal. A megye elérhetőségi mutatói és közlekedési infrastruktúra ellátottsága is kedvezőnek mondható. Ugyanakkor a megyén belül kedvezőtlen közlekedésföldrajzi-elérhetőségi jellemzőkkel rendelkező települések és településcsoportok helyezkednek el. Ezekről a településekről a megye három nagyvárosa csak relatíve hosszabb idő alatt érhető el.

4. táblázat: GyMS megye közúthálózatának hossza, 2019

(forrás: Magyar Közút nyilvántartása)

Állami utak		Önkormányzati utak	
főutak	521 km	belterületi	2507 km
mellékutak	1227 km	külterületi	5837 km
kerékpárút	67 km	kerékpársáv	50 km
		kerékpárút	254 km

A megyében mintegy 1700 km állami közút található, ebből 1200 km mellék-út, amelyek nagyrésze kerékpározható. A kiépített önkormányzati utak hossza mintegy 2200 km, ezek döntő többsége belterületen fekszik. A kerékpárutak hossza a megyében 320 km körül van. Ez utóbbi adat közelítőnek tekintendő, mivel az egyirányú és a kétirányú kerékpárutak számbavétele nem egységes.

A kerékpáros közlekedés részaránya országos összehasonlításban átlagosnak tekinthető. Az alföldi megyékben magasabb a kerékpártos közlekedést választók aránya, az országos átlag európai összehasonlításban a harmadik legmagasabb 22%-kal Hollandia és Dánia után [5]. Ismert részarány a megyében csak Győrről áll rendelkezésre, ott 12% a kerékpáros közlekedés részaránya (forrás: Győr Város Kerékpárforgalmi Hálózati terve, 2016).

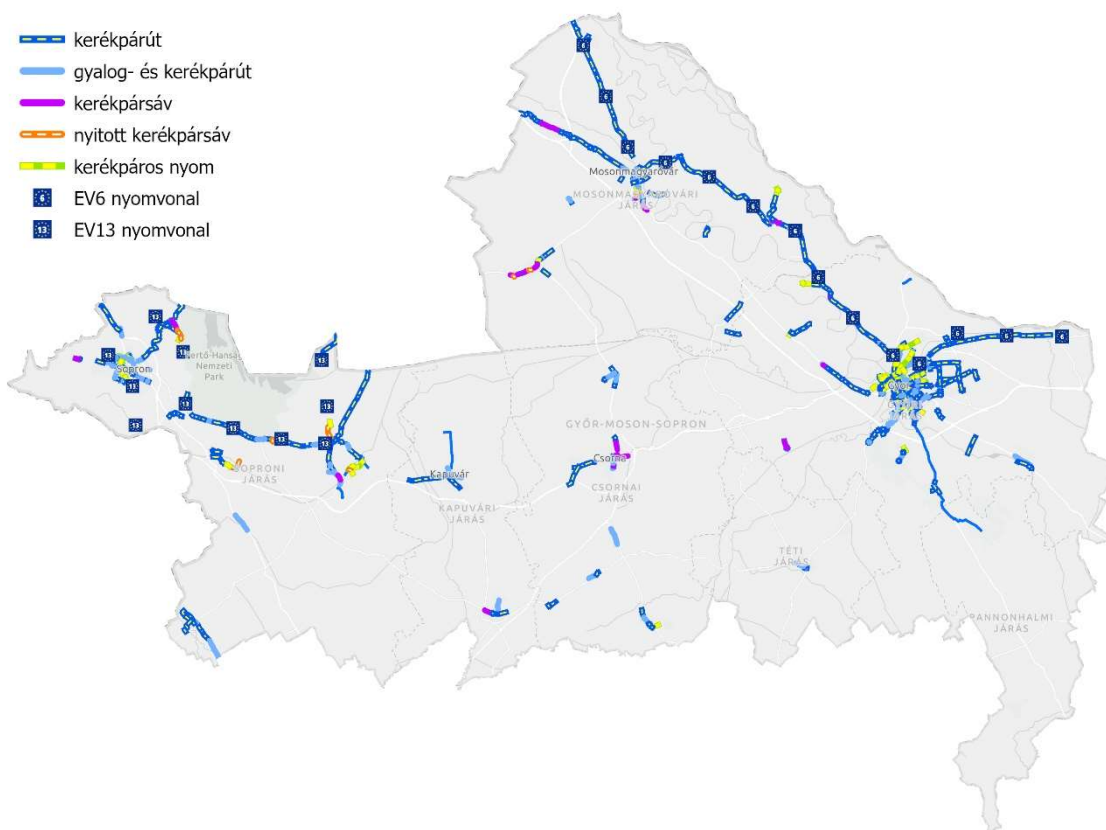
Forgalmi adatokkal csak az állami utakról rendelkezünk. Az adatokból az derül ki, hogy a kerékpáros forgalom növekedése az állami utakon 2015-2019 között országosan ke- reken 20% volt, Győr-Moson-Sopron megyében viszont közel 50%-os növekedés volt tapasztalható.

3.2.1.1. Kerékpáros létesítmények a megyében

A megye kerékpárútjai meglehetősen szétszórt képet mutatnak, összefüggő hálózatról csak Győrben, a Szigetközben, Mosonmagyaróvár, Hegyeshalom, Rajka térségében, va- lamint Sopron és a Fertő tó környékén lehet beszélni.

Az utóbbi évtizedben a régió településein sok helyütt jelentős kerékpáros infrastruktúra fejlesztések történtek. Ebben nagy része volt a TOP pályázati programnak. Szintén több helyen épültek térségi kerékpárutak (Nyugat-Rábaköz kerékpáros infrastruktúra léte- sítményei, kerékpáros híd a Hanság főcsatornán).

A létesítmények típusonként a 3. ábrán valamint az 1. tervlapon vannak feltüntetve.



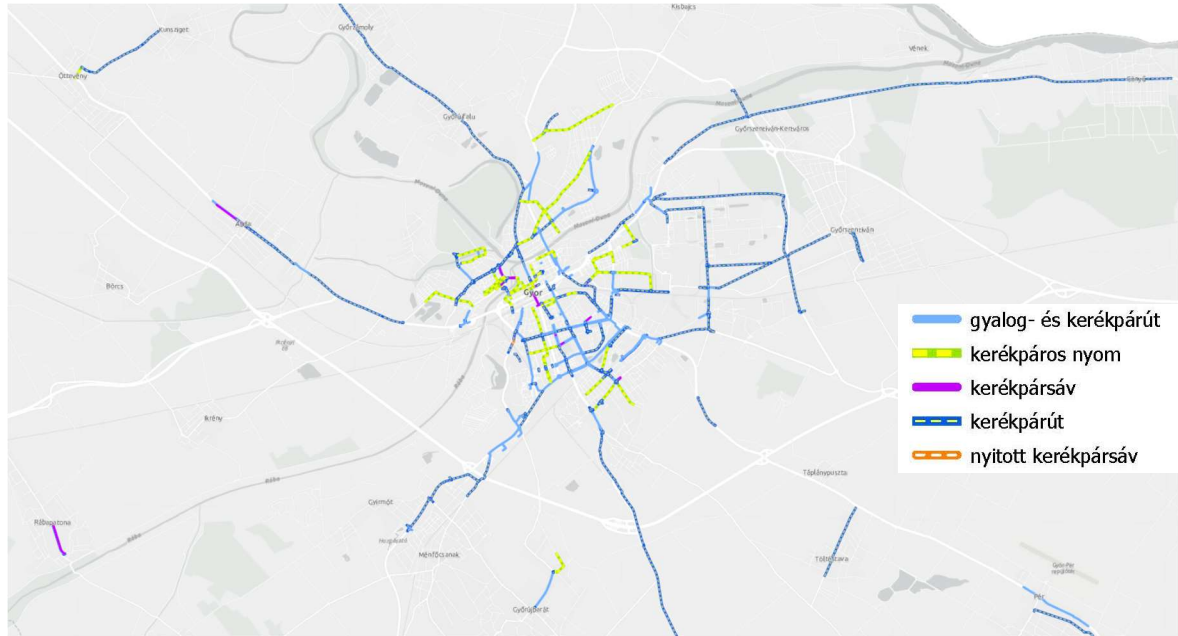
3. ábra: Győr-Moson-Sopron meglévő elválasztott kerékpáros létesítményei, 2021
(forrás: saját szerkesztés)

A településeken kívül, a külterületi szakaszokon jellemzően az önálló kerékpárutak épültek a gépjárműforgalomtól való biztonságos elválasztás érdekében. Belterületen a létesítmények változatossága jellemző, a forgalmi és geometriai adottságok függvényében önálló kerékpárút, gyalog- és kerékpárút, kerékpáros nyom, kerékpársáv és nyitott kerékpársáv alkalmazása az elterjedt. A Kerékpárút Nyilvántartó Rendszer (KENYI) adatai szerint a megyei létesítmények hosszai a következők:

- kerékpárút 170 km
- gyalog- és kerékpárút 41 km
- kerékpáros nyom 40 km
- kerékpársáv 27 km
- nyitott kerékpársáv 10 km

Győr városában a kerékpáros létesítmények sűrűsége igen magas, ami főleg a nagyarányú közös gyalog- és kerékpárutak kijelölésének köszönhető. E két fenntartható közlekedési mód közös felületen való elhelyezése azonban a kerékpározás versenyképességét és a gyaloglás biztonságát nem igazán szolgálja.

A megyeszékhely térségi kapcsolatai a Szigetköz irányában elkészültek, és a vonzáskörzetében jelentős hosszúságú külterületi szakaszok létesültek Gönyű, Pannonhalma, Gyirmót/Győr-Ménfőcsanak és Abda irányában Csorna, Pápa valamint Szlovákia felé Vamosszabadi irányában és a Mosoni-Duna északi oldalán ugyanakkor a kerékpáros hálózat hiányos (4. ábra).

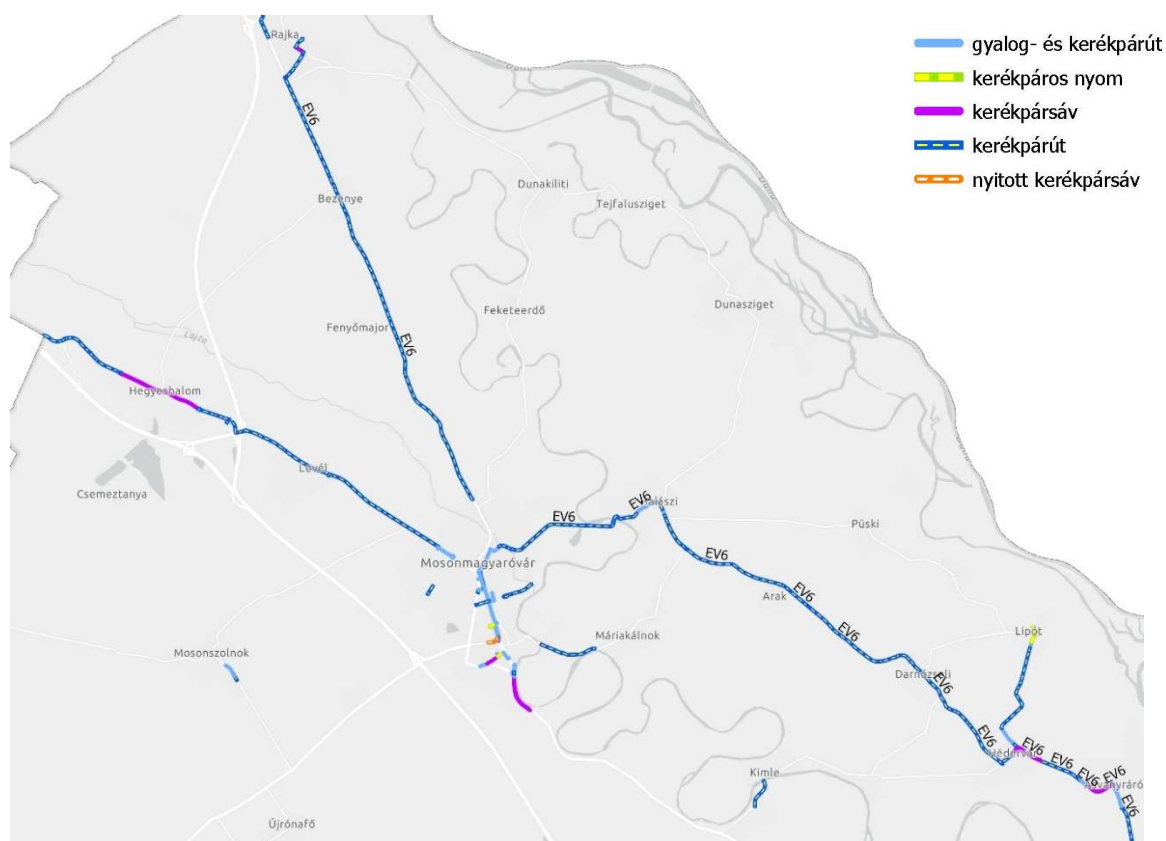


4. ábra: Győr környezetének meglévő elválasztott kerékpáros létesítményei, 2021
(forrás: saját szerkesztés)



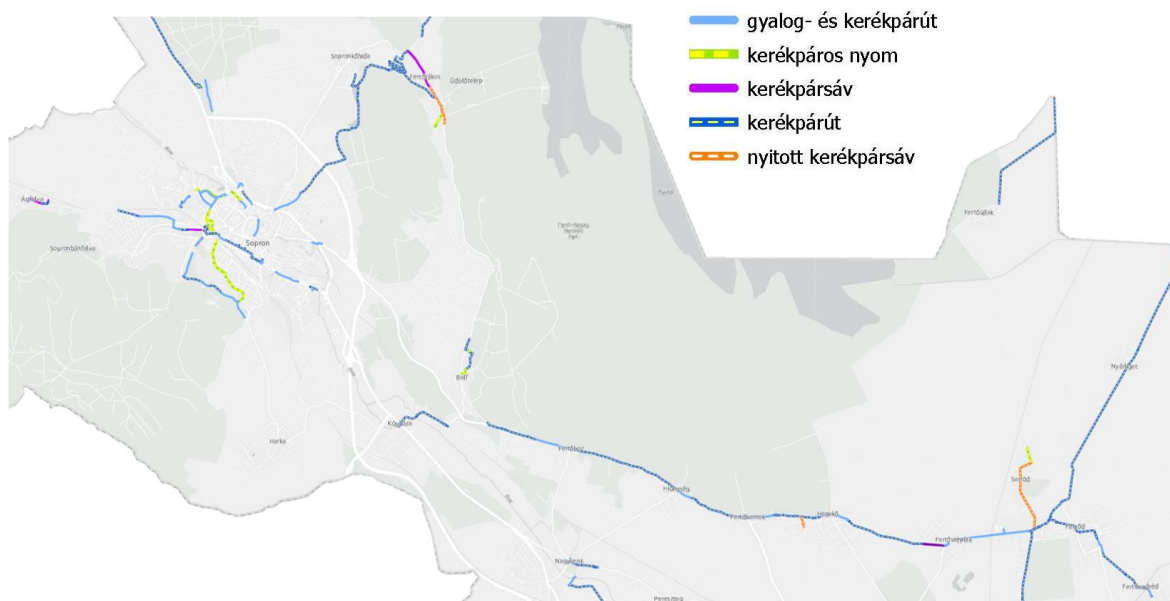
5. ábra: Kerékpárút Győr határában (fotó: saját)

Mosonmagyaróvár térségében a Rajka (Szlovákia), a Hegyeshalom (Ausztria) valamint a Szigetközi kerékpárút szakaszai ki vannak építve. A város kiterjedt kerékpárúthálózattal rendelkezik, rövidebb folytonossági hiányok tapasztalhatók csupán. Jánossomorja (Andau, Ausztria) irányában azonban a hálózat jelentős hiányosságokkal bír (6. ábra).



6. ábra: Mosonmagyaróvár környezetének meglévő elválasztott kerékpáros létesítményei, 2021 (forrás: saját szerkesztés)

Sopron környezetében a Fertő-tó mentén a kerékpárúthálózat kiépítettsége elfogadható, a város hálózata Kópháza, Nagycenk, Ágfalva irányokban hiányos. Fertőd kerékpáros hálózata teljesen kiépített (7. ábra).



7. ábra: Sopron környezetének meglévő elválasztott kerékpáros létesítményei, 2021
(forrás: saját szerkesztés)

A megye középső részében Kapuvár és Csorna környezetében az elválasztott kerékpáros hálózat kiépítettsége szórványos, a munkába járáshoz szükséges infrastruktúra mindkét város több irányból hiányzik, Sopron és Győr valamint Jánossomorja-Mosonmagyaróvár irányában a főhálózati elemek hiányoznak (3. ábra).

3.2.2. Meglévő és folyamatban lévő turisztikai célú kerékpáros fejlesztések

A következőkben a meglévő szabadidős célú kerékpáros útvonalak, kerékpáros pihenőhelyek és szolgáltatások kerülnek bemutatásra.

Sopron-Fertő táj turisztikai célú kerékpáros útvonalak

Soprontól a Fertő-tóig a Vasfüggöny mentén

Soprontól a Fertő-tó kerékpárúton csak 10 km, de az oda vezető út tele van látnivalókkal.

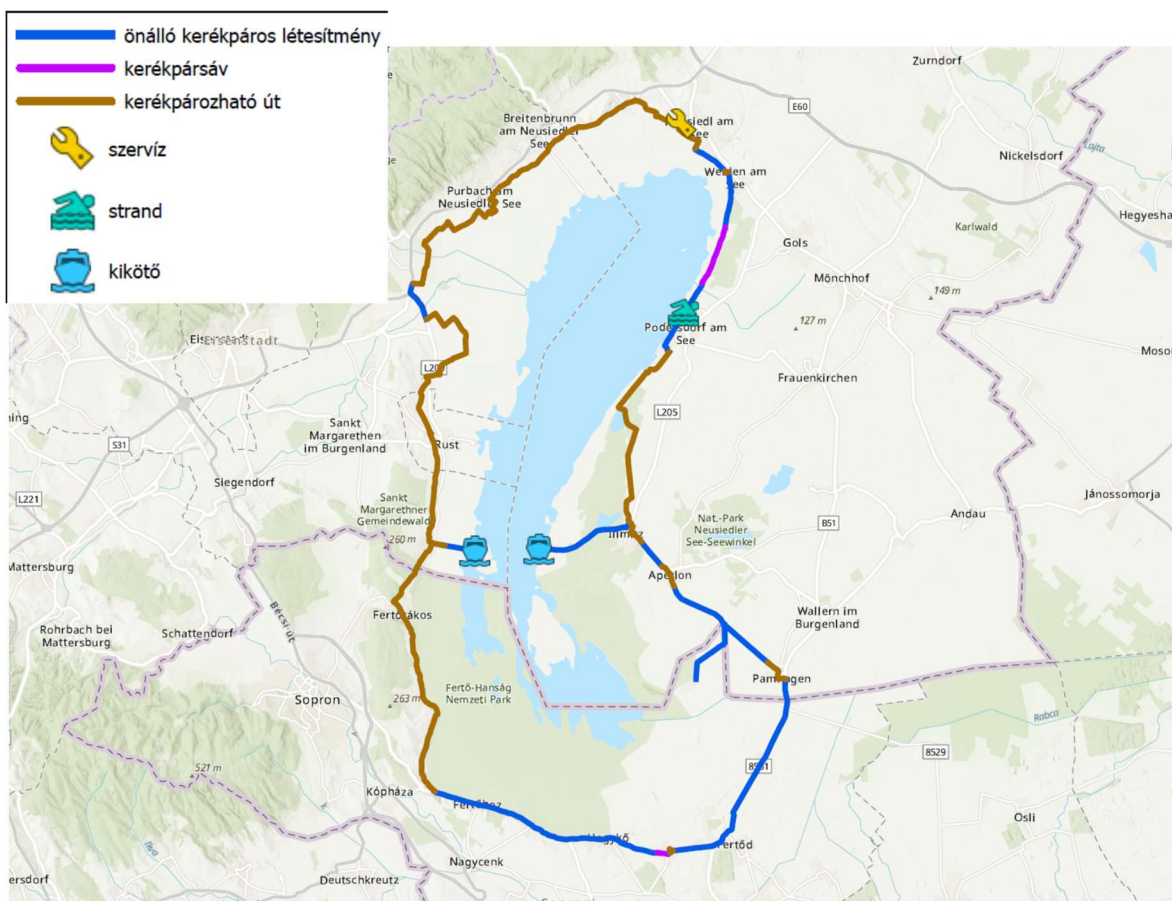
- Útvonal: Sopron– Kecse-hegyi kilátó – Fertőrákos – Fertő-tó tópart – sétahajózás – cölöpházak – fertőrákosi kőfejtő és barlangszínház – Mithrász-szentély – országhatár – Fertőmeggyes (Mörbisch) – fertőmeggyesi kilátó – országhatár – Páneurópai Piknik Emlékpark – Széchenyi István Emlékerdő – Sopronkőhida börtön és fegyház – Sopron

Fertő-parti kerékpárút (B10)

A Fertő-parti kerékpárút a régió legkedveltebb kerékpárútja, 121,5 km hosszú, melyből 38 km a magyar oldalon, míg 83,5 km az osztrák oldalon található. Jól kiépített és jelzett útvonal.

- Útvonal: Fertőd-Hegykő-Hidegség-Fertőboz-Balf-Fertőrákos –Fertőmegygyes-Ruszt (Rust) –Seehof-Feketeváros-Nyulas-Védeny-Pátfalu (Podersdorf)-Illmic-Pomogy

A kerékpárút nagyrészt külön kerékpárúton halad, kisrészt alacsonyabb forgalmú kerékpársávon (8. ábra). A magyar oldalon a kerékpár hálózat rendkívül kapacitáshiányos a nyári időszakban és a kiszolgáló infrastruktúra minősége sem megfelelő.



8. ábra: Fertő parti kerékpárút (forrás: saját szerkesztés)



9. ábra: Fertő parti kerékpárút (www.kerekparos.com/terkep/ferto-to-kerekparut)

Sopron és a Fertő-tó térségében, a Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat, az alábbi kerékpáros túraútvonalakat ajánlja [6].

5. táblázat: Sopron és Fertő tó körüli túrák

Útvonal	Hosszúság
Sopron - Fertőrákos - Sopron	24 km
Sopron - Tómalom - Sopron	11 km
Sopron - Brennbergbánya - Sopron	21 km
Sopron - Fertőrákos - Balf - Kópháza - Balf - Sopron	40 km
Fertőd - Sarród - Fertőújlak - Sarród - Fertőd	18 km
Fertőd - Fertőszéplak - Hegykő - Fertőhomok - Hidegség - Nagycenk - Fertőboz - Balf - Fertőrákos - Sopron	37 km
Fertő tó teljes kör	121,5 km

Elektromos kerékpártúrák

A Fertő-Hanság Nemzeti Park „Nádasok útján” elnevezésű- E-bike túrákat szervez rendszeresen a Csapody István Természetiskolától, melynek keretében a túrán résztvevők elektromos kerékpárral járhatják be a Fertő-tó délkeleti szegletét, megfigyelhetik az elárasztott szikes tavak madárvilágát, bejárhatják a Sziki Őszirózsa tanösvényt, megtekinthetik a legelő szürkemarhákat, megismerhetik az Esterházyak életét és örökségét, a paraszti építészet fennmaradt tájházait és a vasfüggöny emlék helyet (ferto-hansag.hu). Túratáv: 20 km.

Győr-Szigetköz turisztikai célú kerékpáros útvonalak

Győr és a szigetközi kerékpárút (Eurovelo 6)

A Szigetköz, Győr és Rajka közötti kerékpártúra útvonal, beletartozik az európai EuroVelo No. 6 kerékpárútvonalba, ami Magyarországon a Duna útvonalát követi, hossza 61 km.

- Útvonal (1): Győr- Győrújfalú- Győrzámoly- Győrladamér-Dunaszeg-Ásványráró- Hédervár- Lipót- Dunaremete- Püski- Kisbodak– Halászi–Dunasziget- Dunakiliti- Rajka
- Útvonal (2): Győr- Győrújfalú- Győrzámoly- Győrladamér-Dunaszeg-Ásványráró- Hédervár- Darnózselyi – Halászi- Mosonmagyaróvár- Feketerdő - Dunakiliti-Rajka

A szigetközi kerékpárútról is elmondható, hogy a hálózat rendkívül kapacitáshiányos, különösen a nyári időszakban, valamint a kerékpárút minősége is sok helyen nem megfelelő.



10. ábra: Szigetközi kerékpárút (www.kerekparturak.hu/szigetkoz)

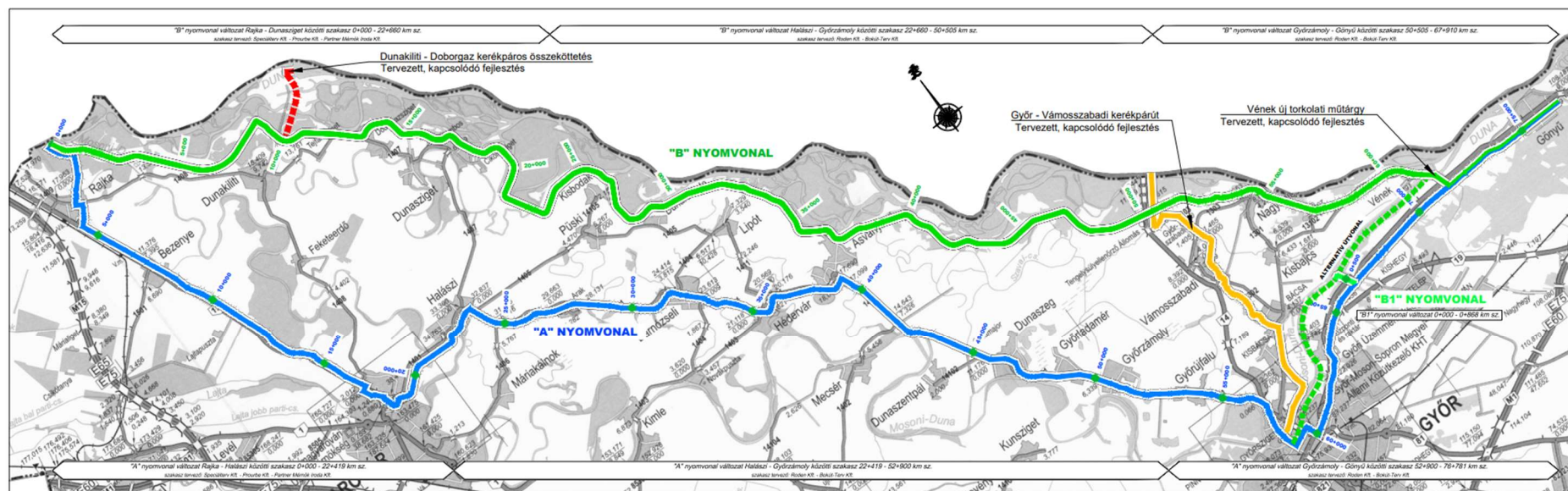
A Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat, az alábbi kerékpáros túraútvonalakat ajánlja a Szigetköz térségében [6].

6. táblázat: Kerékpáros túraútvonalak a Szigetköz térségében [6]

Útvonal	Hosszúság
Győr-Győrújfalú - Győrzámoly - Győrladamér -Dunaszeg - Ásványráró - Hédervár - Darnózselyi - Halászi - Mosonmagyaróvár	40 km
Mosonmagyaróvár - Feketeerdő - Dunakiliti Tejfalusziget - Duna-sziget - Halászi - Máriakálnok - Mosonmagyaróvár	40 km
Győr-Győrújfalú - Győrzámoly - Győrladamér -Dunaszeg - Ásványráró - Hédervár - Darnózselyi - Halászi - Mosonmagyaróvár –Duna-sziget- Dunakiliti-Rajka	61 km

Az EuroVelo6 Rajka-Gönyű közötti szakasza

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. 2019 novemberében döntés-előkészítő tanulmányokat készített az Eurovelo 6 kerékpárút Rajka-Halászi, Halászi-Győrzámoly, Győrzámoly-Gönyű szakaszok tekintetében, amely dokumentációk alapján kellett meghatározni, hogy az árvízvédelmi töltésen vezetett vagy a meglévő (településeken átmenő) nyomvonal kerüljön tanulmánytervi szinten kidolgozásra. Az Innovációs és Technológiai Minisztérium Kerékpáros Koordinációs Főosztályának, valamint Révész Máriusz Aktív Magyarországért felelős Kormánybiztosnak és a Kerékpáros Civil szervezetek egyöntetű véleménye alapján az árvízvédelmi töltésen vezetendő nyomvonal került kiválasztásra.



11. ábra: EuroVelo6 kerékpárút [6]

Győr- Balaton turisztikai célú kerékpáros útvonal

Még 2021. évben várható, hogy megépül teljes hosszában (126 km) a Győrt és a Balatont összekötő kerékpárút. Jelenleg az útvonal egy része még aszfaltos úton halad, kivéve Bakonyszentkirály előtt egy murvás rövid szakaszt, valamint Márkó és Veszprém között egy kb. 5 km szakaszt, amely földút. Az útvonal nagyon szép helyeken halad, kihívást jelenthet azonban a Bakonyon való átkelés, annak is különösen a Hárskút előtti emelkedője. A kerékpárút egyes szakaszai Gyulafirátót és Eplény között, Zirc és Eplény valamint Veszprém és Zirc között, valamint Győr és Nyúl valamint Pannonhalma között is már megépültek.

A Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat az alábbi kerékpáros túraútvonalakat ajánlja a Pannonhalmi dombság és a Sokoróalja térségében [6].

A Győr - Györság - Pannonhalma - Pázmándfalu kerékpáros túraútvonal változó forgalomnagyságú kerékpározható főútvonalak mentén haladnak.

A Győr - Győrújbarát - Ménfőcsanak - Koroncó - Tét - Felpéc – Györszemere kerékpáros túraútvonal szintén főként kerékpározható főútvonalak mentén haladnak, bár elmondható, hogy a Győrújbarát és a Ménfőcsanak egyes szakaszain a közelmúltban új belterületi kerékpárutak épültek.

7. táblázat: Kerékpáros túraútvonalak a Pannonhalmi dombság és a Sokoróalja térségében [6]

Útvonal	Hosszúság
Győr - Györság - Pannonhalma - Pázmándfalu - Györság - Halom- alja - Győr	31 km
Győr - Győrújbarát - Ménfőcsanak - Koroncó - Tét - Felpéc - Győr- szemere	
Tényő - Sokorópátka - Ravazd - Pannonhalma - Györság - Győr	78 km
Győr-Pannonhalma-Zirc-Veszprém-Balatonfüred	

Tematikus kerékpáros túraútvonalak

SacraVelo: Határmenti kerékpáros zárandokút hálózat a Duna-mentén

A SacraVelo projekt célja egy új és egyedi határmenti turisztikai termék kialakítása volt, amely bemutatja a Duna-mente gazdag kulturális örökségét és szakrális értékeit, kihasználva a természeti környezet szépségét a magyar-szlovák határmenti régióban.

A projekt innovatív módon összeolvasztja a szakrális és az aktív turizmus elemeit, hogy minél szélesebb felhasználói kört érjen el a hazai és a nemzetközi piacon. A zarándokút hálózat tökéletesen összekapcsolja a térségben már meglévő nemzetközi EuroVelo kerékpárutakat is.

A SacraVelo projekt Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom, Pozsony és Nagyszombat megyéket fedi le, ahol kerékpárút építéssel, kijelöléssel és felújítással jött létre a körülbelül 800 kilométer hosszú hálózat. Szil (HU) és Bacsfa (SK) településeken kerékpáros központ épült.

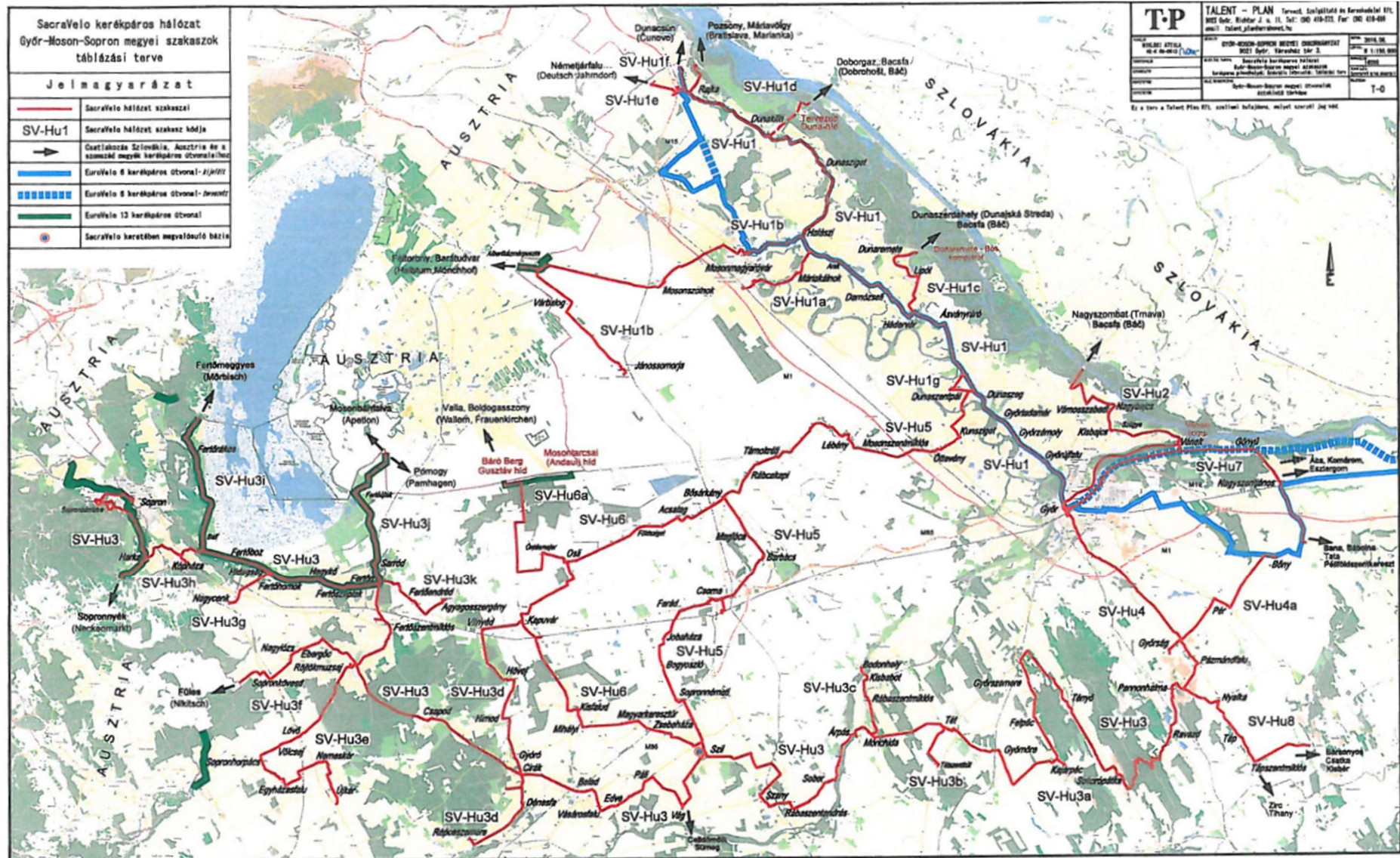
A SacraVelo hálózat táblázásával, valamint a nyomtatott és online, promóciós és térképes információk nyújtásával egy új szlovák-magyar szakrális aktív turisztikai termék került kialakításra.

A térségbe érkezők kényelmét pihenőhelyek, információs és túratervező applikációk is segítik fogják. A projekt keretében promóciós események (túrák, táborok) is megvalósultak. [7]

Száznál több települést és megannyi látnivalót érint a SacraVelo kerékpáros zarándokút, mely 8 tematikus útvonalat (1. Krisztus követése, 2. Mária nyomában, 3. Szentek útján, 4. Középkori templomok és kolostorok, 5. Szerzetesrendek jelenléte és emléke, 6. Luther Márton út, 7. Kálvin János út, 8. Zsidó emlékhelyek) is tartalmaz.



12. ábra: Szabadidős kerékpározás (Fotó: saját)



13. ábra: A SacraVelo kerékpáros hálózat útvonalai [7]

Danube Bike & Boat

A Danube Bike & Boat Interreg-projekt eredményeként Szlovákia és Magyarország 36 pontján épült ki a kerékpáros és vízisport-infrastruktúra. A Duna magyarországi szakaszán a vízi turizmust támogató fejlesztések: kajakok és kenek részére ki- és beszálló helyek kivitelezési munkálatai valósultak meg, valamint a kerékpárok és a csónakok praktikus szállítását lehetővé tevő „öko-flotta” szállítóeszközeit is beszerezték. A projekt célja, hogy hozzájáruljon a Duna-menti határ régió vonzerejének és látogatószámának növeléséhez a Duna szlovák és magyar oldalán egyaránt. [8]

3.2.3. Támogatott fejlesztések Győr-Moson-Sopron megyében

A 2020-ban megvalósult vagy megkezdett, ill. folyamatban lévő kerékpáros fejlesztések a 8. táblázatban kerültek összefoglalásra. [9]

8. táblázat: Támogatott fejlesztések Győr-Moson-Sopron megyében [9]

Település / Terület / Régió	Partner neve	Projekt megnevezése	Támogatás összege	Státusz
Dunaszentpál	Dunaszentpál Község Önkormányzata	dunaszentpáli kemping fejlesztése	40 000 000 Ft	folyamatban
Fertő-tó	Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség	Tó és hegykerülő túrák támogatása	300 000 Ft	folyamatban
Győr	NIF Zrt.	Mártírok útja kerékpárút építése	480 000 000 Ft	megvalósult
Győr-Pannonhalma	NIF Zrt.	Győr-Pannonhalma közötti kerékpárút fejlesztése	3 958 000 000 Ft	megvalósult
Győrzámoly-Gönyű	NIF Zrt.	Győrzámoly-Gönyű közötti kerékpárút előkészítése	73 000 000 Ft	folyamatban
Halászi-Győrzámoly	NIF Zrt.	Halászi-Győrzámoly közötti kerékpárút fejlesztése	76 000 000 Ft	folyamatban

Rajka-Halászi	NIF Zrt.	Rajka-Halászi közötti kerék- párút előkészí- tése	58 000 000 Ft	folyamatban
---------------	----------	--	---------------	-------------

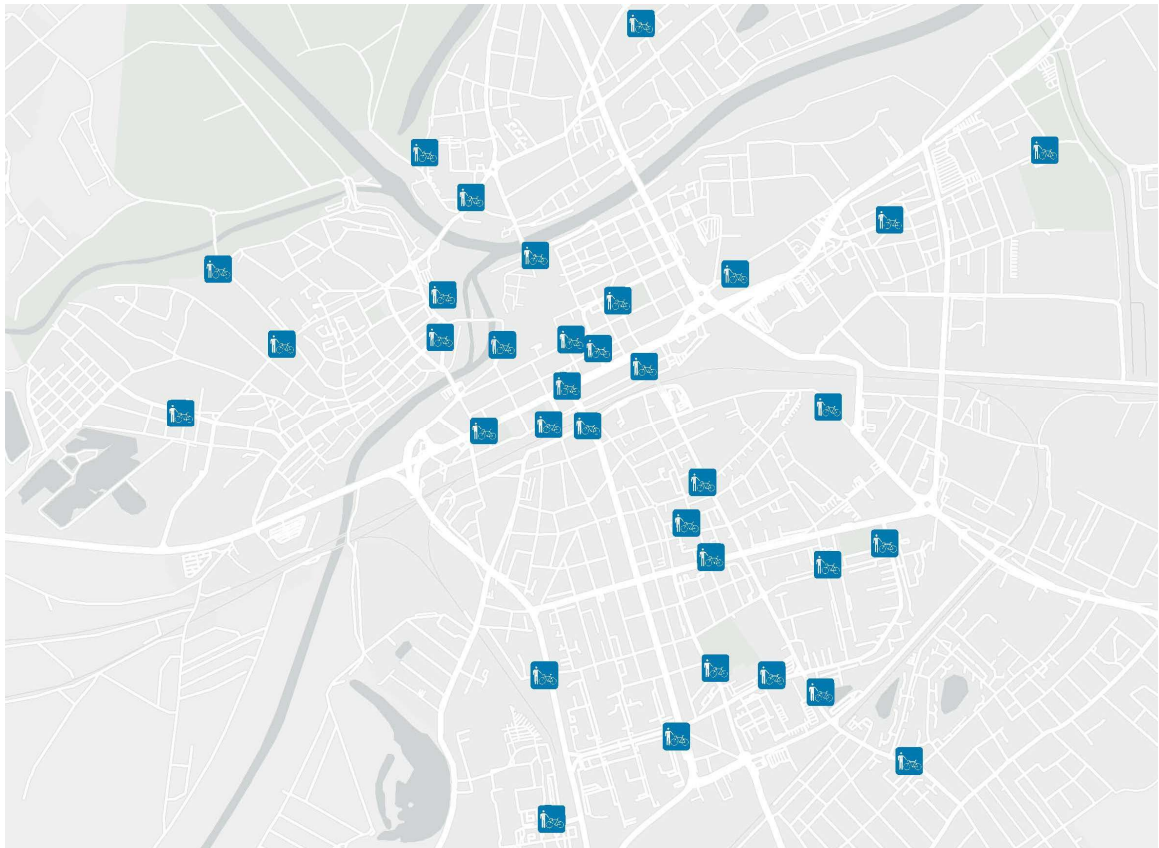
Magyarország a 2021-től kezdődő pénzügyi ciklusban minden korábbinál több, 51,3 milliárd eurónyi forrással számolhat. A Helyreállítási és Ellenálló-képességi Eszközt (RRF) és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt (CEF) megelőzve az Integrált Közlekedés-fejlesztési Operatív Program (IKOP) Plusz a magyarországi kötőtpályás, közúti, kerékpárúti és kikötői beruházások legnagyobb uniós forrása lesz ebben az évtizedben.

A magyarországi közlekedési helyzetet, a Kohéziós Alap és az Európai Regionális Fejlesztési Alap korlátait, illetve egyéb uniós alapelveket (pl. kettős finanszírozás kizárása, tiltott állami támogatások) figyelembe véve az IKOP Plusz 3 prioritási tengelyen tervez beavatkozásokat:

3.2.4. Kötöttgyűjtésű közösségi kerékpárkölcsonzó rendszer

A megyében egyetlen helyen, a megyeszékhelyen, **Győr Megyei Jogú városban működik kötöttgyűjtésű kerékpárkölcsonzó rendszer.** A kerékpárkölcsonzó rendszert az NYDOP 3.2.1. sz. „Közösségi közlekedésfejlesztési” projekt keretében valósította meg az önkormányzat, melyet 2015 szeptemberében adtak át a nagyközönség számára. A rendszer 23 állomással, 256 dokkolóval és 180 városi kerékpárral indult. A **GyőrBike** rendszer célja a munkabajárás során új közlekedési alternatíva biztosítása a város lakók és az agglomeráció számára, valamint rugalmas közlekedési eszközök biztosítása a városba érkező turisták számára.

A felhasználási igények figyelembevételével kialakított bérlet- és jegytípusok 14 éves kor fölött bárki számára biztosítják a könnyű és gyors közlekedési lehetőséget a városon belül. Az alkalmi felhasználók napi néhány száz vagy heti 1-2 ezer forintért vehetik igénybe a bicikliket, amelyek használata az első félórán ingyenes. 2017-ben négy városrészben bővült a dokkolók száma, az Olimpiai Sportparknál, az adyvárosi tónál, az Újvárosi Művelődési Háznál és a Mobilis Interaktív Kiállítási Központnál. A GyőrBike-rendszer bővítésének keretében elektromos kerékpárok is megjelentek néhány állomáson. A rendszer jelenleg 35 kölcsönző állomással működik, 2-ben regisztrációs lehetőséggel.



14. ábra: GyőrBike Kerékpárkölcsönző rendszer állomásai [10]

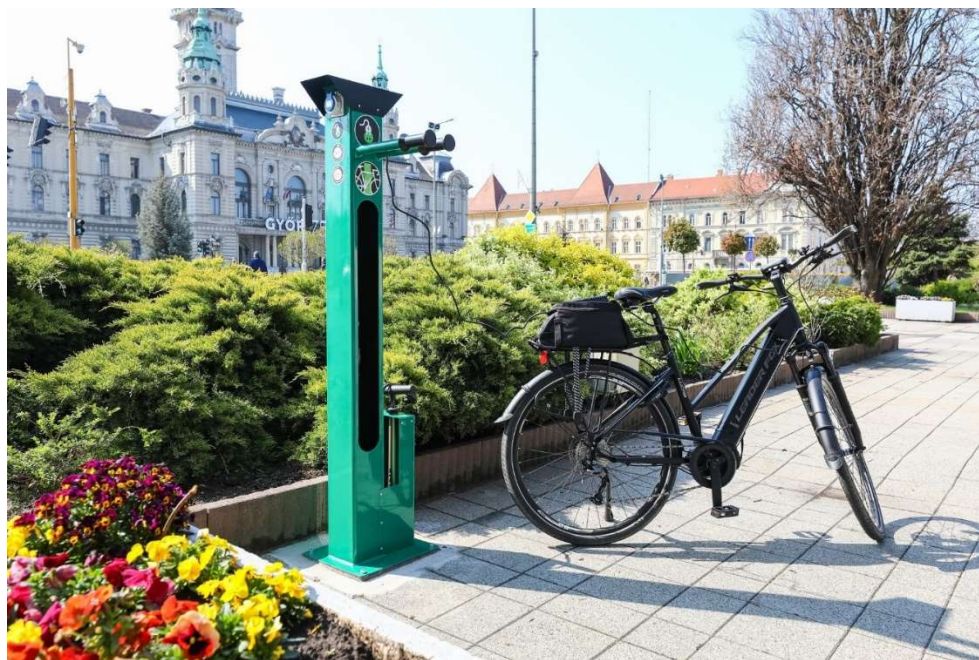
Annak ellenére, hogy kötöttgyűjtésű közösségi kerékpárkölcsönző rendszer csak Győrben működik a megyében, egyre több helyen van kerékpár kölcsönzési lehetőség, különösen a turisztikai szempontból is frekvenciált régiókban (Sopron, Fertőrákos, Szigetköz stb.), ahol már a túra-kerékpárokon és városi kerékpárokon kívül az elektromos kerékpárok is megjelentek.



15. ábra: GyőrBike állomás (Fotó: saját)

3.2.5. Elektromos kerékpártöltők a megyében

A megyei önkormányzat a SacraVelo projekt keretében 9 elektromos kerékpártöltő- ill. szerviz állomást létesít, egyenként mintegy 850.000 forint értékben. Lébényben, Győrben és Győrladaméron már kiépült az egyre népszerűbb, elektromos kerékpározást segítő töltőállomás, illetve további hat helyszínen (Sopron, Mosonmagyaróvár, Csorna, Kapuvár, Vámosszabadi, Gönyű) pedig május elején vehetik igénybe a kerékpározók.”



16. ábra: A kilenc elektromos kerékpártöltő egyike, Győr, Megyeház tér
(Fotó: www.kisalfold.hu)

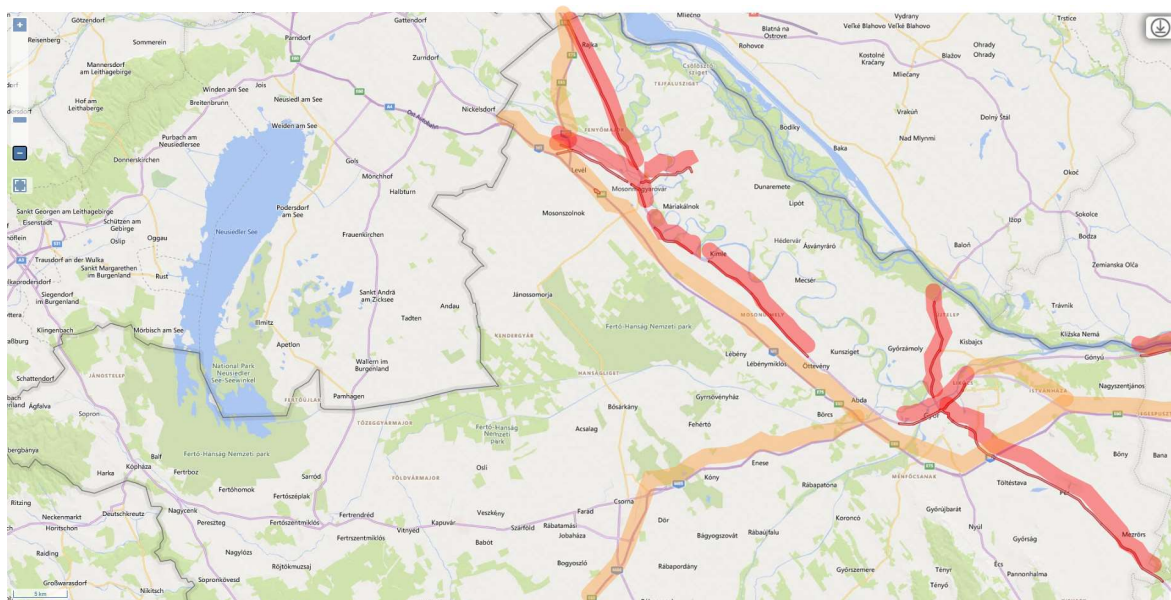
E-bike töltők telepítési helyszínei:

- Győr, Megyeház tér
- Győrladamér, Petőfi tér. 1., a Bóbita Óvoda előtt
- Lébény, Templom tér 2.
- Gönyű, Kossuth L. u. 93.
- Csorna, Városi Művelődési Ház épületének ÉNY-i sarka
- Kapuvár, Fürdő utca 42. melletti területen
- Sopron, Lővér körút 82., Új Lővér Uszoda főbejárata mellett
- Mosonmagyaróvár, Gorkij u. 1., UFM Aréna mögött
- Vámosszabadi, Széchenyi utca, játszótér, Duna és Széchenyi u. találkozási, zöld terület

3.2.6. A beavatkozási terület kerékpározhatósága

A megyében a kerékpározást akadályozó tényezők egyrészt a kerékpározható úthálózat és az elválasztott kerékpáros létesítmények folytonossági hiányaiból adódnak, amelyeket a 3. ábrán is bemutatunk. Összefüggő hálózat Győr, Mosonmagyaróvár, Sopron és a Fertőtó partján áll rendelkezésre.

Másrészt akadályozó tényezőknek tekinthetők azok a főutak, amelyekről a kerékpározás a gépjárműforgalom nagysága és sebessége miatt ki van tiltva. Az M1, M15, M19 és az M85 autópályákon kívül a megye nagyforgalmú főútvonalain sem biztonságos a kerékpározás. Az 17. ábrán piros színnel vannak kiemelve ezek a szakaszok: az 1., 150., 101., 14. és 81. számú főutak szinte teljes hosszban továbbá az 1401. sz. út Mosonmagyaróvár és Halászi közötti szakasza.



17. ábra: GyMS megye kerékpározásra tiltott útszakaszai (saját szerkesztés)

A 2. számú tervlapon, a Problématérképen ábrázoltuk a gyorsforgalmi utak átkelési pontjait, illetve a főúthálózat forgalmát is.

3.2.7. Kerékpáros- és gépjárműforgalom a megyében

A megye közútjai kezelő szerint állami és önkormányzati utakra oszlanak. Az állami utak kezelője a Magyar Közút Nonprofit Zrt. (MK). Az állami közutak hossza a megyében 1803 km. Ezeken az utakon 2019-ben 60 helyen méréssel, 312 helyen pedig korábbi mérések felszorozásával állapították meg a forgalom nagyságát. Az eredményeket járműfajtánkénti bontásban évente közzéteszik. Ez az adatbázis tartalmaz kerékpárforgalmi adatokat is, bár az önálló kerékpárutak forgalma nem minden esetben jelenik meg. Az önkormányzati kezelésű utakról sajnos nincsenek átfogó adataink.

Az MK által közzétett adatokból képzett 9. táblázatból az látható, hogy a kerékpáros forgalom részaránya az állami utakon összességében csekély, 2% körüli, de a megyében valamivel nagyobb, mint az országos átlag.

9. táblázat: Az állami utak forgalmi teljesítménye (10⁶ jmkm/nap) országosan és a megyében (2019)

	összesen			főutakon			mellékutakon		
	összes jm	kerék- páros	kpár arány	összes jm	kerék- páros	kpár arány	összes jm	kerék- páros	kpár arány
országosan	129 300	2 367	1,8%	90 831	409	0,5%	38 469	1 957	5,1%
GyMS me- gye	8 229	174	2,1%	6 229	21	0,3%	2 001	153	7,6%

A kerékpárosok egy útkeresztszetre vetített napi forgalma a megyében átlagosan nagyobb, mint országosan, ezen belül a mellékutakon nagyobb a megyei adat mintegy 50%-kal nagyobb, mint az országos átlag (10. táblázat).

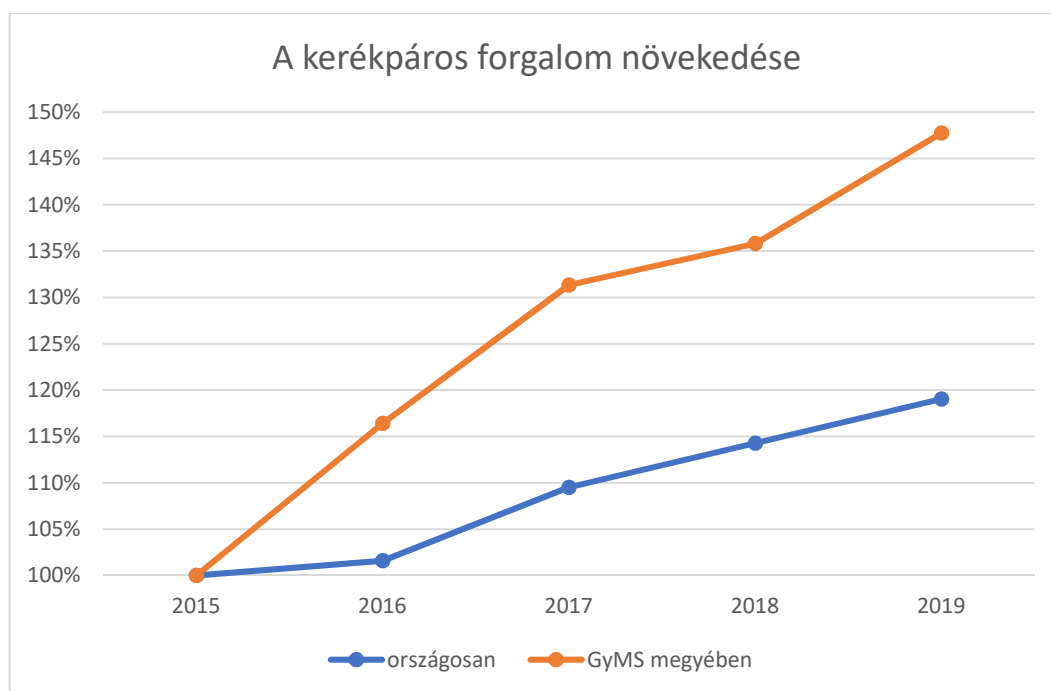
10. táblázat: Az állami utak átlagos napi kerékpáros forgalma (kpár/nap) országosan és a megyében (2019)

	összes úton	főuta- kon	mellékutakon
országosan	75	48	86
GyMS megyében	99	40	124

A 11. táblázat és a 18. ábra a kerékpáros forgalom növekedését mutatja az állami utakon 2015-2019 között. Ez idő alatt országosan kereken 20%, Győr-Moson-Sopron megyében viszont közel 50%-os növekedés volt tapasztalható.

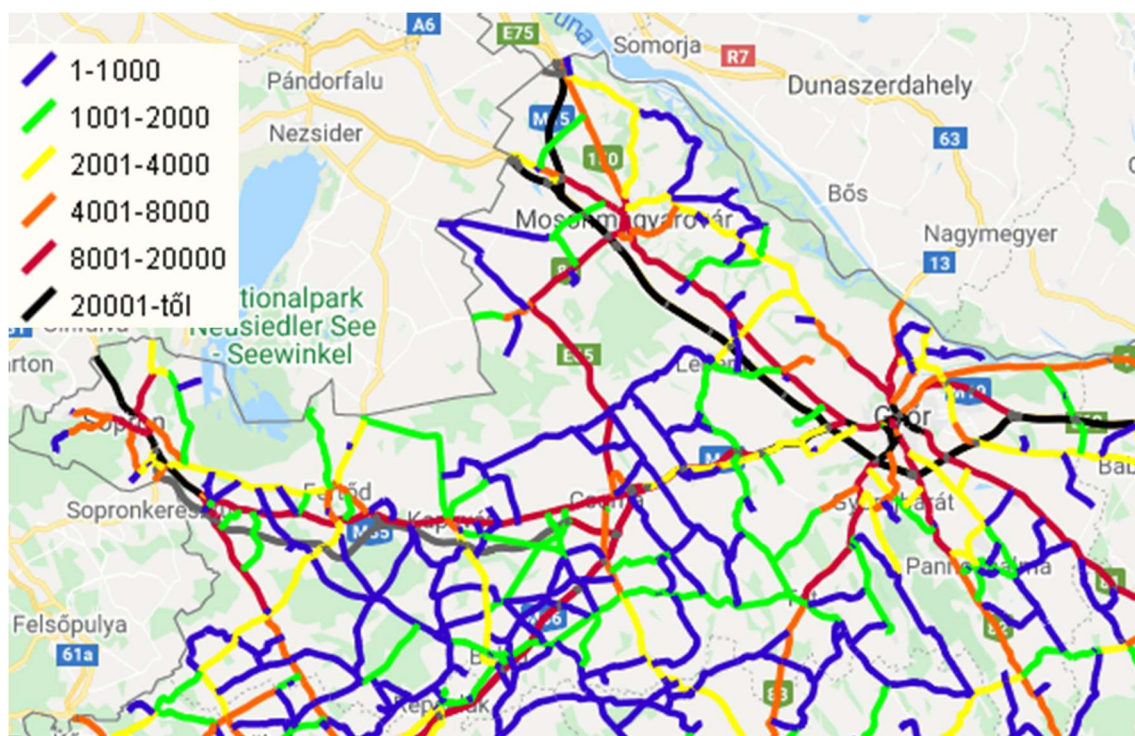
11. táblázat: A kerékpáros forgalom növekedése az állami utakon országosan és a megyében (2015=100%)

kpár/nap	2015	2016	2017	2018	2019
országosan	100%	102%	110%	114%	119%
GyMS megyé- ben	100%	116%	131%	136%	148%



18. ábra: A kerékpáros forgalom növekedése az állami utakon országosan és a megyében (2015=100%)

Az állami utak gépjárműforgalmát az 19. ábra szemlélteti. Az utak forgalma nagy szórást mutat, az M1 autópályán van olyan szakasz, ahol a forgalom meghaladja a 80 ezer E/napot, ugyanakkor a kékkel jelzett utak forgalma 1000 E/nap alatt marad.



19. ábra: A közúti forgalom az állami utakon a megyében (E/nap)
(Forrás: KIRA közlekedési információs rendszer és adatbázis kira.gov.hu)

3.2.8. Kerékpáros- és gépjármű baleseti helyzet a megyében

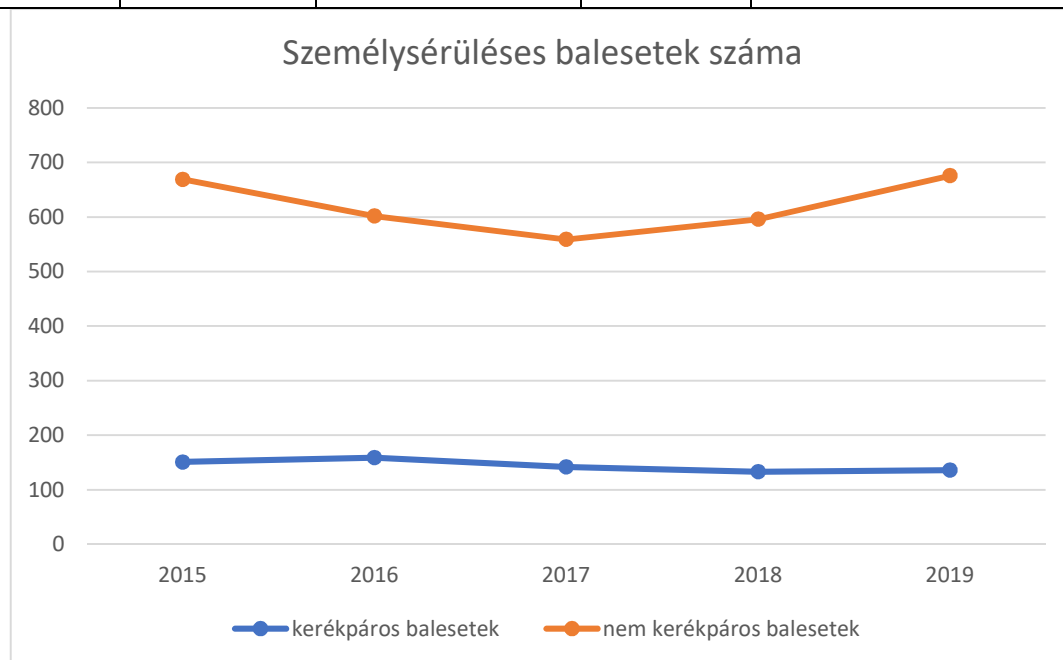
A megyei kerékpárforgalmi hálózati folytonosság vizsgálata, hálózati hiányok azonosítása, értékelése, ehhez kapcsolódóan általánosságban vizsgálva a gépjárműforgalmi adatokat és kerékpáros baleseti adatokat (pl.: balesetveszélyes útszakaszok azonosítása).

A megye területén történt személyi sérüléses balesetek adatait öt évre visszamenőleg, 2015.01.01-től 2019.12.31-ig gyűjtöttük le az MK által kezelt Web-Bal baleseti adatbázisából. Ez az adatbázis az **állami és az önkormányzati utakon** történt személyi sérüléses balesetek adatai **egyaránt** tartalmazza.

A 12. táblázatból és a 20. ábrából az látható, hogy a kerékpáros balesetek száma enyhén csökkenő tendenciát mutat, míg a nem kerékpáros balesetekre ilyen trend nem állapítható meg.

12. táblázat: Kerékpáros és nem kerékpáros személysérüléses balesetek száma GyMS megyében 2015-2019 között, évente

	kerékpáros balesetek	nem kerékpáros balesetek	összesen	kerékpáros balesetek aránya
2015	151	669	820	18%
2016	159	602	761	21%
2017	142	559	701	20%
2018	133	596	729	18%
2019	136	676	812	17%



20. ábra: Kerékpáros és nem kerékpáros személysérüléses balesetek száma GyMS megyében 2015-2019 között

A 13. táblázatban az állami közutakra számoltuk ki a kerékpáros balesetek arányát az összes baleseten belül. Ha 11%-os arányt összehasonlítjuk azzal, hogy a kerékpárosok részesedése az állami közutak forgalmából mintegy 2%, képet kapunk a kerékpárosok fokozott veszélyeztetettségéről.

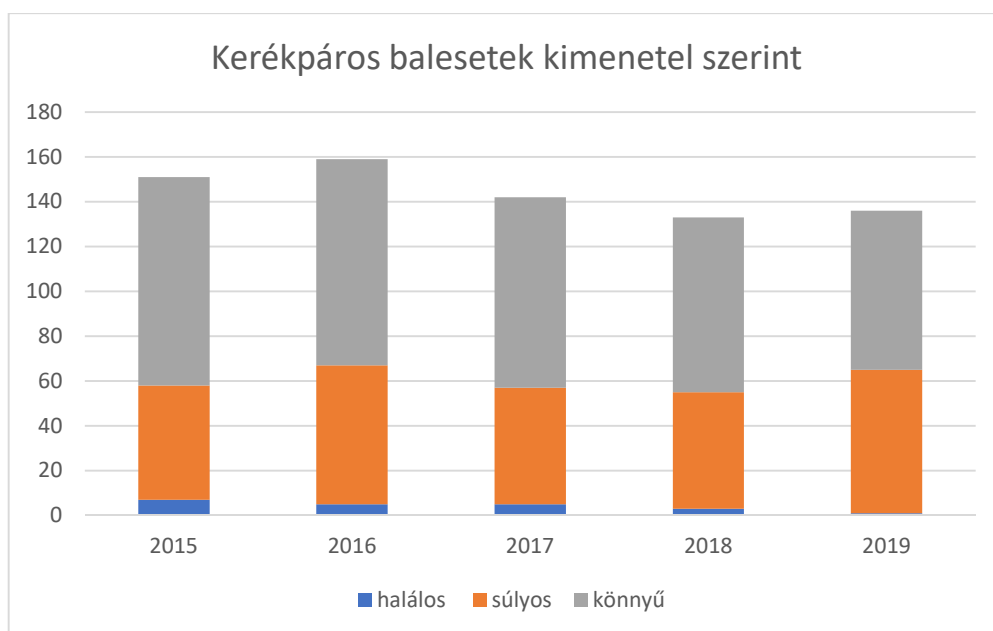
13. táblázat: Kerékpáros személysérüléssel járó balesetek aránya állami közutakon GyMS megyében 2015-2019 között

állami köz- úton	kerékpáros	nem kerékpáros	összes	kerékpáros balesetek aránya
2015	53	443	496	11%
2016	72	442	514	14%
2017	50	388	438	11%
2018	52	423	475	11%
2019	49	474	523	9%
összesen	276	2170	2446	11%

A balesetek kimenetel szerinti eloszlását a 14. táblázat és a 21. ábra mutatja. A halálos és súlyos sérüléssel járó balesetek aránya 42%. A halálos balesetek csökkenő tendenciát mutatnak, bár a kis számok miatt ez a tendencia statisztikailag valószínűleg nem igazolható.

14. táblázat: Kerékpáros személysérüléssel járó balesetek kimenetele GyMS megyében 2015-2019 között

	halálos	súlyos	könnyű	
2015	7	51	93	151
2016	5	62	92	159
2017	5	52	85	142
2018	3	52	78	133
2019	1	64	71	136
összesen	21	281	419	721
	3%	39%	58%	100%



21. ábra: Kerékpáros személysérüléses balesetek kimenetele GyMS megyében 2015-2019 között

A megyében történt kerékpáros balesetek havi eloszlását a 22. ábrán láthatjuk. Megállapítható, hogy a kerékpáros baleseti csúcsok **májusban és szeptemberben vannak, tehát nem a nyári turista főidényre esnek.**

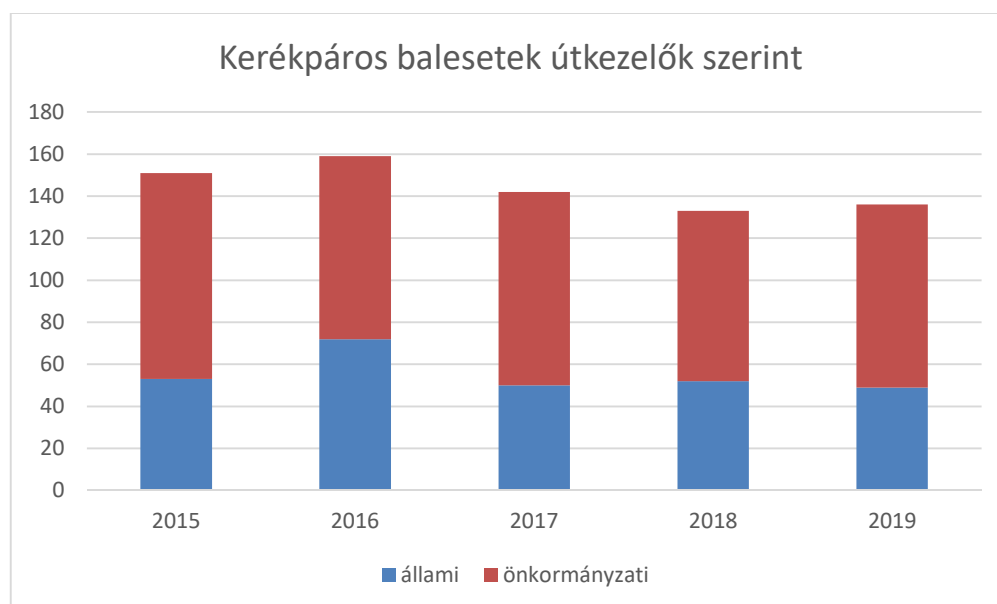


22. ábra: Kerékpáros személysérüléses balesetek havi eloszlása GyMS megyében 2015-2019 között

A balesetek útkezelők szerinti megoszlását a 15. táblázatban gyűjtöttük össze. Az állapíthatjuk meg, hogy a kerékpáros balesetek 38%-a történt az állami közutakon, 62%-a pedig önkormányzati kezelésben lévő utakon.

15. táblázat: Kerékpáros személysérüléses balesetek GyMS megyében 2015-2019 között útkeszélők szerint

	állami	önkormány- zati	összesen
2015	53	98	151
2016	72	87	159
2017	50	92	142
2018	52	81	133
2019	49	87	136
összesen	276	445	721
%	38%	62%	100%



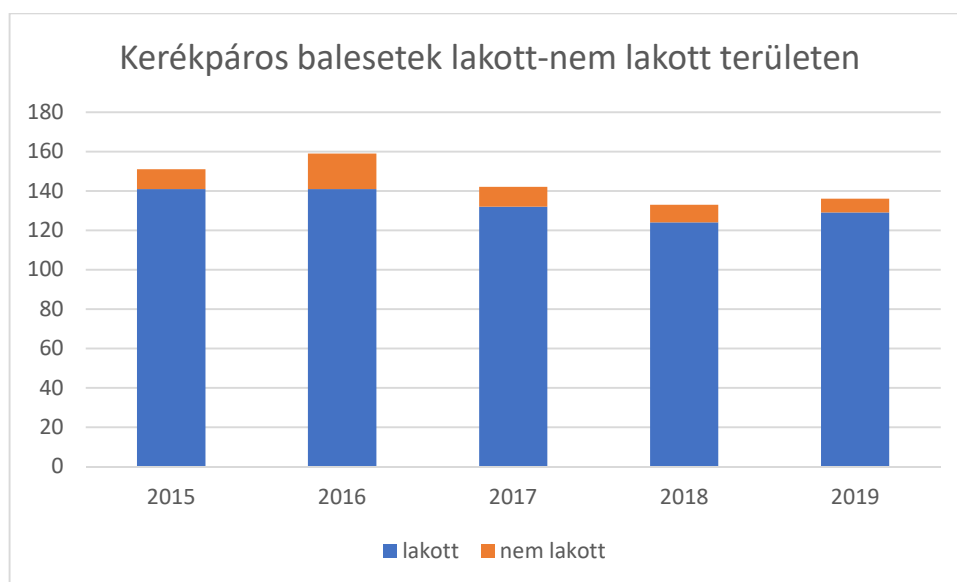
23. ábra: Kerékpáros személysérüléses balesetek GyMS megyében 2015-2019 között útkeszélők szerint

Az átfogó elemzésben fontos szempont még a lakott területen belül és azon kívül történt balesetek összevetése. A 16. táblázatból az állapítható meg, hogy a megyében öt év alatt történt 721 kerékpáros baleset 93%-a lakott területen belül történt és csak 7%-a lakott területen kívül.

Fontosnak tartjuk megemlíteni, hogy a balesetek jelentős részét kis költségvetésű forgalombiztonsági beavatkozással is meg lehet előzni.

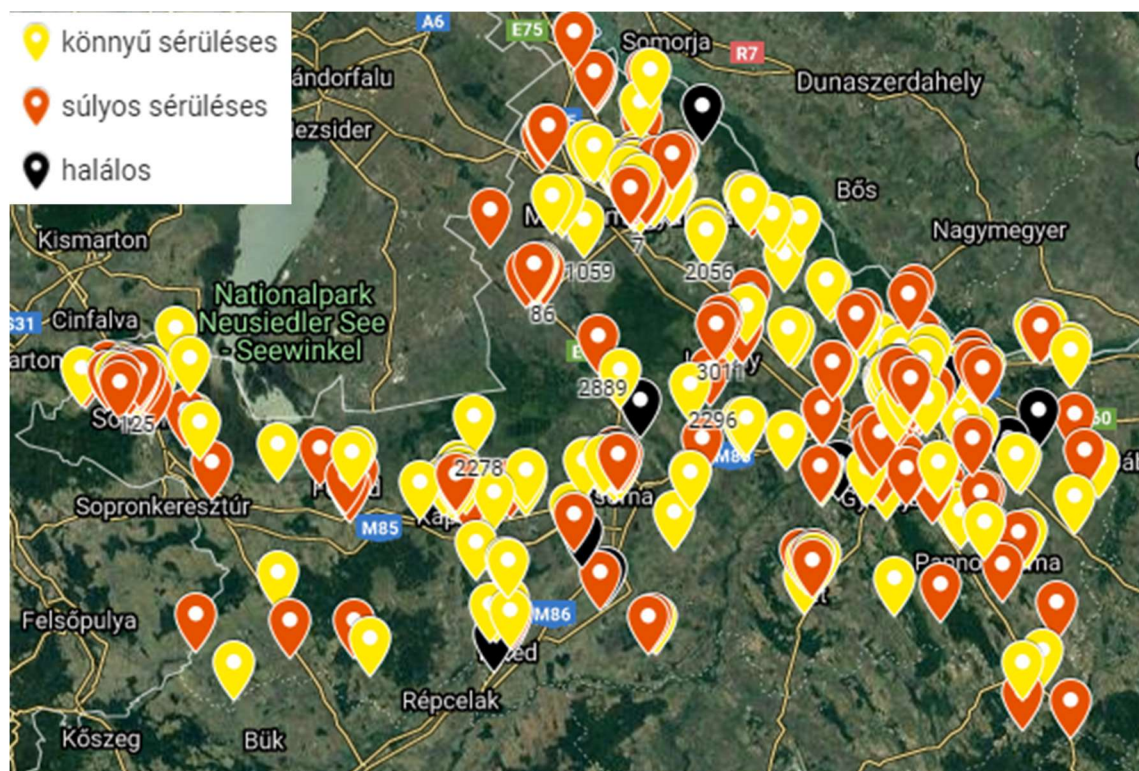
16.táblázat: Kerékpáros személysérüléses balesetek GyMS megyében 2015-2019 között lakott – nem lakott terület szerint

Év	lakott	nem lakott	
2015	141	10	151
2016	141	18	159
2017	132	10	142
2018	124	9	133
2019	129	7	136
összesen	667	54	721
%	93%	7%	100%



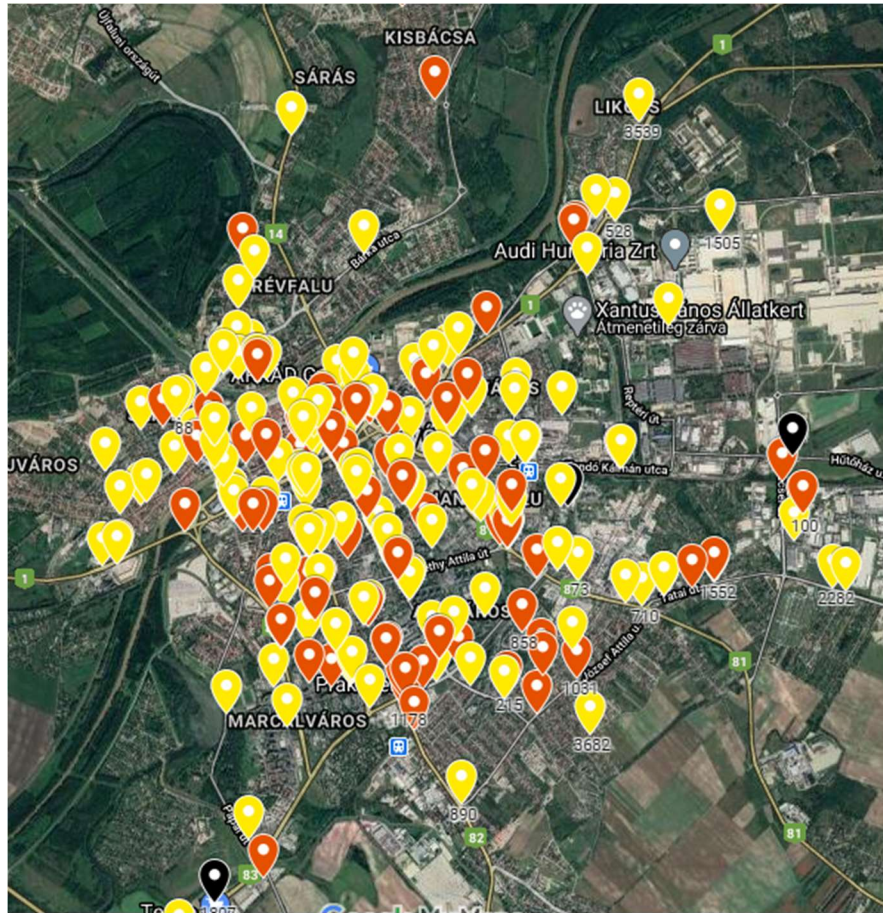
24. ábra: Kerékpáros személysérüléses balesetek GyMS megyében 2015-2019 között lakott – nem lakott terület szerint

A balesetek területi eloszlását a következő ponttérképeken követhetjük. A vizsgált öt évben történt és a 25. ábrán feltüntetett kerékpáros balesetek a megye majdnem egészét lefedik. A területi eloszlás azonban nem egyenletes. Már ezen az ábrán is látszik, hogy a kerékpáros balesetek a városokban és környékükön sűrűsödnek.

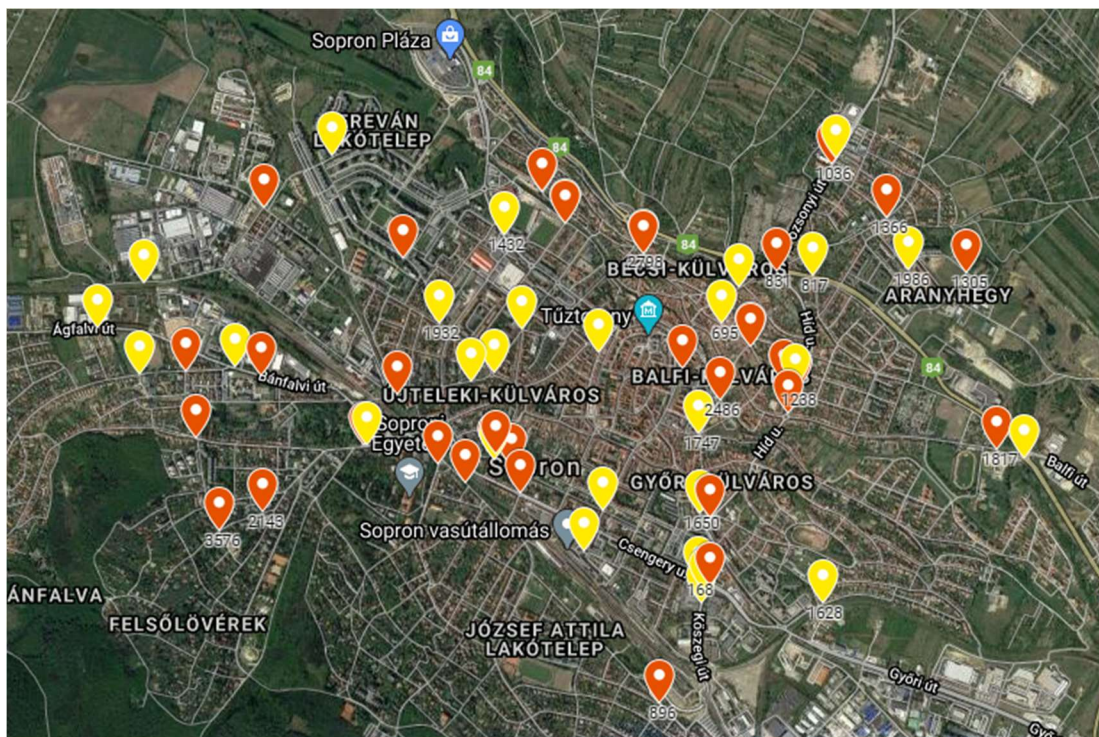


25. ábra: Kerékpáros balesetek területi eloszlása GyMS megyében 2015-2019 között

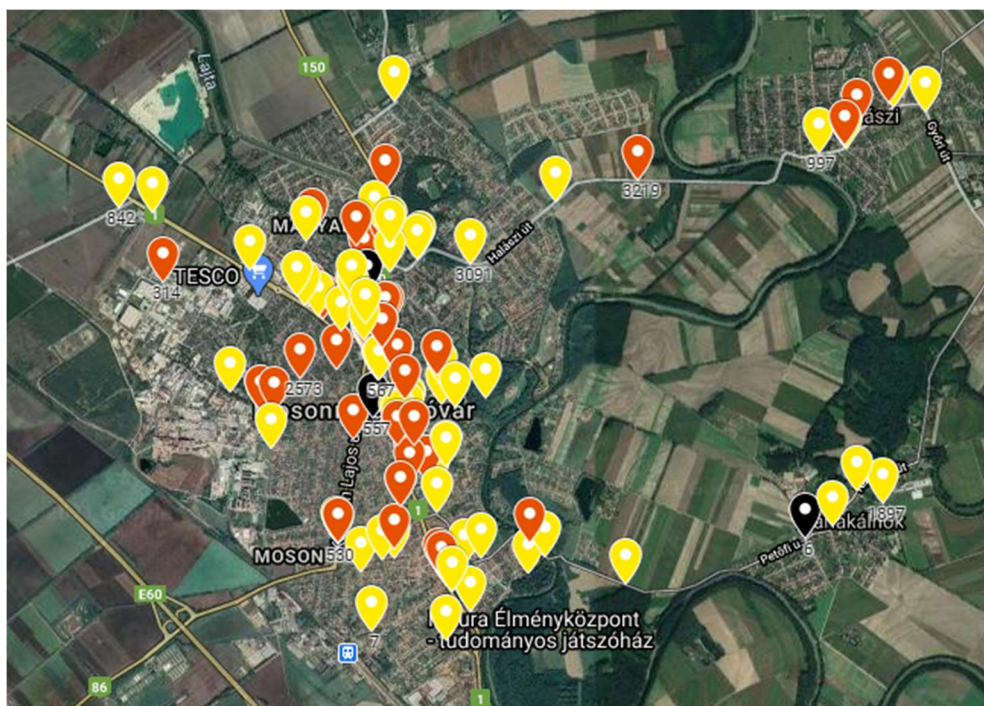
Egy-egy várost kinagyítva még jobban látjuk a balesetek sűrűsödését a nagyobb városokban (26-29. ábrák). A balesetek eloszlása egyenletes, főleg belterületre koncentrálódnak a balesetek összhangban a nagyobb kerékpáros forgalmi terheléssel. A hiányzó külterületi kapcsolatokra utalnak ugyanakkor a Kapuvár-Csorna, Jánossomorja-Csorna, Kapuvár-Sopron, Győr-Pápa szakaszokon történt balesetek.



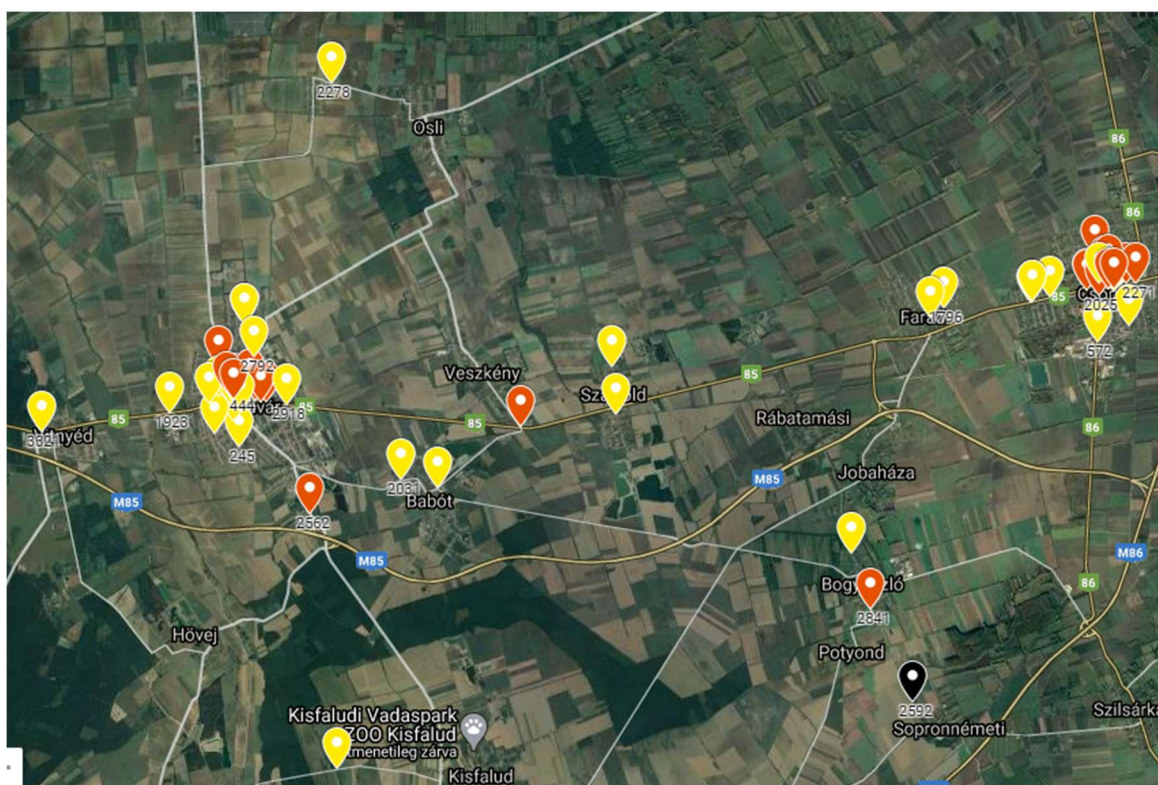
26. ábra: Kerékpáros balesetek területi eloszlása Győrben és környékén



27. ábra: Kerékpáros balesetek területi eloszlása Sopronban és környékén



28. ábra: Kerékpáros balesetek területi eloszlása Mosonmagyaróváron és környékén



29. ábra: Kerékpáros személysérüléses balesetek területi eloszlása Kapuváron, Csornán és a két város között

A 2. számú tervlapon, a Problématérképen ábrázoltuk a baleseti halmozódási pontokat. Valódi kerékpáros baleseti gócpont nincs a megyében.

3.2.9. Intermodalitás, kapcsolódás a közösségi közlekedéshez

A kerékpáros közlekedés egy komplex hálózatba való illesztéséhez figyelembe kell venni a többi közlekedési alternatívával való összekapcsolási lehetőséget is. Ezek az egyéb közúti, kötöttpályás, vízi közlekedést jelenti. Ahhoz, hogy az említett rendszereket összekapcsoljuk a kerékpáros közlekedéssel, olyan intézkedésekre, fejlesztésekre van szükség, melyek lehetővé teszik a kerékpárosok tájékozódását, kerékpárok szállítását, valamint a kerékpáros parkolást.

A B&R, illetve P&R rendszerek elősegítik az intermodális közlekedés fejlesztését. A B&R rendszer kiépítése során törekedni kell a kerékpárok kényelmes és biztonságos tárolására alkalmas helyek kialakítására. A megyében minden vasúti és buszpályaudvaron található a kerékpártámaszok, azonban minőségükben, kapacitásukban helyenként mutatkoznak hiányosságok.

A **Volánbusz** országszerte 97 autóbusz-állomáson létesített kerékpártárolókat, amelyek összesen 3112 db bicikli biztonságos tárolására alkalmasak. A 30. ábrán a győri buszpályaudvaron BikeBox kerékpártárolót mutatjuk be, ami már három helyen érhető el a megyeszékhelyen.



30. ábra: Magas színvonalú kerékpártárolás a győri buszpályaudvaron

(Fotó: kisalfold.hu, gyorbox.hu)

A tömegközlekedési formán belül a kötöttpályás közlekedést GyMS megyében kettő vasúttársaság működteti, a MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. A kötöttpályás közlekedési forma az utasszállítás mellett a kerékpárok szállítására is lehetőséget nyújt.

A **MÁV-START Zrt.** folyamatosan bővülő szolgáltatásokkal kíván az egyre növekvő kerékpárszállítási igényeknek eleget tenni. Hosszú távú fejlesztési programjuk célja, hogy minden vonaton biztosított legyen a kényelmes, kiszámítható kerékpárszállítás, hiszen ezt a népszerű szolgáltatást évente több mint háromezrezer veszik igénybe.



31. ábra: Kerékpárszállítás a MÁV szerelvényeken
(Fotó: www.kereparosklub.hu)

Várhatóan a kerékpáros-igények a jövőben még inkább növekedni fognak, idényszerűen változnak, azaz a tavasztól ősziig tartó szezonban magas; de munkába járáshoz télen is sokan igénybe veszik a vasúttársaság szolgáltatásait. A kiemelt turisztikai úti célok felé egyszerűbb kerékpárjegy konstrukció kidolgozása várható. További céljuk az autóbuszokon, pótlóbuszokon a kerékpárszállítás lehetőségének megteremtése.

Folyamatos a B+R parkolók, kerékpártároló kapacitások bővítése, főleg az elővárosi forgalommal érintett kis- és közepes forgalmú állomásokon, lehetőség szerint fordított U

vagy A alakú támaszok biztosítása, helyének kijelölése, az állomások akadálymentesítése és a vasúti átkelők átépítései, felújításai során a gyalogos és kerékpáros áthaladás érdekében azok gyorsabbá és biztonságosabbá tétele. (Forrás: www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/kerekparszallitas)

Kerékpárszállítás Magyarország turisztikai régióiba című (www.mavcsoport.hu) ábra megyei részletét a 27. ábra mutatja be.



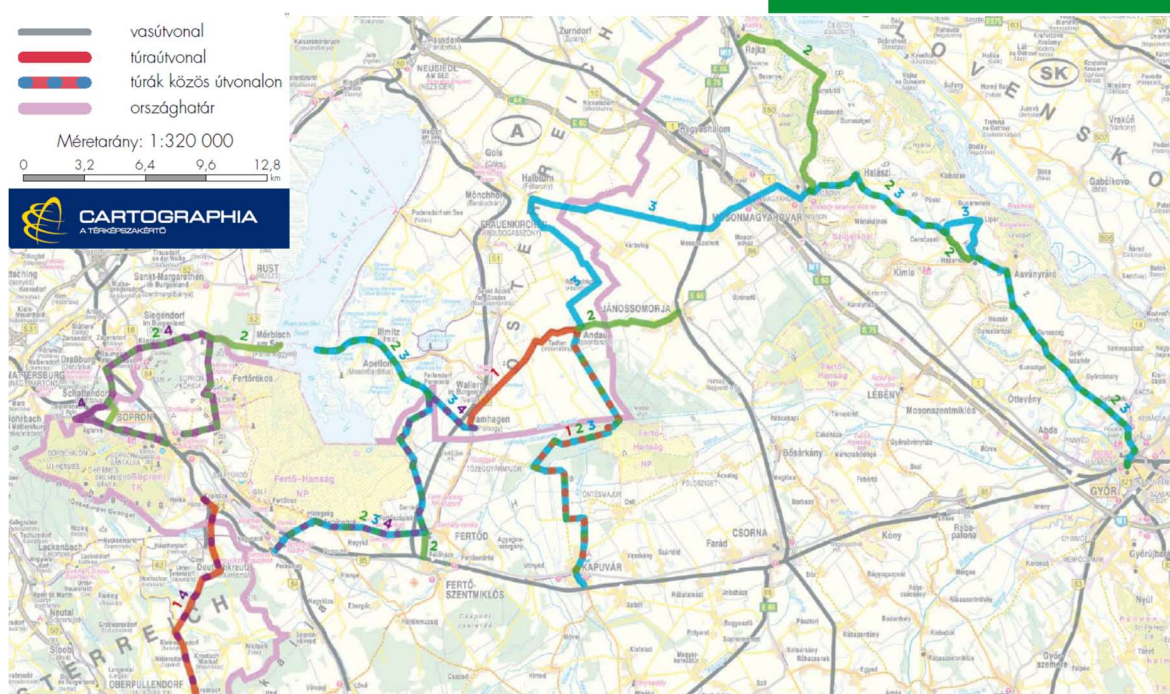
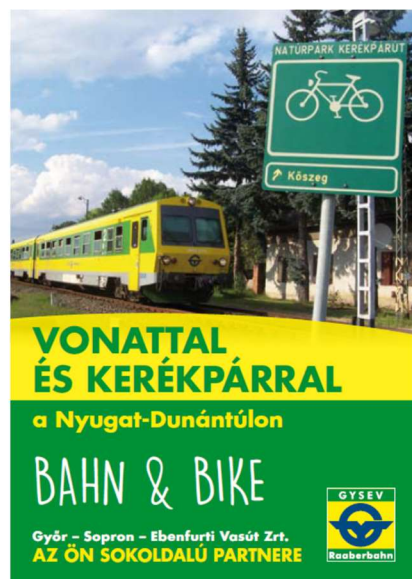
32. Kerékpárszállítási lehetőségek a megyében

(www.mavcsoport.hu)

Kerékpáros utazások a GYSEV Zrt. területén

A GYSEV Zrt. számos vasútállomásán biztosított a lehetőség a kerékpárok kényelmes és biztonságos elhelyezésére, ezáltal – kerékpár és vonat kombinálásával – egy fenntartható közlekedési forma támogatására. A társaság területén immár 39 vasútállomáson több mint 1500 kerékpár tárolható. GyMS megyében a GYSEV Zrt. vasútállomásain 20-30 darab, többségében nyitott kerékpártároló található, Fertőszentmiklóson 38, Kápuváron 44 db.

A kerékpáros turisták számára számos túraútvonalat kínál a társaság honlapján és kiadványaiban (27. ábra). (Forrás: www2.gysev.hu)



33. Kerékpáros túraútvonalak GYSEV Zrt. területén GyMS Megyében
(www2.gysev.hu)

4. A fejlesztési lehetőségek felmérése

4.1 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

Győr-Moson-Sopron megyét domborzati viszonyai kiválóan alkalmassá teszik a kerékpározásra. Ez alól Sopron városának nyugati területei jelentenek kivételt csupán, ott már nehézségeket okozhat a magasság leküzdése.

A megye településeinek távolsága és az úthálózat kiépítettsége is kedvez a kerékpározásnak, jelentős fejlődési potenciál rejlik még a kerékpározásban.

A kerékpározási részarány elmarad az alföldi régiókban tapasztalhatótól, de országos viszonylatban nem alacsony. A turisztikai igények kiaknázásában is vannak még lehetőségek, de különösen a napi közlekedési, munkába járási igények kerékpáros létesítményekkel való kielégítése jelenti a legnagyobb kihívást a közeljövő közlekedésfejlesztési feladataiban.

4.2 Települések fejlesztési elképzelései

A Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat elnöke, 2020. augusztus 10-én, kelt levelében tájékoztatta a megye polgármestereit az Európai Unió 2021-2027 évekre vonatkozó költségvetésének elfogadásáról és arról, hogy ezzel párhuzamosan megkezdődött a Pénzügyminisztérium (PM) Európai Uniók Források Felhasználásáért Felelős Államtitkárságának koordinálásában, az Operatív Programok tervezése is.

Az eltelt időszakban, bekövetkezett változások és a települések jövőbeni fejlesztési elképzeléseinek feltérképezése érdekében a megyei önkormányzat kérdőíves felmérést végzett a megyei települések körében.

A kérdőíves felmérés kitért a települések közlekedésfejlesztéssel és turizmusfejlesztéssel kapcsolatos problémáira és fejlesztési terveire is.

A közlekedés szempontjából leggyakoribb problémaként az utak, járdák állapotát és a közlekedésbiztonságot említették a települések. Leggyakoribb tervezett fejlesztésnek az útfelújítást, járdaépítést vagy felújítást, kerékpárút építését, a burkolatlan utak aszfaltozását említették a települések. Előfordult a vasútállomáshoz vezető közlekedési kapcsolatok fejlesztése is.

A turizmus szempontjából, a meglévő turisztikai adottságokkal rendelkező térségek települései több tervvel rendelkeznek, mint a többi település. A turizmust is megemlítő önkormányzatok tervei igen széles skálán mozognak, a kerékpárút építéstől kezdve egészen a kastélyfelújításig terjednek. A legtöbb település foglalkozik a kerékpáros turizmussal, sok helyen kerékpárút építését vagy kerékpáros pihenő létesítését kívánják megvalósítani a települések. A több turisztikai vonzerővel rendelkező települések tervei

szerint a kerékpárutak különféle attrakciókhoz (kiállítóhely, látogatóközpont, tó, szabadstrand, kilátó) vezetnek. Infrastruktúra jellegű fejlesztéseket, a határmenti kapcsolataik bevonásával is terveznek a határmenti települések megvalósítani, mint például határon átnyúló utat, hidat, kerékpárutat.

A felmérés eredményét az 1-8.sz. mellékletekben foglaltuk össze.

A 16 tervezett projekt 93.845 km-en, 471.750.000 forint tervezési költséggel lenne megvalósítható.

5. A tervezett fejlesztések bemutatása

5.1 A megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv kialakítása

A megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv kialakítása során figyelembe vettük:

- az Országos Területrendezési tervben meghatározott, a megy területére eső országos kerékpárút-törzshálózatot,
- Győr-Moson-Sopron Megye Területrendezési Tervében meghatározott térségi kerékpárút-hálózat megyei elemeit,
- A megye települési önkormányzatai 2020 szeptemberében kérdőívet töltöttek ki, amelyben az elmúlt öt évben megvalósított és a jövőben tervezett fejlesztéseiket foglalmazták meg. Összesen 136 db kérdőívet értékeltünk. A tervek közül azokat mérlegeltük, amelyek több települést összekötő kerékpárutakat említettek
- A Megbízótól adatokat kaptunk egy sor, bizonyos mértékig előkészített fejlesztésre.
- A hálózatban hiányokat azonosítottunk.
- Értékeltek az utóbbi évek gyorsforgalmi úthálózati fejlesztéseit.
- Figyelembe vettük a kerékpáros baleseti adatokat.
- Nem foglalkoztunk egyes települések belső hálózati fejlesztéseivel.
- Foglalkoztunk a munkába járási és az idegenforgalmi igényekkel is.

A tervben a fenti szempontokon kívül az alábbi hálózati prioritásokat foglalmaztuk meg.

- A főhálózat a megye főbb települési folyosóit szolgálja ki
- A városok környékén járuljon hozzá a baleseti helyzet javulásához
- Illeszkedjen meglévő hálózati elemekhez

A tervben az alábbi **főhálózati tengelyeket** határoztuk meg:

1. Győr-Csorna-Kapuvár-Sopron,
2. Győr-Mosonmagyaróvár,
3. Győr-Szigetköz-Mosonmagyaróvár,
4. Győr-megyehatár- (Székesfehérvár),
5. Győr-Pannonhalma - megye határ – (Veszprém)
6. Győr-megye határ – (Pápa),
7. Csorna – Mosonmagyaróvár
8. Csorna – megye határ – (Szombathely)
9. Sopron – megye határ – (Sárvár)

A tengelyek közül kettő kiépített kerékpárúttal rendelkezik, vagy a kerékpárút megyei szakasza befejezés előtt áll (Szigetköz, Pannonhalma). További tengelyeken gyorsforgalmi út üzemel vagy építés alatt áll. Ezekben a folyosókban felülvizsgálandó a párhuzamos főutak és mellékutak szerepe. A meglévő gyorsforgalmi szakaszok megnyitása óta eltelt időszak azt mutatja, hogy a főúton megmaradó forgalom nagysága és sebessége a legtöbb helyen továbbra sem teszi lehetővé a kerékpárosok útpályán történő vezetését, ezért indokoltá teszi kerékpáros létesítmény építését vagy kerékpározható utak kijelölését ezekben a folyosókban.

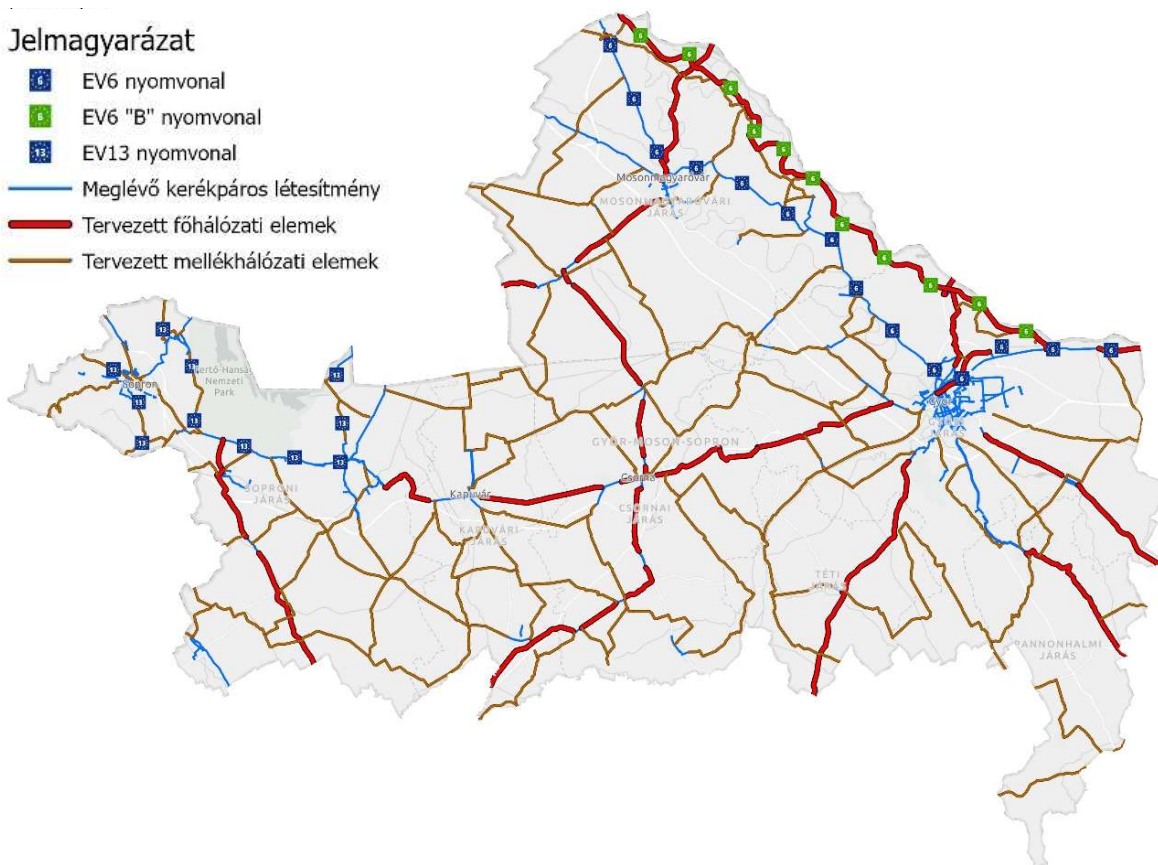
A tervezett fejlesztéseket a 34. ábra mutatja. Pirossal a tervezett főhálózati elemek, kékkel a meglévő létesítmények, és barnával a mellékhálózati elemek láthatók. Az úthálózat hosszértékei a következők:

- Országos kerékpárútvonal (rendezési terv alapján): 15 szakasz hossza 434 km
- Térségi kerékpárútvonal hossza (rendezési terv alapján): 765 km
- Tervezett létesítmények hossza: 292 km
- Tervezett kerékpározható utak hossza: 863 km

A tervezett új kerékpárutak beruházási költségének meghatározásánál kilométerenként 200 millió forint fajlagos költséget vettünk figyelembe. A mellékúthálózaton a burkolatok felújításával lehet az útszakaszokat kerékpározhatóvá tenni, aminek költségbecslésére 190 millió forintot vettünk alapul kilométerenként.

Jelmagyarázat

-  EV6 nyomvonal
-  EV6 "B" nyomvonal
-  EV13 nyomvonal
-  Meglévő kerékpáros létesítmény
-  Tervezett főhálózati elemek
-  Tervezett mellékhálózati elemek



34. ábra: A tervezett kerékpáros fő- és mellékhálózat

17. táblázat: Tervezett kerékpárforgalmi létesítmények hossza és hálózati szerepük

Leírás	Létesítmény	Hálózati szerep	Hossz (m)	Költség (MFt)
Vitnyéd-Agyagosszergény-Fertőendréd	kerékpárút	Fő	7 870	1 574
Dunakiliti-Feketeerdő-Mosonmagyaróvár	kerékpárút	Fő	14 436	2 887
Abda Kerékpár út építése a Rábca töltésén	kerékpározható út	Mellék	2 347	446
Beled-Vásárosfalu-Rábakecöl-megyehatár	kerékpárút	Mellék	7 033	1 407
Bezenye-Hegyeshalom	kerékpárút	Mellék	7 455	1 491
Csorna-Földsziget	kerékpározható út	Mellék	8 428	1 601
Jánossomorja-Mosontarcsa (Andau)	kerékpárút	Fő	3 275	655

Jánossomorja-Mosonudvar-Mosonmagyaróvár	kerékpárút	Fő	10 155	2 031
Kimle-Novákpusztá-Hédervár	kerékpárút	Mellék	6 903	1 381
Koroncó-Gyirmót	kerékpározható út	Mellék	2 922	555
Mosonszentmiklós-Öttevény	kerékpárút	Mellék	5 421	1 084
Pér-Böny	kerékpározható út	Mellék	6 430	1 222
László-major - Nyárliget	kerékpározható út	Mellék	3 405	647
Sopron-Harka	kerékpárút	Mellék	3 491	698
Szanyi Szent Anna kápolna-Szil	kerékpározható út	Mellék	7 108	1 351
Tápszentmiklós-megyehatár (Bársonyos)	kerékpározható út	Mellék	3 533	671
Gönyű-Komárom	kerékpárút	Fő	4 146	829
Győr-Vámosszabadi	kerékpárút	Fő	8 275	1 655
Győr-Vámosszabadi (országhatár)	kerékpárút	Fő	2 011	402
Pannonhalma-megyehatár (Veszprém)	kerékpárút	Fő	16 122	3 224
Mosonmagyaróvár Pozsonyi út	kerékpárút	Fő	1 480	296
Győrság-Pannonhalma	kerékpárút	Mellék	4 191	838
Csorna-Szilsárkány	kerékpárút	Fő	6 622	1 324
Csorna-Farád-Kapuvár	kerékpárút	Fő	11 996	2 399
Lébény-Zsejkepuszta(EV6)	kerékpárút	Mellék	8 923	1 785

Darnózseli-Lipót	kerékpárút	Mellék	2 744	549
Várbalog-országhatár	kerékpárút	Mellék	5 870	1 174
Fertőd-Petőháza	kerékpárút	Mellék	1 943	389
Nagycenk-Fertőparti kerékpárút	kerékpárút	Fő	3 173	635
Győr (Abda)-Csorna	kerékpárút	Fő	26 786	5 357
Csorna-Bősárkány-Jánosso-morja	kerékpárút	Fő	19 286	3 857
Győr (Abda)-Csorna	kerékpárút	Fő	1 652	330
Nagycenk-Sopronkövesd	kerékpárút	Fő	7 847	1 569
Sopronköves-megyehatár	kerékpárút	Fő	12 648	2 530
Szilrákány-Szil	kerékpárút	Fő	4 515	903
Szil-Páli	kerékpárút	Fő	4 162	832
Páli-megyehatár	kerékpárút	Fő	10 574	2 115
Gyirmót-Tét	kerékpárút	Fő	15 407	3 081
Tét-Gyaramat-megyehatár	kerékpárút	Fő	10 896	2 179
Győr-Pér	kerékpárút	Fő	8 522	1 704
Pér-Mezőörs-megyehatár	kerékpárút	Fő	11 318	2 264
Győr, Kossuth híd-813	kerékpárút	Mellék	7 285	1 457
Győr-Győrújbarát (Kisbarát)	kerékpárút	Mellék	3 105	621

Pinnyéd-Kunsziget	kerékpározható út	Mellék	4 416	839
Kunsziget-Dunaszeg	kerékpározható út	Mellék	5 573	1 059
egyéb	kerékpározható út	Fő	275	52
egyéb	kerékpárút	Fő	2 069	414
egyéb	kerékpározható út	Mellék	823 km***	
egyéb	kerékpárút	Mellék	7 623	1 525
ÖSSZESEN			341 667	67 889

***A mellékúthálózat egyéb, nem kiemelt szakaszainak kerékpározhatóvá tételét az ütemezésen túlmutatóan javasoljuk megvalósítani, ezért a költségek összesítésénél ezeket nem vettük figyelembe.

5.2 A közlekedési célú kerékpáros infrastruktúra aspektusai

A mindennapi, közlekedési célú kerékpározás kultúrájának megteremtése jelentheti a kerékpáros turizmus széles alapját, amely a helyi lakosság tömegeinek kerékpározási szokásait reprezentálja. E széles bázis nélkül a kerékpáros turizmus nem fejleszthető fenntartható módon. A környezetbarát közlekedés népszerűsítésében a legnagyobb kihívás a mindennapi gépjárműhasználók meggyőzése arról, hogy ne tekintsék az autós közlekedést életük nélkülözhetetlen részének. A feladat adott: rá kell ébreszteni őket arra, hogy léteznek más utazási módok is a napi közlekedésben, a nyaralásra menet és annak ideje alatt is. Csak az igazán kerékpárosbarát városok és régiók képesek arra, hogy nagyszámú külföldi kerékpáros turistát vonzzanak. A kerékpáros utazáson résztvevők egyben közlekedési célú kerékpározók is lehetnek egy-egy településen belül, továbbá a szabadidős kerékpározás lehetőségének megteremtése, a szolgáltatási színvonal helyi szintű fejlesztése alapvető feltétele a városi, közlekedési célú kerékpározásnak, illetve – közvetetten – a kerékpáros turizmus kialakulásának, fejlődésének [12].

A 3.2.7. fejezetben bemutatott, a megyében történt kerékpáros balesetek havi eloszlásából is megállapítottuk, hogy a kerékpáros baleseti csúcsok májusban és szeptemberben vannak, tehát nem a nyári turista főidényre esnek. A balesetek területi eloszlását vizsgálva megállapítottuk, hogy a kerékpáros balesetek a városokban és környékükön sűrűsödnek.

Az 5.1 fejezetben bemutatott megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv kialakítása során kiemelt figyelmet fordítottunk a mindennapi, közlekedési célú kerékpározás igényeinek kielégítésére. A teljes fő- és mellékúthálózat főként a közlekedési célú kerékpározást szolgálja, különösen a városok agglomerációs környezetében lévő vagy megvalósuló kerékpározható infrastruktúra. A megfogalmazott 9 főhálózati tengely (Győr-Csorna-Kapuvár-Sopron, Győr-Mosonmagyaróvár, Győr-Szigetköz-Mosonmagyaróvár, Győr-megyehatár- (Székesfehérvár), Győr-Pannonhalma - megye határ – (Veszprém), Győr-megye határ – (Pápa), Csorna – Mosonmagyaróvár, Csorna – megye határ – (Szombathely), Sopron – megye határ – (Sárvár)) is főként a munkába járási, a napi közlekedési igények kiszolgálását célozza. Ugyanakkor a helyi, térségi turisztikai használat is megjelenik rajtuk, nem választható el a kétféle használat élesen.

5.3 A szabadidős célú kerékpározás és szolgáltatásainak fejlesztési lehetőségei

5.3.1 Fertő-tó kerékpárút

A Fertő-Hanság Nemzeti Park osztrák határ menti elhelyezkedésének köszönhetően hozzáférhet a transzborder/interregionális, stb. jellegű pályázati forrásokhoz. A rendelkezésre álló forrásoknak köszönhetően megvalósíthat különböző infrastruktúrafejlesztési projekteket (közút, vasút, kerékpárút). A TDM tevékenysége nyomán kialakuló együttműködő hálózatok továbbfejlesztése révén komplex turisztikai projektek megvalósításában is részt vehet. A TDM tevékenységével összhangban a programok jobb összehangolásának és időbeli tervezésének megvalósulása is lehetővé válik.

Fejlesztési célok:

- ▶ A Fertő tó alap-infrastruktúrájának fejlesztése, vízminőség javítása Vendégfogadás és szállásadás infrastruktúrájának megteremtése a Fertő tónál.
- ▶ A helyi, térségi és külföldi kerékpáros turisták minőségi és mennyiségi igényeit kiszolgáló kerékpáros infrastruktúra fejlesztése (kerékpárút minőségének és kapacitásának javítása).
- ▶ Kerékpáros pihenőhelyek fejlesztése, kerékpáros szervízpontok kialakítása (elektromos kerékpárok töltési lehetőségének biztosítása).
- ▶ A kerékpáros turizmus összekapcsolása az egészségturisztikai és ökoturisztikai fejlesztésekkel (egészségturisztikai értékekkel, szolgáltatásokkal, gyógyvízzel, vízi turisztikai fejlesztésekkel) komplex projektek megvalósítása.

- ▶ A rekonstruált turistalátványosságok (Esterházy kastély, Barlangszínház, Kőfejtő, Belvárosi rekonstrukció) kerékpáros közlekedéssel történő jobb megközelíthetőségének biztosítása (infrastruktúra és tájékoztatás fejlesztése).
 - ▶ Sopron, Balf gyógyhelyek kerékpáros közlekedéssel történő jobb megközelíthetőségének biztosítása.
 - ▶ Térségi kínálatban megjelenő csomagajánlatok bővítése.
 - ▶ Egységes megjelenést biztosító komplex kerékpáros turizmust bemutató honlap fejlesztése.
 - ▶ Tájékoztatás fejlesztése (egységes táblarendszer, telefonos alkalmazások).
- [11]

5.3.2 Győr-Szigetköz

A Szigetközi térség szlovák határ menti elhelyezkedése szintén kiváló lehetőséget teremt a transzborder/interregionális, stb. jellegű pályázati forrásokhoz való hozzáféréshez. A Szigetköz egyedi természeti és környezeti adottságai, Pannonhalma nemzetközi ismertsége és prémium kategóriás turisztikai szolgáltatásai, valamint Győr kulturális öröksége az egész térség vonzerejét növelik.

Fejlesztési célok:

- ▶ Szigetközi aktív turizmust támogató fejlesztések, turisztikai infrastruktúra fejlesztések megvalósítása.
- ▶ Minőségi szolgáltatáskínálat megteremtése, kempingek fejlesztése
- ▶ Szigetközi aktív turisztikai attrakciókat támogató termékfejlesztések (pl.: Szigetközi kerékpáros és vízitúrák Szigetközi kalandpark).
- ▶ Kerékpáros turizmus fejlesztése – kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, egységes színvonal biztosítását támogató fejlesztések, kerékpáros pontok, pihenőhelyek kialakítása (elektromos kerékpárok töltési lehetőségének, szervizelésének biztosítása).
- ▶ EV6-t támogató fejlesztések megvalósítása.
- ▶ Gyermekbarát fejlesztési potenciál erősítése, családbarátság jobb érvényesítése.
- ▶ Egységes desztinációként való pozicionálás és márkázás.
- ▶ Együttműködések kialakítása, KKV-k bevonása, partnerség-építés termék-összekapcsolás, keresztpromóciók megvalósítása.
- ▶ Térségbe üzleti vagy sport céllal érkezők, mint turisztikai keresleti potenciál erősítése.
- ▶ EV6-EV13 összekötése.
- ▶ Szigetköz, mint aktív turisztikai célpont országos ismertségének megteremtése.

- ▶ Fejlesztések összehangolása.
- ▶ Mosonmagyaróvári vár turisztikai potenciáljának kihasználása.
- ▶ Tájékoztatás fejlesztése (egységes táblarendszer, telefonos alkalmazások).

5.3.3 Győr- Balaton

Bár a Balaton közvetlenül nem tartozik Győr-Moson-Sopron térségéhez, mégis a 2021-ben, a Győrt és a Balatont összekötő kerékpárút (126 km) nagyban növeli a megye kerékpáros turisztikai vonzerejét.

Fejlesztési célok:

- ▶ Győr-Pannonhalma-Bakonyalja-Balaton aktív turizmust támogató fejlesztések, turisztikai infrastruktúra fejlesztések megvalósítása.
- ▶ Minőségi szolgáltatáskínálat megteremtése, szálláshelyek fejlesztése.
- ▶ Aktív turisztikai attrakciókat támogató termékfejlesztések (pl.: Kerékpáros és „hegyi-túrák”, Bakonyi kalandpark).
- ▶ Kerékpáros turizmus fejlesztése – kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, egységes színvonal biztosítását támogató fejlesztések, kerékpáros pontok, pihe-nőhelyek kialakítása (elektromos kerékpárok töltési lehetőségének, szervizelésének biztosítása).
- ▶ Komplex családbarát termék- és szolgáltatáskínálat fejlesztések - új célpia-cok, keresleti szegmensek megkeresése - szenior és fogyatékos barát cso-magajánlatok, garantált programok kidolgozása - az egészségtudatosság erősítése.
- ▶ Egységes desztinációként való pozicionálás és márkázás.
- ▶ A térség, mint aktív turisztikai célpont országos ismertségének megterem-tése.
- ▶ Fejlesztések összehangolása.
- ▶ Tájékoztatás fejlesztése (egységes táblarendszer, telefonos alkalmazások).

5.3.4 A kiemelt turisztikai térségeket összekötő kerékpáros útvonalak

Annak ellenére, hogy az alábbiakban bemutatásra kerülő tervezett és meglévő kerékpárutaknak nincs kiemelt turisztikai jelentősége, szerepük mégis rendkívül fontos, hiszen a már meglévő kiemelt turisztikai térségek kerékpárútjait kapcsolják össze, illetve lehetőséget teremtenek új kiemelt turisztikai térségek kialakulásához. A turisztikai szerepen túl pedig hozzájárulnak a hivatásforgalmú kerékpáros közlekedési kapcsolatok biztosításához is.

Fejlesztési célok:

- ▶ Sopron- Fertő táj, Szigetköz, Rábaköz közötti kerékpáros közlekedési hálózati kapcsolatok biztosítása.
- ▶ EuroVelo6 és EuroVelo 13 közötti kerékpáros hálózati hiányok pótlása.
- ▶ Az aktív turizmust támogató fejlesztések, turisztikai infrastruktúra fejlesztések megvalósítása.
- ▶ Rábaköz, mint aktív turisztikai célpont országos ismertségének megteremtése.
- ▶ Rábaköz minőségi szolgáltatáskínálat megteremtése, kerékpáros turizmus fejlesztése – kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, egységes színvonal biztosítását támogató fejlesztések, kerékpáros pontok, pihenőhelyek kialakítása (elektromos kerékpárok töltési lehetőségének, szervizelésének biztosítása). Egységes desztinációként való pozicionálás és márkázás.
- ▶ Tájékoztatás fejlesztése (egységes táblarendszer, telefonos alkalmazások).

A Sopron-Fertő táj

A *Vitnyéd – Agyagosszergény – Fertőendréd* között épülő kerékpárút hozzájárul a *Sopron-Fertő táj* kiemelt turisztikai térség fejlődéséhez, az ökoturisztikai attrakciók szélesebb körben történő eléréséhez.

A *Fertő menti kerékpárút (EuroVelo13)* és a *Rábaköz-Hanság kerékpárút-hálózatát összekötő hiányzó bicikliút*, a két „szomszédvár”, Kapuvár és Fertőd közötti kerékpáros összekötését biztosítja. A tervezett fejlesztés kapcsolódik továbbá a TOP támogatással nemrég megvalósult Fertőd-Fertőszéplak és a korábban elkészült Kapuvár-Vitnyéd nagy forgalmú kerékpárutakhoz.

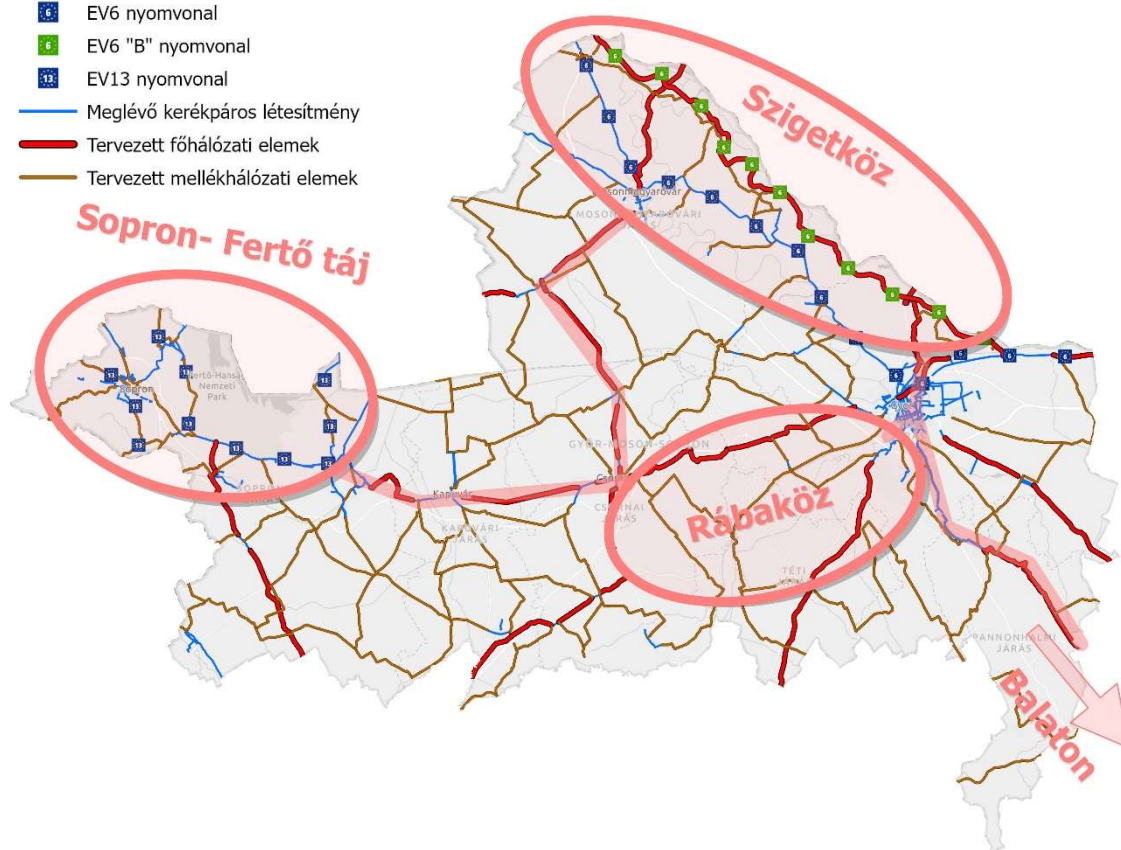
A *Sárród/Fertőújlak és a Fertőd-pomogyi út* között kerékpározható vegyes forgalmú út kiépítése is tervezett, mely kapcsolódik az EuroVelo13 kerékpárúthoz, valamint a Fertőújlaknál kiépített kerékpárutas tengelyhez. Lehetővé és vonzóbbá teszi a Fertőzug magyar és osztrák oldali látnivalóinak kerékpáros megközelítését.

A *Sopron-Harka kerékpárút* a Sk-Hu program támogatásával megvalósult SacraVelo kerékpáros zarándokutak hálózatának részeként kijelölt útszakasz. Itt jelenleg a 8645 jelű

(egyre nagyobb gépjármű-forgalmú) úton haladnak a kerékpárosok. A Sopron térségi kerékpáros körtúrák kijelölését támogató fejlesztés.

Jelmagyarázat

-  EV6 nyomvonal
-  EV6 "B" nyomvonal
-  EV13 nyomvonal
-  Meglévő kerékpáros létesítmény
-  Tervezett főhálózati elemek
-  Tervezett mellékhálózati elemek



35. ábra: Kiemelt turisztikai térségek és azokat összekötő kerékpáros útvonalak

Szigetköz és Rábaköz

A *Bezenye-Hegyeshalom* között épülő kerékpárút az 1501 sz. út mellett, az EuroVelo6- és az EuroVelo13 nemzeti kerékpárutakat köti össze.

A *Csorna és Földsziget* közötti kerékpározható vegyes forgalmú út kiépítése az EuroVelo13 nemzeti kerékpárút, a Hanság-főcsatorna határhídjai, a Hanság biciklivel látogatható részeit (pl. Király-tó, Esterházy madárvárta) összeköttetését biztosítja a Rábaköz központjával, Csornával.

A *Rábca töltésén Abda* irányába is tervezett turisztikai célú kerékpárút.

A *Beled-Vásárosfalu-Rábakecöl-megyehatár* kerékpárút a 8428 és 8611 sz. utak mellett kapcsolódik Beled város (Dél-Rábaköz központja) kerékpárútjaihoz, valamint a déli végpontjával a vízitúráiról nevezetes Rábához és a folyó kerékpározásra alkalmas töltéséhez.

A *Szany és Szil közötti kerékpározható vegyes forgalmú út* kiépítése a SacraVelo kerékpáros zárandokutak hálózatának részeként kijelölt, esős időben nehezen járható útszakasz. Az Sk-Hu program támogatásával megvalósult szili kerékpáros centrum és a szanyi búcsújáróhely közötti kitáblázott kerékpáros útvonal kritikus szakaszainak szilárd burkolattal történő ellátása tervezett. Szanynál kapcsolódik a vízitúráiról nevezetes Rábához és a folyó kerékpározásra alkalmas töltéséhez.

A *Rábaköz* nem szerepel a megye kiemelt turisztikai térségei között, annak sportturisztikai és ökoturisztikai szerepe a közeljövőben, különösen a kerékpáros infrastruktúra fejlesztések hatására erősödhet.

A Jánossomorja-Mosontarcsa (Andau) kerékpárút az EuroVelo6-és az EuroVelo13 nemzetközi kerékpárutakat köti össze a jövőben, míg a Jánossomorja-Mosonudvar-Mosonmagyaróvár kerékpárút a 86. sz. főút mellett (Mosonszolnok és Újrónafő településeket is szolgáló fejlesztés) megvalósuló fejlesztés, az EuroVelo6-és az EuroVelo13 nemzetközi kerékpárutakat köti össze. Ez utóbbi fejlesztés a kerékpáros munkába, iskolába és intézményekbe járást (Mosonmagyaróvár, Mosonszolnok, Jánossomorja üzeméibe) is szolgálja.

A *Gönyű – Ács kerékpárút* az EuroVelo6 útvonal Rajka-Dömös szakasz részeként; Komárom-Esztergom megyét is érintő fejlesztés.

A *Győr – Vámoszabadi kerékpárút* szintén a *hazai EuroVelo6 útvonalhoz kapcsolódó*, a szlovákiai EuroVelo hálózattal kapcsolatot biztosító szakasz legkritikusabb hiányzó eleme; a másik hiányzó elem a medvei Duna-hídon és az ártéri hidakon történő átvezetés.

A megyeszékhely és térségének kerékpáros turisztikai célú fejlesztései

Az *abdei kerékpárút* építése a Rábca töltésén, kapcsolódik a már kész Győr-Abda és tervezett *Abda-Öttevény-Lébény* kerékpárutakhoz és a Győr térségi kerékpáros körtúrák kijelölését is támogató fejlesztés.

A *Koronc-Gyirmót kerékpározható vegyes forgalmú út* kiépítése is elsősorban a Győr térségi kerékpáros körtúrák kijelölését támogató fejlesztés, de emellett a Győri munkába, valamint iskolába és intézményekbe járást is szolgálja.

A Pér és Bőny közötti kerékpározható vegyes forgalmú út kiépítése.

Az Sk-Hu program támogatásával megvalósult SacraVelo kerékpáros zárandokutak hálózatának részeként kijelölt, esős időben szintén nehezen járható útszakasz. A *Győr és Pannonhalma térségi kerékpáros körtúrák* kijelölését támogató fejlesztés.

Tápszentmiklós és Bársonyos közötti kerékpározható vegyes forgalmú út kiépítése a megyehatárig

Az Sk-Hu program támogatásával megvalósult SacraVelo kerékpáros zárandokutak hálózati részeként lett kitáblázva a Győr-Moson-Sopron és Komárom-Esztergom megyéket összekötő tárgyi út.

5.4 Egyéb turisztikai és szabadidős célú kerékpáros hálózatok és hálózatfejlesztési lehetőségek

Egyéb turisztikai és szabadidős célú kerékpáros hálózati kategóriába azokat az elemeket soroltuk, melyek célja elsősorban nem a turisztikai desztinációk kerékpáros megközelíthetőségének biztosítása, hanem a kerékpározáshoz, mint kikapcsolódási és szabadidős sport tevékenységhez kapcsolódó hálózati infrastruktúra biztosítása.

Győr-Moson-Sopron megyében a turisztikai vonzerővel rendelkező települések (Győr, Mosonmagyaróvár és Sopron) vonzáskörzetében összesen nyolc kerékpáros körútvonalat azonosítottunk, melyek nem a korábban bemutatott és kiemelt turisztikai kerékpárutak (EuroVelo6, Sacra Velo és Győr-Balaton) mentén, hanem azoktól eltérő nyomvonalon haladnak és lehetővé teszik a településekre érkező kerékpáros turisták többnapos kerékpárral történő kikapcsolódását. Ezek a kerékpáros körútvonalak egyben hozzájárulnak a győri, soproni és mosonmagyaróvári, valamint azok funkcionális vonzáskörzetében elhelyezkedő települések lakosainak egészségmegőrzéséhez is a kerékpáros aktív pihenés biztosítása révén.

A Győr-Győrzámoly-Győrújfalú-Győr kerékpárútvonal részben kerékpárúton, részben kisforgalmú kerékpározható úton, részben pedig szilárdburkolatú töltéskoronán halad. Ez a kerékpáros körútvonal hétfévente nem csak a kerékpárosok, de a rolleresek, görkorcsolyások és futók kedvelt útvonala is egyben.

A Győr-Gönyű-Vének-Győr kerékpárútvonal részben kerékpárúton, részben kisforgalmú kerékpározható úton, részben pedig a töltéskoronán halad. A Győr-Vének közötti töltéskorona megerősítésére és kerékpározhatóságának megvalósítására korábban az Észak-Dunántúli Vízügyi Igazgatóság építési engedélyezési tervdokumentációt készített, melyek engedélyezésére bár nem került sor a tervek felülvizsgálatát követően javasolnánk ennek a szakasznak a szilárd útburkolattal történő töltéskorona megerősítését. Ez a szakasz egyben a Sacra Velo úthálózatnak is eleme, valamint az Euro Velo 6 Budapest irányába haladó kerékpárút útvonalának is egyik alternatív nyomvonala. Véleményünk

szerint ennek a szakasznak a megépítése nagyban hozzájárulna Győr és vonzáskörzetének szabadidős kínálatának bővüléséhez is.

A Győr-Rábadpart-Gyirmót-Győr útvonal a fenti két kerékpáros útvonalhoz hasonlóan tovább színesítené a sportturisztikai palettát.

A Mosonmagyaróvár-Halászi-Dunasziget-Dunakiliti-Feketeerdő-Mosonmagyaróvár kerékpáros útvonal egyúttal hozzájárul a Szigetközi települések aktív kikapcsolódásához, másrészt többnapos kirándulási lehetőséget biztosít a Szigetközbe érkező turisták számára.

A Sopron-Ágfalva-Görbehalom-Brenbergbánya- Sopronbánhalma-Sopron és a Sorpon-Balf-Fertőrákos-Sopronkőhida-Tómalom-Sopron kerékpáros körútvonalak a turisztikailag kevésbé vonzó településeket is felhelyezi a falusi turizmus térképére.

A kisértőforgalmú utakon vezetett kerékpáros forgalom fokozott közlekedésbiztonságának biztosítása érdekében, az érintett szakaszokon javasoljuk a gépjárműforgalom sebesség csökkentésének szabályozását, a megfelelő minőségű útburkolat biztosítását és egyéb forgalomtechnikai megoldások (pl.: kerékpáros nyom, tábla) alkalmazását.

A javasolt turisztikai körutakat a 18. táblázat foglalja össze az útvonalakon rendelkezésre álló létesítmények és azok hosszának feltüntetésével.

18. táblázat: Javasolt turisztikai és szabadidős kerékpáros körutak

Sor- szám	Útvonal	Létesítmény	Régió	Hossz [m]	Össz. [m]
1	Győr(Révfalu)-Győrzámoly- Győrújfalú-Győr	töltés	Győr	8 164	15 903
		kerékpárút	Győr	7 188	
		kerékpározható út	Győr	550	
2	Győr-Nyúl-Écs-Ravasz- Pannonhalma-Pázmánd- falú-Győrság-Győr	kerékpárút	Győr	22 728	42 330
		kerékpározható út	Győr	19 602	
3	Győr-Ménfőcsanak-Győrúj- barát-Tényő-Sokorópátka- Ravasz-Pannonhalma-Écs- Nyúl-Győr	kerékpározható út	Győr	38 106	61 599
		kerékpárút	Győr	23 492	
4	Győr-Gönyű-Vének-Győr	kerékpárút	Győr	10 554	25 524
		töltés	Győr	11 913	
		kerékpározható út	Győr	3 057	
5	Győr-Rábapart-Gyirmót- Győr	töltés	Győr	5 417	18 248
		kerékpárút	Győr	6 295	
		kerékpározható út	Győr	6 536	
6	Mosonmagyaróvár-Halászi- Dunasziget-Dunakiliti-Fe- keteerdő-Mosonma- gyaróvár	kerékpárút	Mosonma- gyaróvár	5 202	31 985
		kerékpározható út	Mosonma- gyaróvár	19 866	
		töltés	Mosonma- gyaróvár	6 916	
7	Sopron-Balf-Fertőrákos- Sopronkőhida-Tómalom- Sopron	kerékpárút	Sopron	11 034	24 747
		kerékpározható út	Sopron	13 713	
8	Sopron-Ágfalva-Görbeha- lom-Brenbergbánya-So- pornbánhalma-Sopron	kerékpározható út	Sopron	17 809	20 841
		kerékpárút	Sopron	3 032	
Összesen				241 176	

A megye túraútvonalait a 9. sz. melléklet tartalmazza (a 83. oldaltól kezdve). A 9.2. sz. mellékletben Győr térségének, a 9.3. sz. mellékletben Mosonmagyaróvár térségének, a 9.4. sz. mellékletben Sopron térségének túraútvonalai külön is megtekinthetők.

5.5 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

Javasoljuk, hogy a települések központjában valamint azok belterületének határain, az elágazásoknál helyezzenek el jelzőtáblákat a 36. ábra mintájára.

Javasoljuk kerékpáros útirányjelző táblarendszer kialakítását Bejárható Magyarország Arculati Alapvetés kézikönyvben foglaltaknak megfelelően. A Kerékpározható közutak tervezése című (e-ÚT 03.04.13:2019) útügyi műszaki előírás is megfogalmaz követelményeket az útbaigazító és információs táblákat illetően (a 60-62. oldalán).

A kerékpáros útirányjelző tábla célja, hogy segítse a kerékpározókat az adott útvonal követésében és a tájékozódásban. Jellemzően csomópontokban jelzi, hogy milyen irányban és milyen távolságra érhető el az útvonalon a következő település, településrész, vagy egyéb fontos célpont. Amennyiben az útvonalnak száma vagy jele is van, úgy azt is jelöli.



36. ábra: Kerékpáros útirányjelző tábla a kézikönyv alapján

Az útbaigazításnak az első információ megadását követően folyamatosnak, következetesnek, összefüggőnek, valamint könnyen követhetőnek kell lennie helyismerettel nem rendelkező és külföldi turisták számára is.

A kerékpáros útbaigazító táblák rendszere az alábbi négy elemből áll:

- Kerékpáros útirányjelző tábla
- Kerékpáros útvonalat megerősítő tábla
- Egyéb információt adó tábla
- Terelőtábla

A táblák megtervezése, kihelyezése során az alábbi alapelveket kell követni:

Törekedni kell a megfelelő tájékoztatáshoz szükséges legkevesebb útbaigazító tábla alkalmazására, ugyanakkor legfeljebb 3 km hosszú lehet az a szakasz, amelyen a kerékpáros nem kap újabb információt, megerősítést, illetve maximum 10 km hosszú az, amelyen nem kap távolságjelzést.

Különösen fontos a kerékpáros útvonalak elején és végén, illetve települések központjában és a fontos becsatlakozási lehetőségeknél a továbbhaladási irány(ok) jelzése útirányjelző táblával.

A tájékoztatást további, jellemzően turisztikai információkkal is célszerű kiegészíteni. Az ilyen információs táblák röviden bemutatják a túrázóknak a környék főbb nevezetességeit, látnivalóit, illetve a rajta lévő térkép segíti azok felkeresését is. Az információs táblákat célszerű kerékpáros pihenőhelyeken vagy a túraútvonalak szétválási, keresztezési pontjainál, esetleg településközpontokban elhelyezni.

Teljes méret: **820x1220 mm**



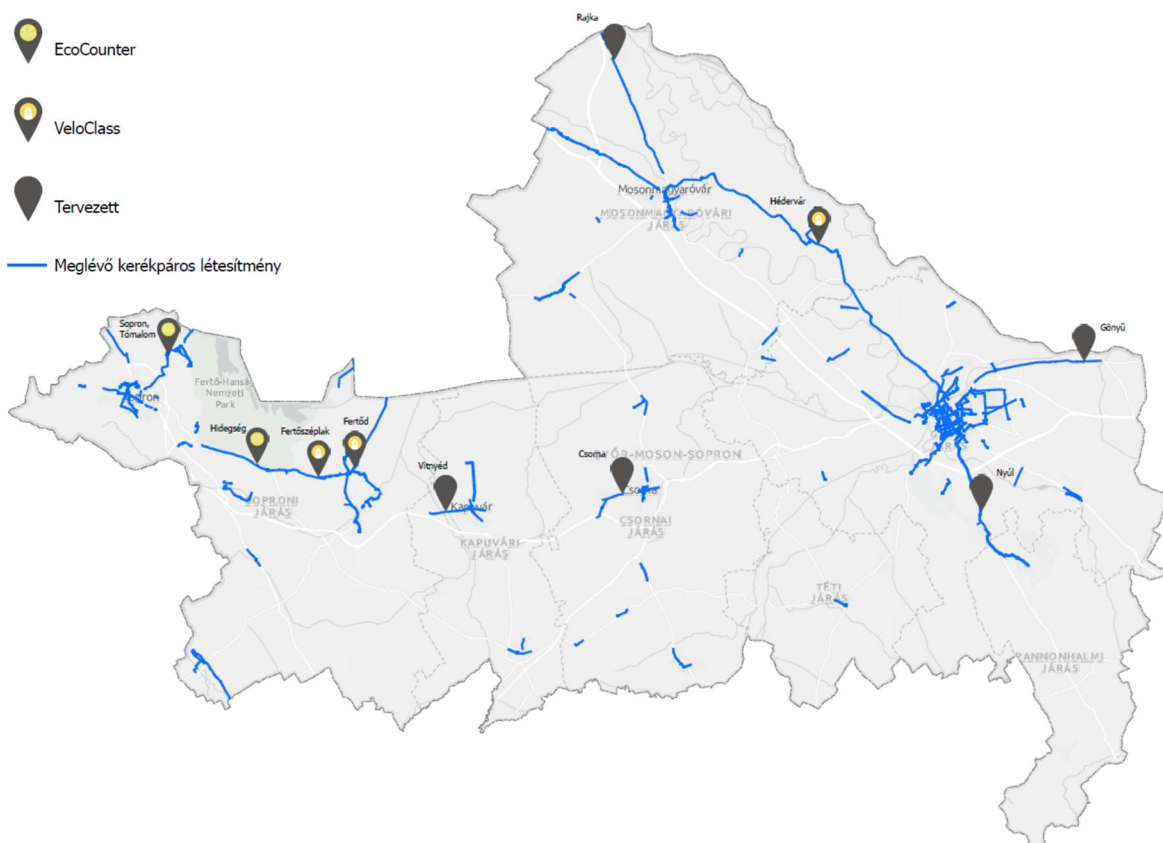
37. ábra: Kerékpáros információs tábla a kézikönyv alapján

5.6 Kerékpáros adatgyűjtés

A kerékpáros forgalomszámlálást javasoljuk 5 évente megismételni, hogy a változó hálózati biztonsági és forgalom-lefolyási változásait figyelemmel tudjuk kísérni. Nagy forgalmú helyszíneken javasoljuk továbbá automatikus forgalomszámlálási berendezések elhelyezését. Ezek egyrészt folyamatosan tájékoztatják a fenntartót a forgalomlefordulás változásáról, továbbá szemléletformáló hatásuk is van, mivel az elhaladó kerékpárosok számát folyamatosan kijelzi, ezzel ösztönözve az embereket a kerékpározásra.

A meglévő automatikus forgalomszámlálási berendezések mellett a következő kereszt-metszetekben javasoljuk továbbiak elhelyezését (38. ábra):

- Mosonmagyaróvár - Rajka közötti szakaszon
- Győr – Gönyű relációban
- Győr – Pannonhalma relációban
- Kapuvár – Vitnyéd közötti szakaszon
- Csorna – Kóny közötti szakaszon



38. ábra: Meglévő és tervezett forgalomszámlálási berendezések és típusuk

5.7 Kerékpáros pihenőhelyek

Javasoljuk a kerékpáros turisztikai úthálózat mentén 10-15 km-ként a pihenőhelyek kialakítását úgy, hogy az adott pihenőhely a helyszíni adottsághoz igazodjon, viszont a környezetében a forgalmat ne akadályozza. A pihenőhelyek elhelyezésénél törekedni kell arra, hogy több útvonalon folyó kerékpáros forgalom számára elérhető legyen. A pihenőnek legalább négy főnek kell biztosítani ülőhelyet fedett kialakítású létesítményben. A kerékpáros pihenőhelyen a következő szolgáltatások kialakítása szükséges:

- esővédő/árnyékoló létesítmény,
- asztalok, padok,
- kerékpártároló hely (támaszok távolsága legalább 1,00 m)
- szeméttárolók,
- információs tábla:
- térkép,
- a közelben lévő WC és ivóvíz-vételező hely jelzése.

A kerékpáros pihenőhelyen a következő szolgáltatások kialakítása ajánlott:

- WC,
- ivóvíz-vételező hely,
- szerszámkészlet,
- ingyenes WiFi-kapcsolat,
- töltési lehetőség mobil eszközök számára.



39. ábra: Kerékpáros pihenőhely a Győr-Zirc útvonalon (Fotó: saját)

5.8 Kerékpárosbarát szolgáltatói hálózat

A **Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség** (MAKETUSZ) a Gazdaságfejlesztési és Innovációs Program keretében pályázatot nyert a Sopron-Fertő kiemelt turisztikai fejlesztési térség, kerékpáros turizmus fejlesztésére. A projekt keretében sor kerül a Sopron-Fertő kiemelt turisztikai fejlesztési térség teljes területén a kerékpáros turizmus élénkítésére, amit a kerékpáros turisták igényeit kiszolgáló kerékpárosbarát szolgáltatásfejlesztések megvalósításával érnek majd el. A komplex módon megtervezett szolgáltatásfejlesztések turisztikai vonzerő képességét tovább erősíti, hogy a fejlesztési helyszínek több esetben a kiemelt örökséghelyszínek.

A projekt során megvalósítani tervezett elemek¹:

1. Kerékpárutak fejlesztése

- ▶ Sopron-Fertőrákos kerékpárút felújítása;
- ▶ Fertőrákos, Patak sor útburkolat felújítás, kerékpáros infrastruktúra kialakítás;
- ▶ Fertőújlak, Fő utca útburkolat felújítás, kerékpáros infrastruktúra kialakítás.

2. Kerékpáros Információs és túraközpont kialakítása Fertődön, mely több funkció betöltésére is alkalmassá válik, családok és mozgásukban korlátozottak számára is elérhető eszközparkot biztosít.

3. Kerékpáros megállópontok létesítése összesen 17 helyszínen, az alábbi településeken: Sopron, Fertőrákos, Fertőboz, Hidegség, Fertőhomok, Hegykő, Fertőd, Sarród, Sopronhorpács, Zsira, Röjtökmuzsaj és Bük.

4. Forgalomszámlálók telepítése összesen 3 helyszínen: a rendszer egyik újjátalaként elhelyezésre kerül a területen 3 olyan új szenzorokkal felszerelt számláló, amelyek a kerékpárosok mellett információkkal szolgálják mindazokat, akik érdeklődnek a térség aktuális időjárási adatai iránt.

5. Kerékpárosbarát szolgáltatásfejlesztéshez szükséges eszközök beszerzése:

- ▶ kerékpárok (gyermek és mozgáskorlátozott kerékpár is);
- ▶ logisztikai szállító eszközök;
- ▶ rendezvények lebonyolításához szükséges eszközök;
- ▶ informatikai és hangtechnikai eszközök;
- ▶ kerékpáros szervizcsomagok.

6. Minősítési rendszer kialakítása: a MAKETUSZ és az MTÜ együttműködésével adaptálásra kerül a legismertebb, és az Európai Kerékpáros Szövetség által jó gyakorlatnak tekintett és promotált BikeFriendly nemzetközi kerékpáros turisztikai minősítési rendszer, ez egyben a program nemzetközi minőségbiztosítását is jelenti. A fejlesztés célja a nemzetközileg is reálisan promotálható szubregionális minősítési rendszer kialakítása, amely feltétele az Európai Kerékpáros Szövetség által kidolgozott térinformatikai és promóciós rendszeréhez való csatlakozásnak.

7. Látogatóbarát fejlesztések: reszponzív mobil applikáció és kerékpáros turisztikai portál fejlesztése.

Forrás: A kerékpáros turizmus fejlesztése a Sopron-Fertő kiemelt turisztikai fejlesztési térségben – GINOP-7.1.9-17-2018-00020 - MAKETUSZ

8. Kapcsolódó szoft tevékenységek megvalósítása:

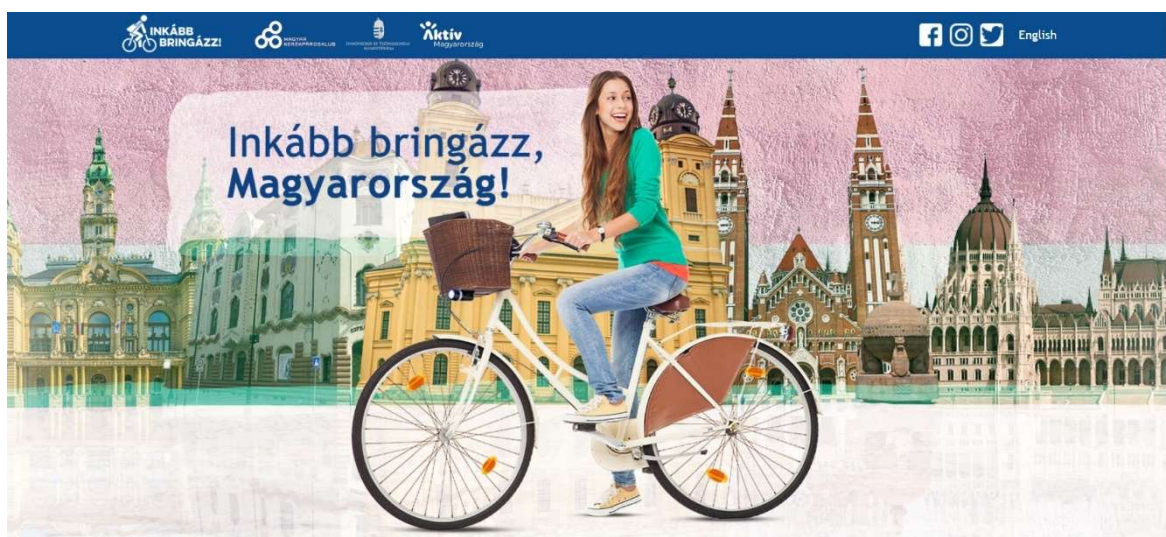
- ▶ turisztikai szemléletformáló rendezvények szervezése;
- ▶ garantált programok kidolgozása turisztikai szakértő közreműködésével;
- ▶ bevezető marketingre irányuló marketingkommunikációs eszközök megvalósítása.

5.9 Kísérő intézkedések

A szemléletformálás az egyik legfontosabb eleme a lakosság kerékpárra „szoktatására”. Nagyon sok rossz beidegződés, félinformáció él az emberek fejében a kerékpározás kapcsán. Sokak számára a kerékpár nem egy, a mindennapi közlekedésben használatos jármű, hanem sporteszköz, vagy csupán szabadidős eszköz.

Ezeket a gátakat kell átvágni ahhoz, hogy a kerékpár választása a többi közlekedési eszközzel szemben tudatos választás legyen. A döntést elősegítendő a mindenki számára ismert racionális érvek (olcsó, környezetkímélő, gyors, egészséges) mellett a pozitív üzeneteknek, az imázskampányoknak is ugyanakkora szerepet kell játszania (divatos, trendi).

Jó szemléletformáló eszközt kínálnak a kampányok, ahogy a Bringázz a munkába kampány (<https://www.bringazzamunkaba.hu/>), melynek célja, hogy megtapasztalja mindenki, mennyire egyszerű és természetes kerékpárral érkezni a munkába a hétköznapiakon.



40. Bringázz a munkába kampány felhívása (Forrás: www.bringazzamunkaba.hu)

A kampány keretében a közösségi médiában is elérhető videósorozat készült, melyben a kerékpározással kapcsolatos tévhitekről, a közlekedésben résztvevők együttműködéséről és mindennapos élethelyzetekről kaphatunk tájékoztatást.

Háromrészes videósorozatban mutatjuk be, hogyan bringázz



41. Tájékoztató videó (Forrás: www.bringazzamunkaba.hu)

Az évente megrendezésre kerülő Európai Mobilitási Hét nemzetközi kampány célja a környezetbarát és fenntartható városi közlekedés, beleértve a kerékpározás népszerűsítése. Az Európai Mobilitási Hét alkalmából sok éve rendeznek eseményeket a megye városaiban, településein.

Nagy szerepük van a szemléletformálásban a kerékpározást népszerűsítő, kerékpáros tematikával foglalkozó városi civil szervezeteknek. Többségük a versenysport mellett amatőr versenyek szervezésével vagy egyéb programokban való közreműködéssel tudja előbbre mozdítani a kerékpározás ügyét.



42. Európai Mobilitási Hét logója

5.10 A tervezett fejlesztések megvalósításának ütemezése, több fázisú intézkedési terv

A jelen dokumentumban tervezett kerékpárúthálózati fejlesztéseket rövid- és középtávon javasoljuk megvalósítani.

Rövidtávú fejlesztések, I. ütem:

A települési önkormányzatok által turisztikai szempontból legsürgősebb fejlesztési javaslatok, amelyekről kész tervekkel rendelkeznek. Ez 16 projektből álló lista 94 km-nyi főleg önálló kerékpárút építését foglalja magában. A szakaszokat háromszög pajzsban számozva az 1. tervlap tartalmazza piros jelöléssel.

Középtávú fejlesztések, II. ütem:

A megye kerékpáros főúthálózatának még meg nem épült további szakaszai. A főúthálózat főként turisztikai jelentőségű útszakaszainak kiépülése után a hivatásforgalom további igényeit kiszolgáló létesítmények építését javasoljuk a megye nagyvárosainak összekötésével. A közutak forgalma és sebessége miatt a főúthálózat kiépítendő szakaszain gépjárműforgalomtól elválasztott létesítmény kiépítését javasoljuk.

Hosszútávú fejlesztések, III. ütem:

A rövid és középtávú fejlesztési javaslatok teljes vagy nagymértékű részleges megvalósulása után javasoljuk a főhálózati terv felülvizsgálatát, aktualizálását (2030 körül), és felmerülő igények kielégítésére újabb útszakaszok önálló kerékpáros létesítménnyel való ellátását. Mindemellett javasoljuk a mellékúthálózat kerékpározhatóságának megteremtését azokon a szakaszokon is, ahol a kerékpáros közlekedés a burkolat minősége vagy szélessége miatt nem biztonságos.

5.11 Eszköz- és intézményrendszer

Az első pontban az önkormányzatok utak és kerékpárutak tervezésével, kivitelezésével és üzemeltetéssel kapcsolatos feladatai kerülnek ismertetésre, majd a kerékpáros fejlesztések intézményrendszere és az azok megvalósítására bevonható lehetséges források köre kerül bemutatásra, tekintettel a települések fejlesztési igényeire.

Magyarország önkormányzatairól a 2011. évi CLXXXIX. Törvény rendelkezik [14]. A törvény értelmében a helyi önkormányzatok az egységes állami szervezetrendszer részeként hozzájárulnak az Alaptörvényben foglalt államcélok megvalósításához, elősegítik a jogszabályi kötelezettségek teljesítését. A törvény II. fejezete rendelkezik az önkormányzati feladat- és hatáskörök szabályozásáról. Az önkormányzatok kötelező feladat- és hatásköre adottságaik szerint kerül meghatározásra.

A helyi közutak és tartozékainak kialakítása és fenntartása az önkormányzatok kötelező feladat- és hatáskörébe tartozik. A helyi közutak kezelőjeként a törvény a települési önkormányzatokat nevezi meg. Az önkormányzatoknak lehetőségük van a helyi közutak és műtárgyaik működtetését a többségi tulajdonukban álló gazdasági társaságnak átadni, illetve a feladat ellátására koncessziós szerződést kötni.

A közutak építését, átadását, valamint elbontását a Nemzeti Közlekedési Hatóság engedélyezi. Ez alól kivételt képez a járdák, gyalogutak építésének, korszerűsítésének, elbontásának engedélyezése, ugyanis ez a települési önkormányzat jegyzőjének hatásköre.

A közútkezelő köteles gondoskodni arról, hogy a helyi közút a biztonságos közlekedésre alkalmas állapotban legyen, környezete esztétikus és kulturált legyen, a közutat, annak forgalmi rendjét és a meghatározó jelzéseket, illetve az úttal kapcsolatos adatokat nyilvántartsa, kijavítsa a megrongálódott közutat, a biztonságot veszélyeztető helyzetet elhárítsa, gondoskodnia kell a helyi közút tisztántartásáról, a téli síkosság mentesítésről, hó takarításról.

A 355/2017. (XI. 29.) Korm. rendelet szól az országos kerékpárút-törzshálózat egyes elemeinek és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszai kezelőjének kijelöléséről [15].

A Korm. rendelet értelmében a Kormány a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (3) bekezdés a) pont 39. alpontjában kapott felhatalmazás alapján, az Alaptörvény 15. cikk (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

A rendelet hatálya kiterjed az országos kerékpárút-törzshálózatba tartozó és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszaira (a továbbiakban együtt: kerékpárútszakasz).

Az illetékes önkormányzat kezelésében lévő önálló kialakítású kerékpárutak, illetve közös vagy elválasztott gyalog- és kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszai körébe tartoznak

- a) az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény 1/6. mellékletében meghatározott országos kerékpárút-törzshálózatba tartozó kerékpárutak, továbbá
- b) az a) pontba nem tartozó, főutakkal párhuzamosan meglévő kerékpárutak.

A kerékpárútszakaszokat a közlekedésért felelős miniszter az általa vezetett minisztérium honlapján teszi közzé.

A kerékpárútszakaszok vonatkozásában a Kkt. 33. § (1) bekezdés d) pont da) alpontja szerinti fenntartási, fejlesztési és a fejlesztéssel összefüggő üzemeltetési feladatokat a Magyar Közút Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság közútkezelőként látja el a miniszterrel kötött szerződés alapján. A közútkezeléssel érintett kerékpárútszakaszok vonatkozásában a települési önkormányzat együttműködik a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-vel a fenntartási, üzemeltetési feladatainak ellátásában és az adott kerékpárútszakaszhoz kapcsolódó fejlesztési tervek, programok végrehajtásában.

A kormány 2016-ban a kerékpáros és más aktív életmódot szolgáló fejlesztések támogatására és koordinálására Révész Máriuszt nevezte ki aktív Magyarországért felelős kormánybiztosnak. A költségvetés minden addiginál jóval nagyobb támogatást biztosított az aktív életmódot szolgáló fejlesztésekhez. Ekkor kezdődtek a nagyszabású és elhúzódó kerékpárút tervezések. Az Aktív Magyarországért Felelős Kormánybiztosi Irodán túl az Innovációs és Technológiai Minisztériumban ma már van önálló kerékpáros főosztály, és 2019 augusztusától kezdve működik az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ is. A Fejlesztési Központ munkáját nagyon sok országos (Magyar Kerékpáros Klub) és helyi civil szervezet, és önkormányzat támogatja, az aktívabb Magyarország érdekében

5.12 A finanszírozás lehetőségei

5.12.1 Kohéziós politikai operatív programok 2021-2027

A 2021-2027 közötti operatív programok pénzügyi kerete és a pályázati felhívások jelenleg még nem ismertek, de a PM tervezete szerint Magyarország 2030-ig szóló kiemelt célkitűzése a gazdasági és társadalmi versenyképesség növelése az alábbi alcélok teljesítésével:

- ▶ gyarapodó, egészséges és a munkaerőpiacon versenyképes népesség;
- ▶ csúcstechnológiájú, innovatív, magas hozzáadott értéket előállító Magyarország, a magyar termelési kultúra XXI. századi újjászületése;
- ▶ energiatfüggetlen Magyarország, tiszta és biztonságos környezet;
- ▶ gyors és kényelmes közlekedés, elérhetőség javítása az országban és a Kárpát-medencében;
- ▶ vonzó vidéki életmód;
- ▶ Kárpát-medencei régió nemzetközi versenyképességének növelése.

A **kerékpáros közlekedésfejlesztéshez kapcsolódó célok** elérését és megvalósítását, a **kohéziós politikai programok 2021-2027** periódusában, az alábbi operatív programokon keresztül kívánja elérni a kormány:

Terület- és Településfejlesztési OP (TOP plusz)

- ▶ Célja, a területi elmaradottság tompítása és a települések átfogó fejlesztése

TOP+ kerékpáros közlekedésfejlesztéshez kapcsolódó részcélok:

- ▶ A társadalmi és környezeti szempontból fenntartható turizmus fejlesztés keretében turisztikai célú kerékpárutak és kapcsolódó szolgáltatások (pl.: kerékpáros pihenők, szervízpontok, kerékpárkölszönzök) fejlesztése.
- ▶ Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitását ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés keretében hivatásforgalmú kerékpáros közlekedési infrastruktúrafejlesztések és kapcsolódó szolgáltatások (pl.: kerékpár tárolás) megvalósítása.
- ▶ Fenntartható települési közlekedésfejlesztés keretében, kerékpáros közlekedési infrastruktúrafejlesztések és kapcsolódó szolgáltatások (pl.: kerékpár támaszok, fedett és nyitott kerékpártárolók, kerékpárkölszönző rendszerek) megvalósítása településen belül.

Integrált Közlekedésfejlesztési OP (IKOP plusz)

- Célja, a gyors és kényelmes közlekedés elérése a kötött pályás és a közúti hálózatokon, továbbá a tiszta üzemű közlekedés részarányának növelése.

IKOP+ kerékpáros közlekedésfejlesztéshez kapcsolódó részcélok:

- Fenntartható városi közlekedés fejlesztés keretében, települések közötti és településen belüli kerékpáros közlekedési infrastruktúrafejlesztések és kapcsolódó szolgáltatások megvalósítása, a fejlesztések vasúti közlekedéssel való összekapcsolása (pl.: kerékpár támaszok, fedett és nyitott kerékpártárolók, kerékpár-megőrzők létesítése a vasút állomásokon) megvalósítása településen belül.

Környezeti és Energiahatékonysági OP (KEHOP plusz)

- Célja, a klímaváltozás megelőzéséhez való hozzájárulás energiahatékonysági, vízgazdálkodási, környezeti, valamint a körforgásos gazdálkodásra való átállást célzó fejlesztésekkel;

KEHOP+ kerékpáros közlekedésfejlesztéshez kapcsolódó részcélok:

- Árvízvédelmi fejlesztések keretében, töltés koronák szilárd burkolattal történő megerősítése, turisztikai és szabadidős célú kerékpározás lehetőségének biztosítása.

Digitális Megújulás Operatív Program Plusz (DIMOP Plusz)

- Célja, a széleskörű digitális megoldások bevezetése a közigazgatási munkába, valamint a közszolgáltatások rendszerébe (pl. korszerű adat-védelmi, adatelemzési, feldolgozási megoldások, mesterséges intelligencia stb.). A nyilvántartások közötti adatcsere, az összekapcsoltság fejlesztése révén új szolgáltatások bevezetése a gazdasági szereplők és az állampolgárok számára, valamint az elektronikus háttérinfrastruktúra, illetve az azokon futó alkalmazások fejlesztése a folyamatok egységesítése és egyszerűsítése érdekében.

DIMOP+ kerékpáros közlekedésfejlesztéshez kapcsolódó részcélok:

- Széleskörű digitális megoldások megvalósítása a kerékpáros turizmus terén.

5.12.2 Európai területi együttműködés 2021-2027

Az európai területi együttműködés (továbbiakban: ETE), a különböző tagállamok nemzeti, regionális és helyi szereplői közötti együttműködések szolgálya, egyúttal hozzájárul a tudás- és tapasztalatcserén alapuló programok megvalósításához.

Az ETE átfogó célja az Unió teljes területének és tagságának harmonikus gazdasági, társadalmi és területi fejlődésének elősegítése. Az európai területi együttműködés három területre épül: határokon átnyúló (Interreg A), transznacionális (Interreg B) és interregionális (Interreg C). A 2021-2027-re szóló tervek az Interreg VI. programozási időszakához kapcsolódnak. A határon átnyúló együttműködési programok tervezésével és megvalósításával összefüggő feladatok a külgazdasági és külügyminiszter feladat- és hatáskörébe tartoznak. Győr-Moson-Sopron megye a területi együttműködés (ETE) tekintetében az alábbi két együttműködési területen érdekelt:

5.12.3 Interreg V-A Ausztria-Magyarország Együttműködési program

Az új időszak fejlesztési céljai és fejlesztési lehetőségei a kerékpáros közlekedésfejlesztés tekintetében:

- A fenntartható közlekedés (így a kerékpáros közlekedés) előmozdítása és kapacitáshiányok megszüntetése a főbb hálózati infrastruktúrákban (határon átnyúló kerékpáros közlekedésfejlesztési infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztése)

5.12.4 Interreg V-A Szlovákia-Magyarország Együttműködési program

Az új időszak fejlesztési céljai és fejlesztési lehetőségei a kerékpáros közlekedésfejlesztés tekintetében:

- A fenntartható közlekedés (így a kerékpáros közlekedés) előmozdítása és kapacitáshiányok megszüntetése a főbb hálózati infrastruktúrákban (határon átnyúló kerékpáros közlekedésfejlesztési infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztése)

5.12.5 A Duna Transznacionális Program (DTP)

Az Európai Bizottság kezdeményezésére indult a Duna Transznacionális Program (2014-2020), melynek célja a Duna menti országok együttműködésének támogatása volt a gazdaság, valamint a természet- és környezetvédelem területén. A program kilenc uniós (Ausztria, Bulgária, Csehország, Horvátország, Magyarország, Németország, Románia, Szlovákia és Szlovénia), továbbá öt közösségen kívüli (Bosznia Hercegovina, Moldova, Montenegró, Szerbia és Ukrajna) ország régióit érint.

A Duna Transznacionális Program 2021–2027 fejlesztési céljai és fejlesztési lehetőségei a kerékpáros közlekedésfejlesztés tekintetében:

- ▶ Jobban összekapcsolt és energiatudatos Duna Régió,
 - Környezetbarát és biztonságos közlekedési rendszerek, városok és vidéki települések kiegyensúlyozott megközelíthetőségének támogatása,
 - Az energiabiztonság és energiahatékonyság javítása (elektromos jármű-fejlesztések).

5.12.6 Magyar Falu Program

Magyarország Kormánya eltökélt a magyar vidék fejlesztése és fejlődése mellett, ezért 2018-ban meghirdette a Magyar Falu Programot, mely program 2021-ben tovább folytatódik.

A Magyar Falu Program fejlesztési céljai és fejlesztési lehetőségei a kerékpáros közlekedésfejlesztés tekintetében:

- ▶ Út, híd, kerékpárforgalmi létesítmények építése, felújítása.

5.12.7 TOP Plusz források

A Terület- és Településfejlesztési Operatív Program PLUSZ (TOP PLUSZ) 2021-2027 között dedikált forrást biztosít a **helyi és térségi turisztikai fejlesztések** megvalósításához. A támogatás célja, olyan térségi szintű, turisztikai termékcsomagok és tematikus turisztikai fejlesztések támogatása, amelyekkel a megyei szintű turisztikai vonzerő elemekre épülő, koordinált fejlesztések valósíthatók meg. Elsődleges szempont a tematikusan és térségileg integrált, több elemű turisztikai fejlesztési projektsomagok támogatása. A fejlesztéseknek az infrastrukturális és szolgáltatói oldalon tapasztalható hiányosságok felszámolására és a komplex élményszerzés biztosítására kell összpontosítania, figyelembe véve a szezonális ingadozások mérséklését, mely jelentős hatással bír a turisztikai ágazathoz kapcsolódó állandó munkahelyek mennyiségi növekedésére. A prioritás az ország kevésbé fejlett régióiban nyújt támogatást a helyi, elsősorban önkormányzati turisztikai fejlesztések megvalósításához.

Beavatkozási területek:

- ▶ Helyi, térségi jelentőségű, turisztikai vonzerőt képező kulturális, épített, természeti örökség turisztikai hasznosítása, fejlesztése,
- ▶ Aktív- és ökoturisztikai fejlesztések, ennek keretében:
- ▶ vízitúrázás, többek közt vízitúra megállóhelyek számának növelése, egységes arculattal, marketinggel, kombinált szolgáltatás- és programcsomagok;
- ▶ természetjárás, többek közt útvonalak, kapcsolódó szolgáltatások minőségének javítása, kiránduló központok, turistaházak, kilátók fejlesztése;
- ▶ kerékpározás, többek közt kerékpáros útvonalak, nevesített kerékpáros turisztikai térségek infrastruktúra és szolgáltatásfejlesztése.

5.12.8 Támogatás intenzitása

Az Európai Bizottság az SA.58164 (2020/N) számú ügyben hozott C(2020) 6769 számú, 2020. október 7-i határozatával meghosszabbította egy évvel a 2020. december 31-én lejáró regionális támogatási térképet. Ennek megfelelően 2021. december 31-ig a 2014-ben elfogadott és 2016-ban módosított térkép alkalmazandó tovább. Az új regionális támogatási térképek várhatóan 2022. január 1-től 2027. december 31-ig lesznek érvényesek. A Bizottság előrevetíti a térképek 2024-es félidős felülvizsgálatát a 2020-2022 közötti időszak GDP adatai alapján, amely felülvizsgálat során a koronavírus-járvány előre nem látható közép- és hosszú távú gazdasági hatásai is figyelembe vehetők. A félidős felülvizsgálatra vonatkozó szabályokat a Bizottság 2024 júliusáig alkotja meg. A 2021. december 31-ig hatályos szabályozást és a 2020-2022-es időszak tervezetét figyelembe véve a Nyugat-dunántúli Régió alap támogatási intenzitása várhatóan 30% lesz az ágazati operatív programok tekintetében, míg a TOP+ tekintetében változatlanul 100% marad [13].

6. Felhasznált források

- [1] „Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése” című segédlet
- [2] Magyarország kistájainak katasztere. Szerk.: Dövényi Z. Második átd., bőv. kiad. Bp. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, 2010. alapján szerkesztette: Hardi Tamás, p. 876.
- [3] A Kárpát-medence régiói 5: Nyugat-Dunántúl. Szerk.: Rechnitzer J. Dialóg Campus, 2007. p. 454.
- [4] Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program, 2016. június
- [5] Európai Kerékpáros Barométer kutatás, <https://kerekparosklub.hu/ecf-cycling-barometer>
- [6] [10] Kerékpártúra ajánlatok : Győr-Moson Sopron Megyei Önkormányzat (gymsmo.hu) Letöltve: 2021. 03. 21. <https://www.gymsmo.hu/cikk/kerekpartura-ajanlatok.html>
- [7] SacraVelo Kerékpárút Letöltve: 2021. 03. 21. <https://www.gymsmo.hu/article/sac-ravelo-dunamenti-kerekparos-zarandok-halozat-letrehozasa.html>
- [8] Danube Bike & Boat: határon átnyúló élménydesztináció alakult Letöltve: 2021. 03. 21. <https://turizmus.com/desztinaciok/danube-bike-boat-hataron-atnyulo-elmenydesztinacio-alakult-1166307>
- [9] Aktív Magyarország Évértékelő 2020. Letöltve: 2021. 03. 23. [AMFKI-AOFK_Lenduletben_evertekelo_2020_mail-utm_final-1.pdf](#)
- [10] GyőrBike kerékpárkölcsonzó rendszer Letöltve: 2021. 03. 23. <https://www.gyor-bike.hu/>
- [11] Barcza A. (2016) A Sopron Régió Turisztikai Központ Nonprofit Kft. desztináció és turizmusfejlesztési stratégiája 2016-2020. A desztináció és turizmusfejlesztési stratégia a "Turisztikai szervezetek (TDM) fejlesztése" GINOP - 1.3.4 -15 pályázat mellékletét képezi. Letöltve: 2021. 03. 21. http://www.alpokalja-fertotaj.hu/upload/content/20/desztinaciofejlesztési_strategia_2016_s9k7.pdf
- [12] COWI Magyarország Kft. és EconoConsult Kft. (2010) A kerékpáros turizmus fejlesztési stratégia 2010-2015
- [13] <https://tvi.kormany.hu/az-europai-bizottsag-konzultaciott-kezdemenyezett-a-2022-tol-alkalmazando-regionalis-iranymutatas-tervezterol>
- [14] Mötv. - 2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól - Hatályos Jogsza-bályok Gyűjteménye (jogtar.hu)
- [15] <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1700355.kor>

További felhasznált források

Nemzeti Közlekedési infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, Stratégia dokumentum, 2014.08

Nemzeti Közlekedési infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati terv

2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről

2005. évi LXIV. törvény a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről

e-ÚT 03.04.13:2019 „Kerékpározható közutak tervezése” c. Útügyi Műszaki Előírás

2018. évi CXXXIX. törvény Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről

Győr-Moson-Sopron Megye Önkormányzatának 5./2020.(V. 5.) számú rendelete Győr-Moson-Sopron Megyei Területrendezési Tervéről

Győr-Moson-Sopron megye Területfejlesztési koncepció 2021-2027. 4.1. fejezet

Győr-Moson-Sopron megye Területfejlesztési koncepció 2021-2027. 4.4.3. fejezet

Desztinációfejlesztési Stratégia: Szigetköz-Győr-Pannonhalma

Belaton Riviéra Turisztikai Egyesület (2016) Desztináció Fejlesztési Stratégia 2016-2021 Készült a GINOP-1.3.4-15 számú pályázat kiíráshoz, Letöltve: 2021. 03. 21. http://www.archive.bakonyesbalaton.hu/media/upload/files/Desztinaciofejlesztési_Strategia_Riviera.pdf

Kerékpártúrák Sopronból indulva a Fertő-tó környékére Letöltve: 2021. 03. 21. <https://www.soproniseta.hu/>

Kerékpárral a Fertő-tó körül Letöltve: 2021. 03. 21. <https://www.programturizmus.hu>

Fertő-tó kerékpárút térkép Letöltve: 2021. 03. 21. <https://www.mozgasvilag.hu/ferto-to-kerekparut-terkep>

7. Mellékletek

1. sz. melléklet: Győr járás településeinek kerékpáros fejlesztési elképzelései

Győri járás	Sokorópátka	turizmusfejlesztés kerékpárút kialakítása
	Nyúl	kerékpárút építés, településen belül
	Gyórság	Pér-Pannonhalma kerékpárút győrsági szakasza,
	Abda	kerékpárút felújítás,
	Koroncó	Széchenyi utcában önálló kerékpárút építése
	Dunaszeg	kerékpáros pihenőhely
	Győrladamér	kerékpárút építése
	Rábapatona	Kerékpár út építése a fő úton
	Böny	járda és kerékpárút építése
	Kisbajcs	kerékpáros pihenő szervízzel
	Dunaszentpál	Kerékpár út folytatása
	Tényő	kerékpárút
Pannonhalmi járás	Bakonyszentlászló	kerékpáros pihenőhely kialakítása,
	Écs	kerékpárút fejlesztése
Téti járás	Rábaszentmiklós	Kerékpártároló, kerékpáros szálláshely kialakítása
Csornai járás	Szany	kerékpárút hálózatának bővítése, káros pihenő
	Dör	kerékpárút kiépítése
	Szilsárkány	kerékpárút kiépítése Csorna-Szilsárkány között
	Acsalag	kerékpáros centrum, kerékpárút kiépítése,
	Magyarkeresztúr	kenu kikötő, kerékpárút
	Szil	kerékpárutak fejlesztése, kerékpáros rendezvények a kerékpáros centrum területén
Kapuvári járás	Himod	kerékpárút
	Cirák	kerékpárút
	Vitnyéd	Kerékpárút építése Vitnyéd és Agyagosszergény között, Fertő-körhöz csatlakozva
	Kisfalud	Önkormányzati kerékpárút építése
	Gyóró	kerékpárutak felújítása és kiépítése.

Móvári járás	Szárföld	Kerékpárút építés Kapuvár és Csorna között
	Répceszemere	kerékpár barát szálláshely kialakítása
	Beled	Kerékpárút felújítása,
	Mihályi	kerékpárút kialakítása, elektromos kerékpár tároló
	Darnózseli	Darnózseli – Lipót közötti kerékpárút,
	Kimle	kerékpárút építés, kerékpáros pihenőhely
	Lipót	kerékpárút
	Lébény	kerékpárút összeköttetés az EuroVelo felé északi irányban
	Bezenye	A kerékpárút mellett további pihenő helyek kialakítása,
	Mosonszolnok	kerékpárút építés
	Jánossomorja	Kerékpárút építés a Fertő-tó és a Szigetköz az országhatár és a járásközpont irányába
	Feketeerdő	Kerékpárút kiépítése a gyalogos-, kerékpáros híd és Mosonmagyaróvár között
	Dunakiliti	Kerékpárút kiépítése a gyalogos-, kerékpáros híd és Mosonmagyaróvár között
Soproni járás	Dunasziget	kerékpárút építése
	Várbalog	Kerékpárút az országhatár irányába,
	Halászi	Szigetközi kerékpárút Halászi szakasz felújítása
	Lövő	Kerékpárok beszerzése, kerékpárutak létrehozása
	Völcsej	Kerékpárút építése
	Ebergőc	túraútvonalak és kerékpárút kialakítása
	Fertőd	további kerékpárút kiépítése Petőháza irányába.
	Fertőszentmiklós	Ikva parti sétány/kerékpárút
	Nagycenk	Fertőparti kerékpárút hálózat összekötése az Alpokalja kerékpárúthálózat ausztriai szakaszával

2. sz. melléklet: Mosonmagyaróvári járás településeinek kerékpáros fejlesztési elképzelései

Település neve (Mosonmagyaróvári járás):	Tervezett közlekedésfejlesztés	Tervezett turisztikai célú fejlesztések
Darnózseli	Darnózseli – Lipót közötti kerékpárút építése	Vendégház, kerékpáros szálláshely fejlesztése
Dunakiliti		Szabad strand kialakítása. Duna-híd építése (határon átnyúló fejlesztés)
Feketeerdő	Önkormányzati közutak építése, fejlesztése kerékpárút kialakítása,	
Jánossomorja	Önkormányzati közutak építése, úthálózat fejlesztése Kerékpárút építés a Fertő-tó és a Szigetköz irányába	
Lébény	Kerékpárút fejlesztése, kerékpárút összeköttetés elősegítése északi irányban.	Idegenforgalmi potenciál növelése a nemzet parkkal együttműködve
Mosonmagyaróvár	Kerékpárút építés	
Mosonszolnok	kerékpárút építés	
Várbalog	Önkormányzati közutak építése, úthálózat fejlesztése Kerékpárút építés	Natura 2000 látogatóközpont kialakítása

3. sz. melléklet: Mosonmagyaróvári járás településeinek kerékpáros fejlesztési elképzelései

Település neve (Győri járás):	Tervezett közlekedésfejlesztés	Tervezett turisztikai célú fejlesztések
Győr	Közlekedésfejlesztések (út-, kerékpárút hálózat építése, felújítás, bővítés). Intermodális csomópont megvalósítása	Zöld és kék infrastruktúra fejlesztések ▶

Bőny	Járda és kerékpárút építése 8136. sz út burkolatfelújítása	
Dunasze	Kerékpáros pihenő kialakítása	
Dunaszentpál	Kerékpár út folytatása	
Győrladamér	Utak, járdák felújítása, kerékpárút fejlesztése	Turisztikai fejlesztések (Mosoni-Duna partjának fejlesztése, stb.)
Győrság	Pér-Pannonhalma kerékpárúgyőrsági szakasza, Győrság-Halomalja kerékpárút. Utak, járdák és buszmegálló felújítása.	Fedett szabadtéri színpad kialakítása
Koroncó	Kerékpárút építés	
Rábapatona	Kerékpár út építése a fő úton	
Tényő	Útfelújítás, kerékpárút építés	Turizmus fejlesztése

4. sz. melléklet: Csornai járás településeinek kerékpáros fejlesztési elképzelései

Település neve (Csornai járás):	Tervezett közlekedésfejlesztés	Tervezett turisztikai célú fejlesztések
Acsalag	Kerékpárút kiépítése	Tó revitalizáció
Csorna	Közlekedésfejlesztés (kerékpárút)	
Dör	Utak, járdák felújítása Kerékpárút kiépítése	
Szany	Kerékpárút folytatása, kerékpáros pihenőhely kialakítása	
Szilsárkány	Kerékpárút kiépítése Csorna-Szilsárkány között	

5. sz. melléklet: Csornai járás településeinek kerékpáros fejlesztési elképzelései

Település neve (Kapuvári járás):	Tervezett közlekedésfejlesztés	Tervezett turisztikai célú fejlesztések
----------------------------------	--------------------------------	---

Himod	Kerékpárút építés	
Kapuvár	Kerékpárút fejlesztések	Strandfürdő felújítása és fejlesztése. Andau-i híd felújítását szeretnénk a jövőben megvalósítani, mely az osztrák-magyar kerékpáros turizmus szempontjából fontos átkelési pont.
Kisfalud	Út és járdafelújítások, kerékpárút építés	
Vitnyéd	Kerékpárút építése Vitnyéd és Agyagosszergény /Fertőendrás/ között a kerékpáros kör biztosítása érdekében	Kiállítóhely létrehozása a vitnyédről elszármazott, országos hírű művészek hagyatékának bemutatására Falumúzeum létrehozása

6. sz. melléklet: Pannonhalmi járás településeinek kerékpáros fejlesztési elképzelései

Település neve (Pannonhalmi járás):	Tervezett közlekedésfejlesztés	Tervezett turisztikai célú fejlesztések
Bakonyszentlászló	Út- és járdafelújítás	kerékpáros pihenőhelyek kialakítása, sportolási lehetőségek szélesítése, falukép javítása
Nyalka	Járdaépítés	kerékpáros pihenőhelyek kialakítása,

7. sz. melléklet: Soproni járás településeinek kerékpáros fejlesztési elképzelései

Település neve (Soproni járás):	Tervezett közlekedésfejlesztés	Tervezett turisztikai célú fejlesztések
Ebergőc	út- és járdahálózat folyamatos felújítása	Túraútvonalak és kerékpárút kialakítása

Fertőrákos	kerékpárutak felújítása és kialakítása,	kőfejtő felújítás, magánszálláshelyek pályázatai
Fertőd	önkormányzati utak felújítása, kátyúzása, járdák fejlesztése, kiépítése, kerékpárút bővítése. kerékpárút kiépítése Petőháza irányába.	
Kópháza	Útfelújítás, kerékpárút építés, gyalogátkelőhelyek létesítése	zarándok központ kiépítése
Lövő	A 84-es úton gyalogos átkelő létesítése, az út mentén parkolók kialakítása, további járda felújítások.	Kerékpárok beszerzése, kerékpárutak létrehozása.
Nagylózs	Kerékpárút kialakítása, utak, járdák javítása, új járdaszakaszok építése, murvázott utak aszfaltozása	
Petőháza	kerékpárút, járda építése, új településrészen aszfaltozás,	strandfürdő további fejlesztése, szálláshelyek felújítása
Sopronhorpács	Utak, járdák felújítása, Kerékpárút építése	Széchenyi kastély és a park hasznosítása
Völcsej	Kerékpárút építése	

8. sz. melléklet: Téti járás településeinek kerékpáros fejlesztési elképzelései

Település neve (Téti járás):	Tervezett közlekedésfejlesztés	Tervezett turisztikai célú fejlesztések
Rábaszentmiklós	Buszmegálló felújítás	Kerékpártároló kialakítása, kerékpáros szálláshely kialakítása.

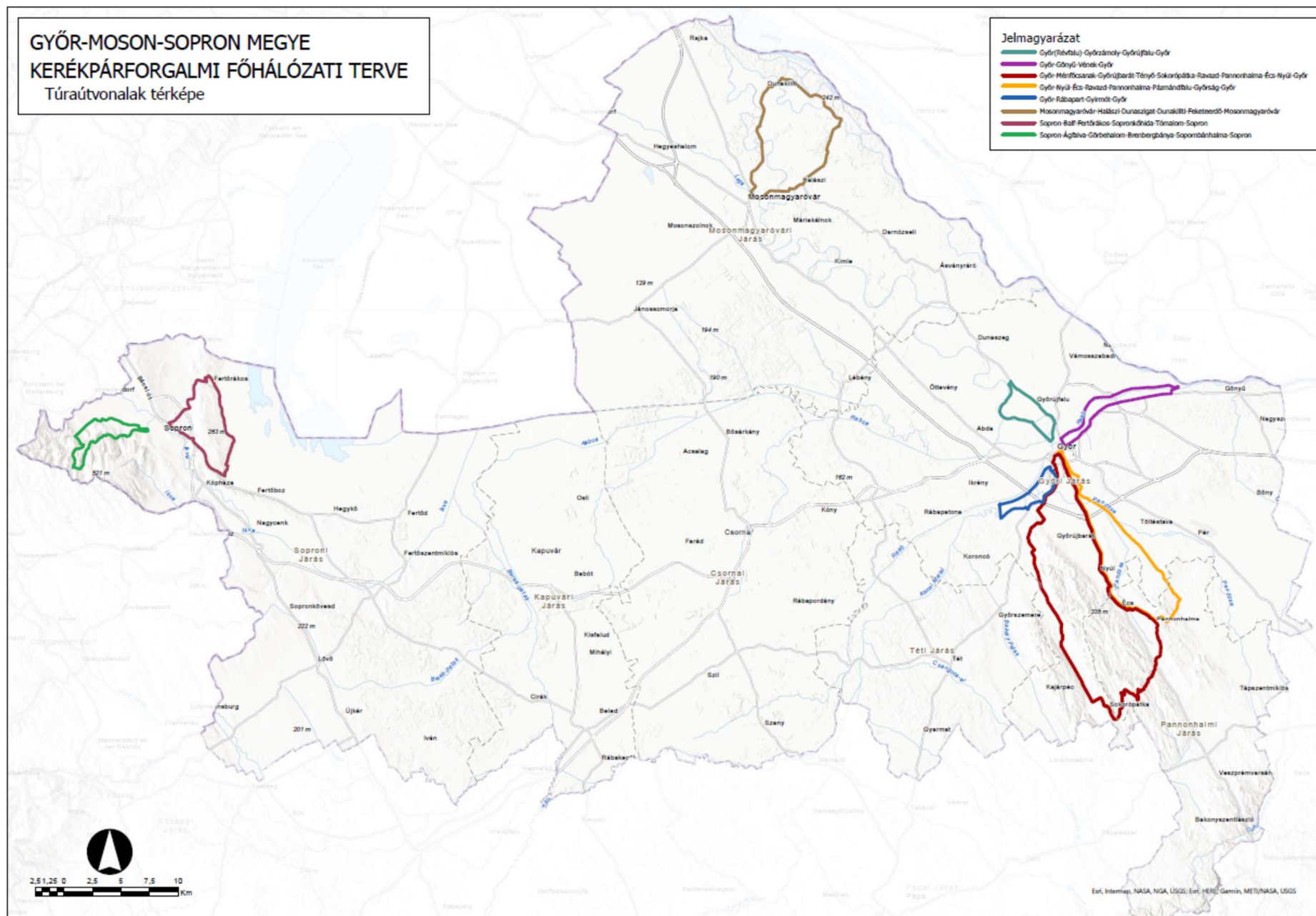
9. sz. melléklet: Túraútvonalak

9.1 Túraútvonalak Győr-Moson-Sopron megyében

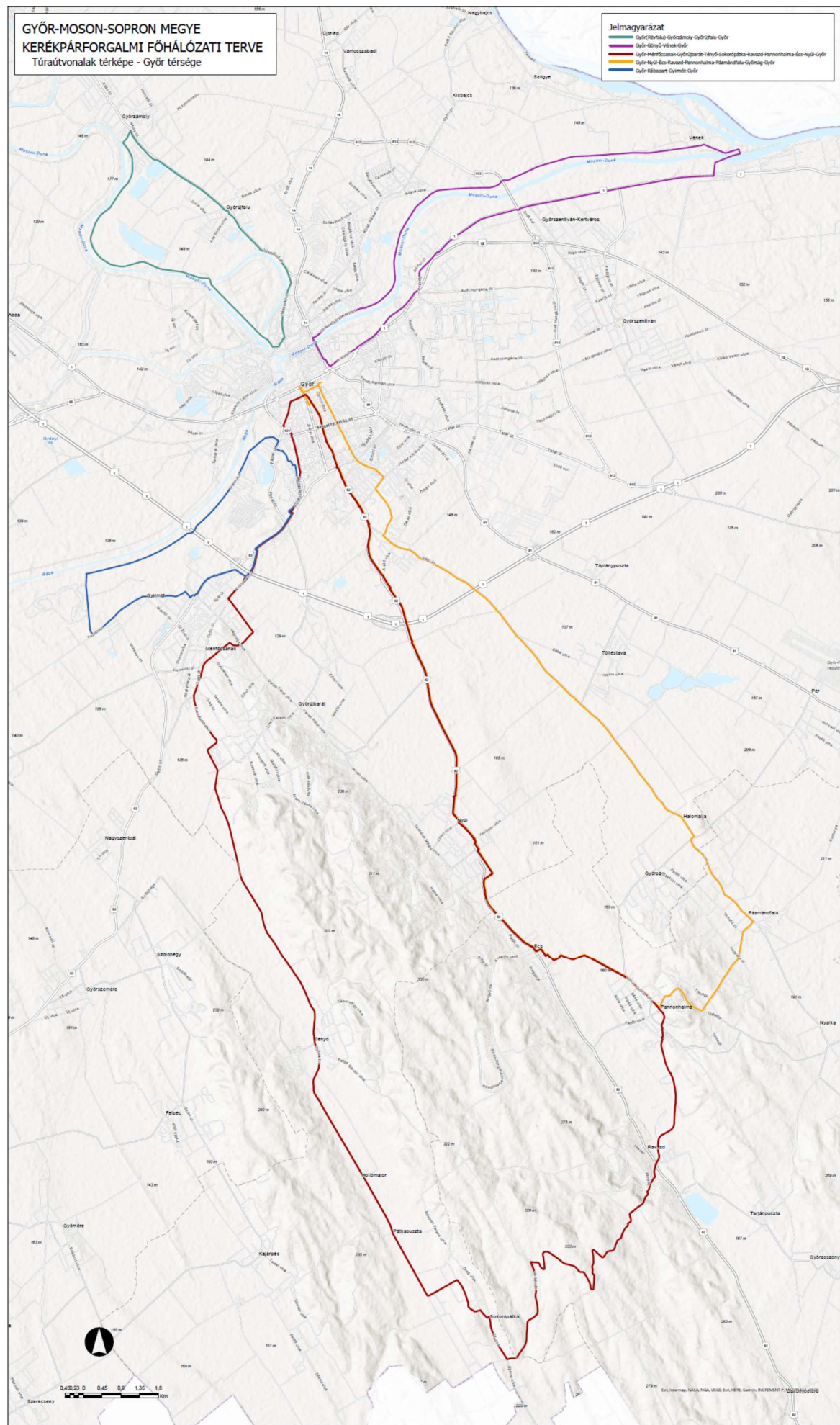
9.2 Túraútvonalak Győr térségében

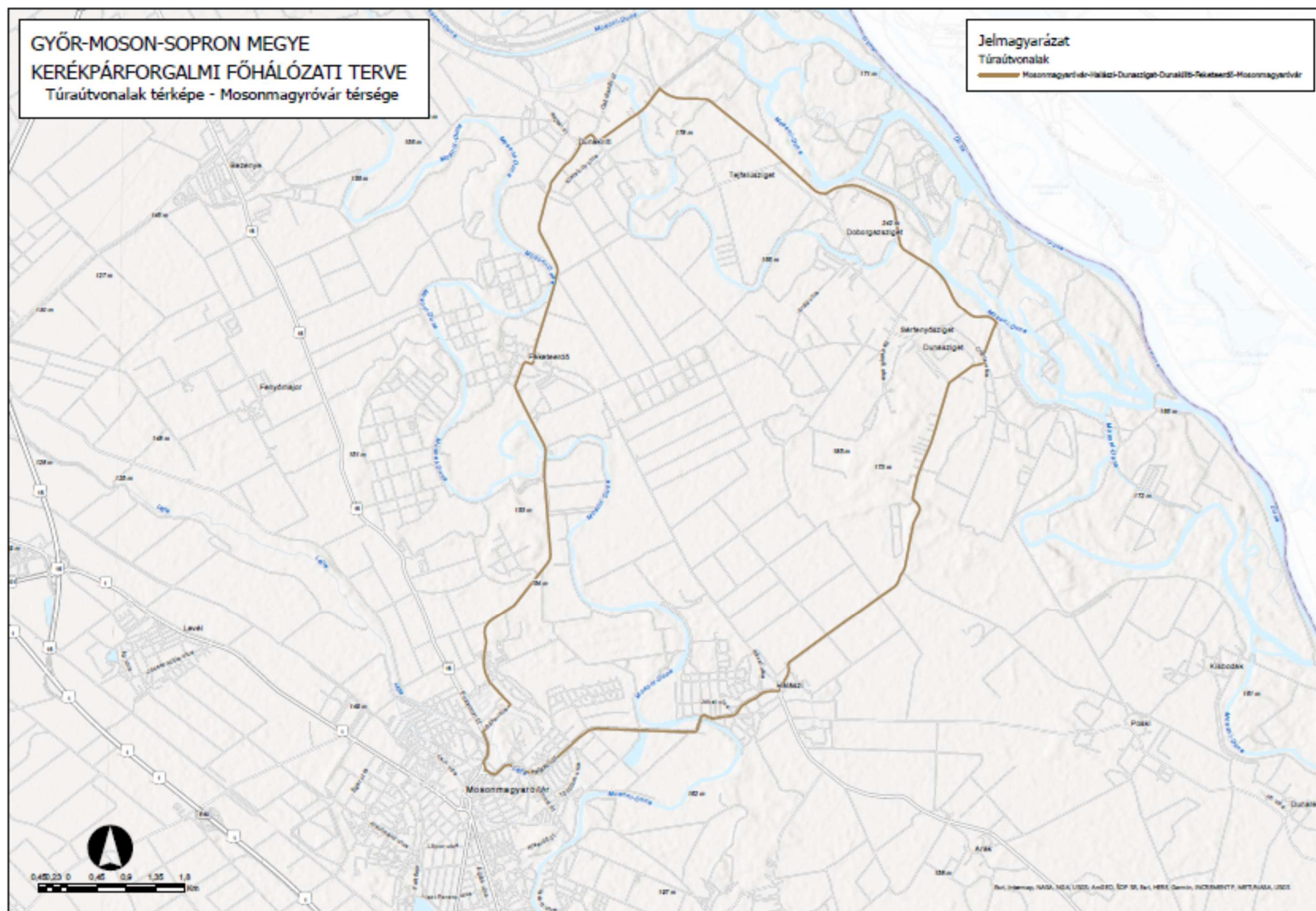
9.3 Túraútvonalak Mosonmagyaróvár térségében

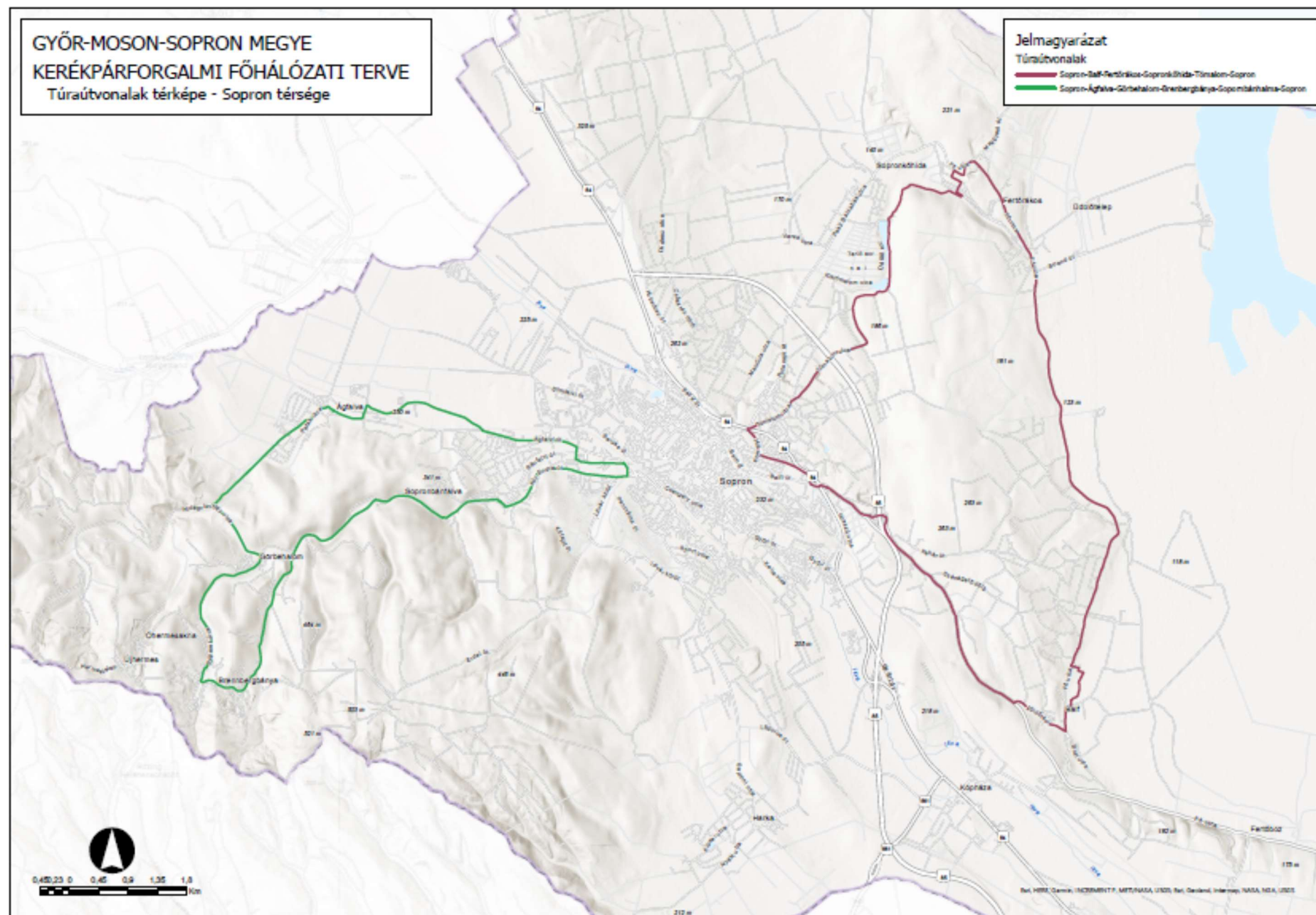
9.4 Túraútvonalak Sopron térségében



Győr-Moson-Sopron Megye kerékpárforgalmi főhálózati terve







8. Tervlapok

1. tervlap: Meglévő létesítmények, országos és térségi kérekpáros hálózati elemek, OTrT nyomvonalak
2. tervlap: Problématérkép
3. tervlap: Meglévő és tervezett létesítmények I. üteme
4. tervlap: Meglévő és tervezett létesítmények, I. és II. üteme
5. tervlap: Tervezett főhálózati elemek
6. tervlap: Tervezett fő- és mellékhálózati elemek

GYŐR-MOSON-SOPRON MEGYE KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERVE

Meglévő létesítmények, országos és térségi kerékpáros hálózati elemek, OTrT nyomvonalak

MEGBÍZÓ

Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat 9021 Győr, Városház tér 3.
Képviselője: Németh Zoltán, a közgyűlés elnöke

Szakértők a Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzati Hivatal részéről:
Encséné dr. Nánási Ágnes, területfejlesztési szakértő
Végh Csaba, megyei főépítész
Funtek Milán, irodavezető

GENERÁLTERVEZŐ

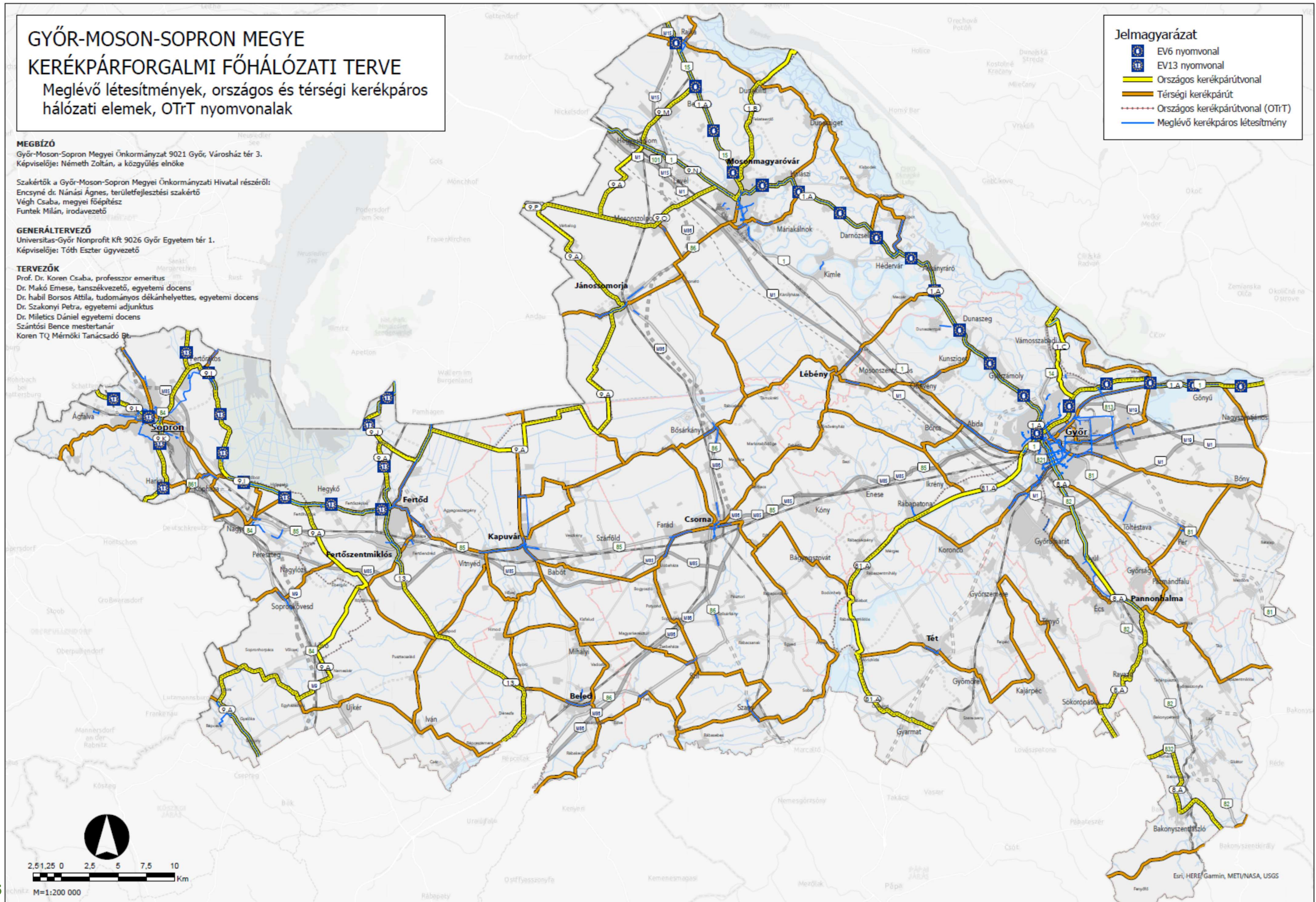
Universitas-Győr Nonprofit Kft 9026 Győr Egyetem tér 1.
Képviselője: Tóth Eszter ügyvezető

TERVEZŐK

Prof. Dr. Koren Csaba, professzor emeritus
Dr. Makó Emese, tanszékvezető, egyetemi docens
Dr. habil Borsos Attila, tudományos dékánhelyettes, egyetemi docens
Dr. Szakonyi Petra, egyetemi adjunktus
Dr. Miletics Dániel egyetemi docens
Szántósi Bence mestertanár
Koren TQ Mérnöki Tanácsadó Bt.

Jelmagyarázat

- EV6 nyomvonal
- EV13 nyomvonal
- Országos kerékpárút
- Térségi kerékpárút
- Országos kerékpárút (OTrT)
- Meglévő kerékpáros létesítmény



GYŐR-MOSON-SOPRON MEGYE KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERVE Problématérkép

MEGBÍZÓ

Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat 9021 Győr, Városház tér 3.
Képviselője: Németh Zoltán, a közgyűlés elnöke

Szakértők a Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzati Hivatal részéről:
Encséné dr. Nánási Ágnes, területfejlesztési szakértő
Végh Csaba, megyei főépítész
Funtek Milán, irodavezető

GENERÁLTERVEZŐ

Universitas-Győr Nonprofit Kft 9026 Győr Egyetem tér 1.
Képviselője: Tóth Eszter ügyvezető

TERVEZŐK

Prof. Dr. Koren Csaba, professzor emeritus
Dr. Makó Emese, tanszékvezető, egyetemi docens
Dr. habil Borsos Attila, tudományos dékánhelyettes, egyetemi docens
Dr. Szakonyi Petra, egyetemi adjunktus
Dr. Miletics Dániel egyetemi docens
Szántósi Bence mestertanár
Koren TQ Mérnöki Tanácsadó Bt.

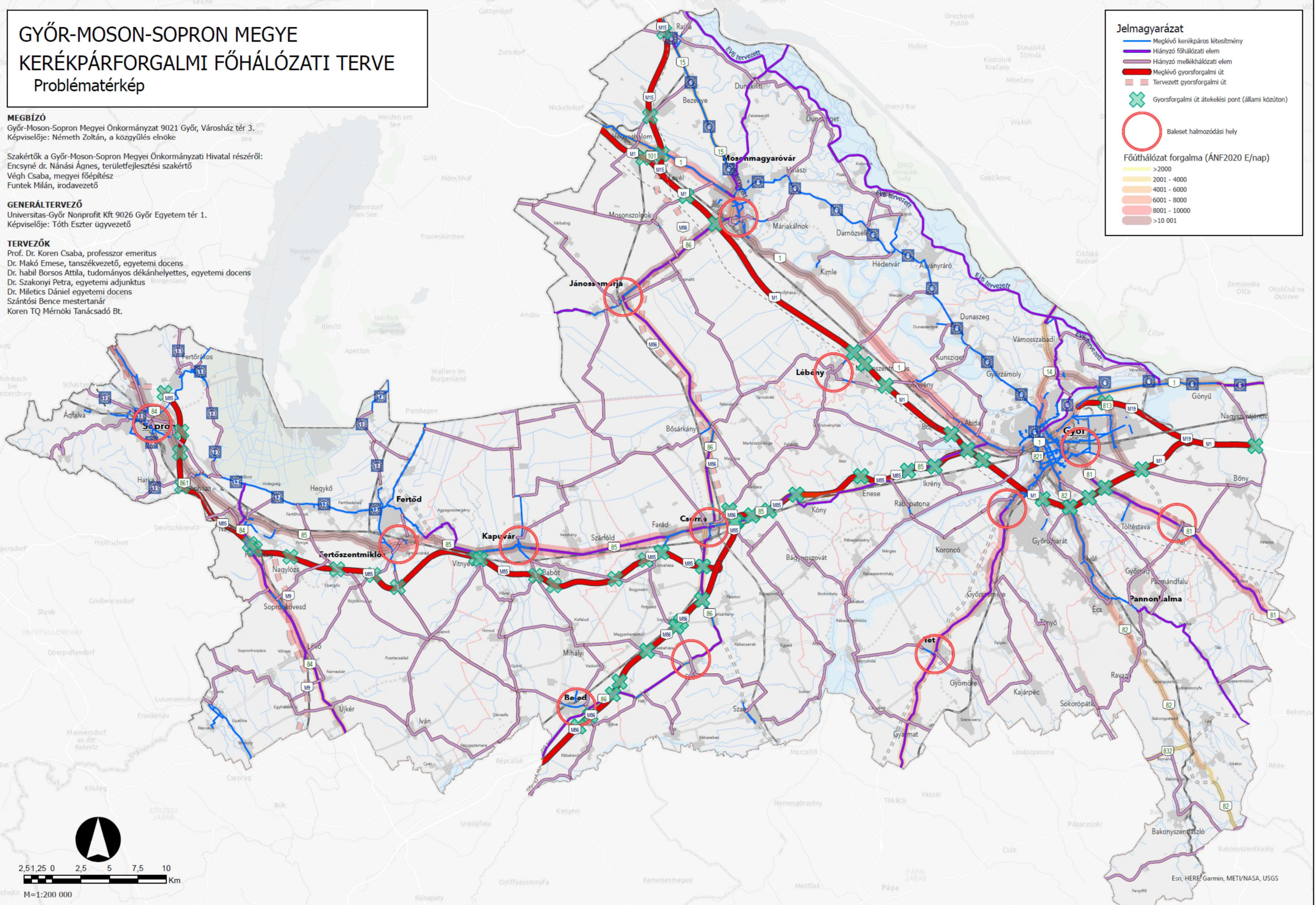
Jelmagyarázat

- Meglévő kerékpáros létesítmény
- Hiányzó főhálózati elem
- Hiányzó mellékálózati elem
- Meglévő gyorsforgalmi út
- Tervezett gyorsforgalmi út
- Gyorsforgalmi út áttekélési pont (állami közúton)

- Baleset halmozódási hely

Főúthálózat forgalma (ÁNF2020 E/nap)

- >2000
- 2001 - 4000
- 4001 - 6000
- 6001 - 8000
- 8001 - 10000
- >10 001



GYŐR-MOSON-SOPRON MEGYE KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERVE Meglévő és javasolt létesítmények, I. ütem

MEGBÍZÓ

Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat 9021 Győr, Városház tér 3.
Képviselője: Németh Zoltán, a közgyűlés elnöke

Szakértők a Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzati Hivatal részéről:
Encséné dr. Nánási Ágnes, területfejlesztési szakértő
Végh Csaba, megyei főépítész
Funtek Milán, irodavezető

GENERÁLTERVEZŐ

Universitas-Győr Nonprofit Kft 9026 Győr Egyetem tér 1.
Képviselője: Tóth Eszter ügyvezető

TERVEZŐK

Prof. Dr. Koren Csaba, professzor emeritus
Dr. Makó Emese, tanszékvezető, egyetemi docens
Dr. habil Borsos Attila, tudományos dékánhelyettes, egyetemi docens
Dr. Szakonyi Petra, egyetemi adjunktus
Dr. Miletics Dániel egyetemi docens
Szántósi Bence mestertanár
Koren TQ Mérnöki Tanácsadó Bt.

Jelmagyarázat

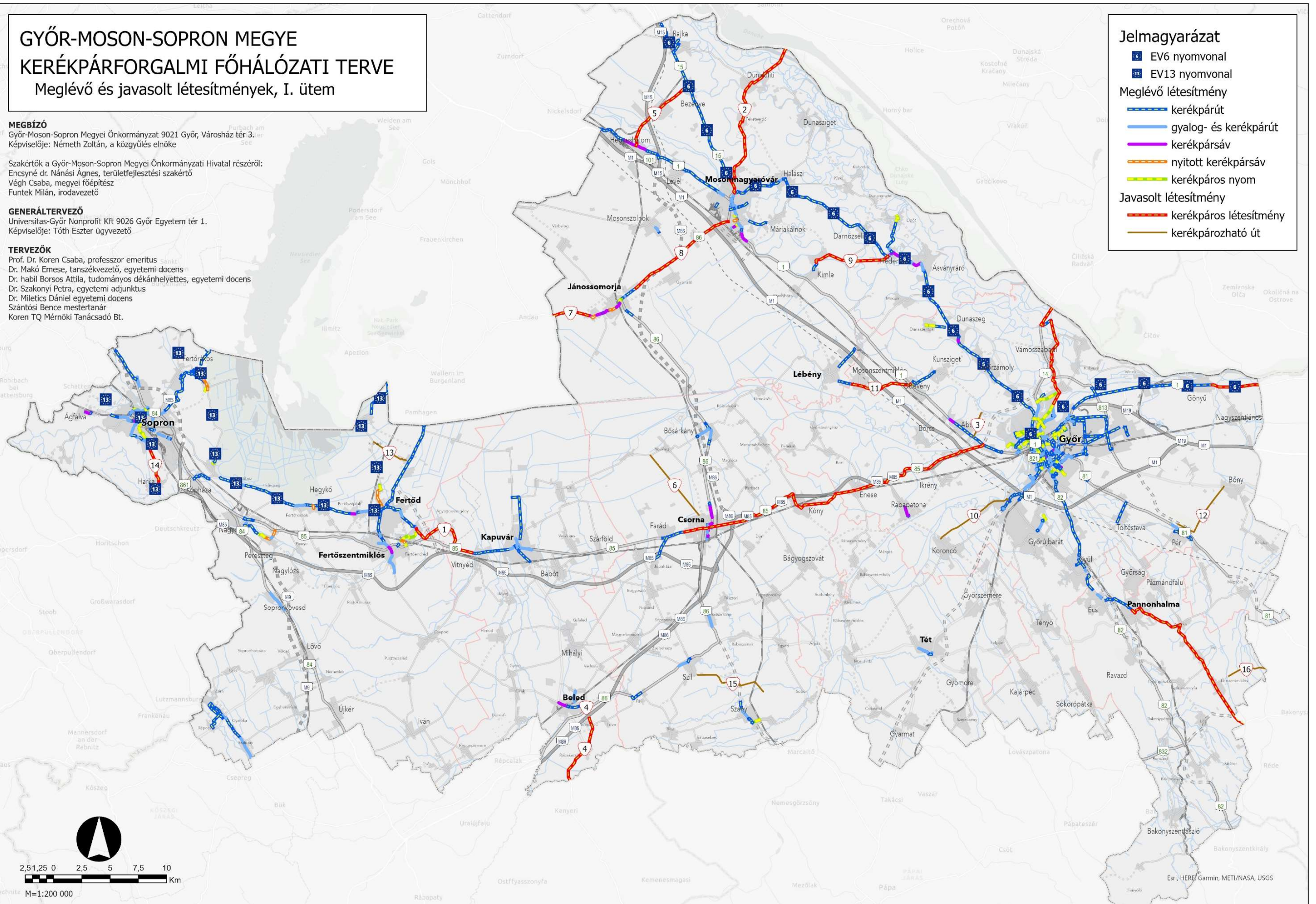
- EV6 nyomvonal
- EV13 nyomvonal

Meglévő létesítmény

- kerékpárút
- gyalog- és kerékpárút
- kerékpársáv
- nyitott kerékpársáv
- kerékpáros nyom

Javasolt létesítmény

- kerékpáros létesítmény
- kerékpározható út



GYŐR-MOSON-SOPRON MEGYE KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERVE Meglévő és javasolt létesítmények, I. és II. ütem

MEGBÍZÓ

Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat 9021 Győr, Városház tér 3. sz. al.
Képviselője: Németh Zoltán, a közgyűlés elnöke

Szakértők a Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzati Hivatal részéről:
Encséné dr. Nánási Ágnes, területfejlesztési szakértő
Végh Csaba, megyei főépítész
Funtek Milán, irodavezető

GENERÁLTERVEZŐ

Universitas-Győr Nonprofit Kft 9026 Győr Egyetem tér 1.
Képviselője: Tóth Eszter ügyvezető

TERVEZŐK

Prof. Dr. Koren Csaba, professor emeritus
Dr. Makó Emese, tanszékvezető, egyetemi docens
Dr. habil Borsos Attila, tudományos dékánhelyettes, egyetemi docens
Dr. Szakonyi Petra, egyetemi adjunktus
Dr. Miletics Dániel egyetemi docens
Szántósi Bence mestertanár
Koren TQ Mérnöki Tanácsadó Bt.

Jelmagyarázat

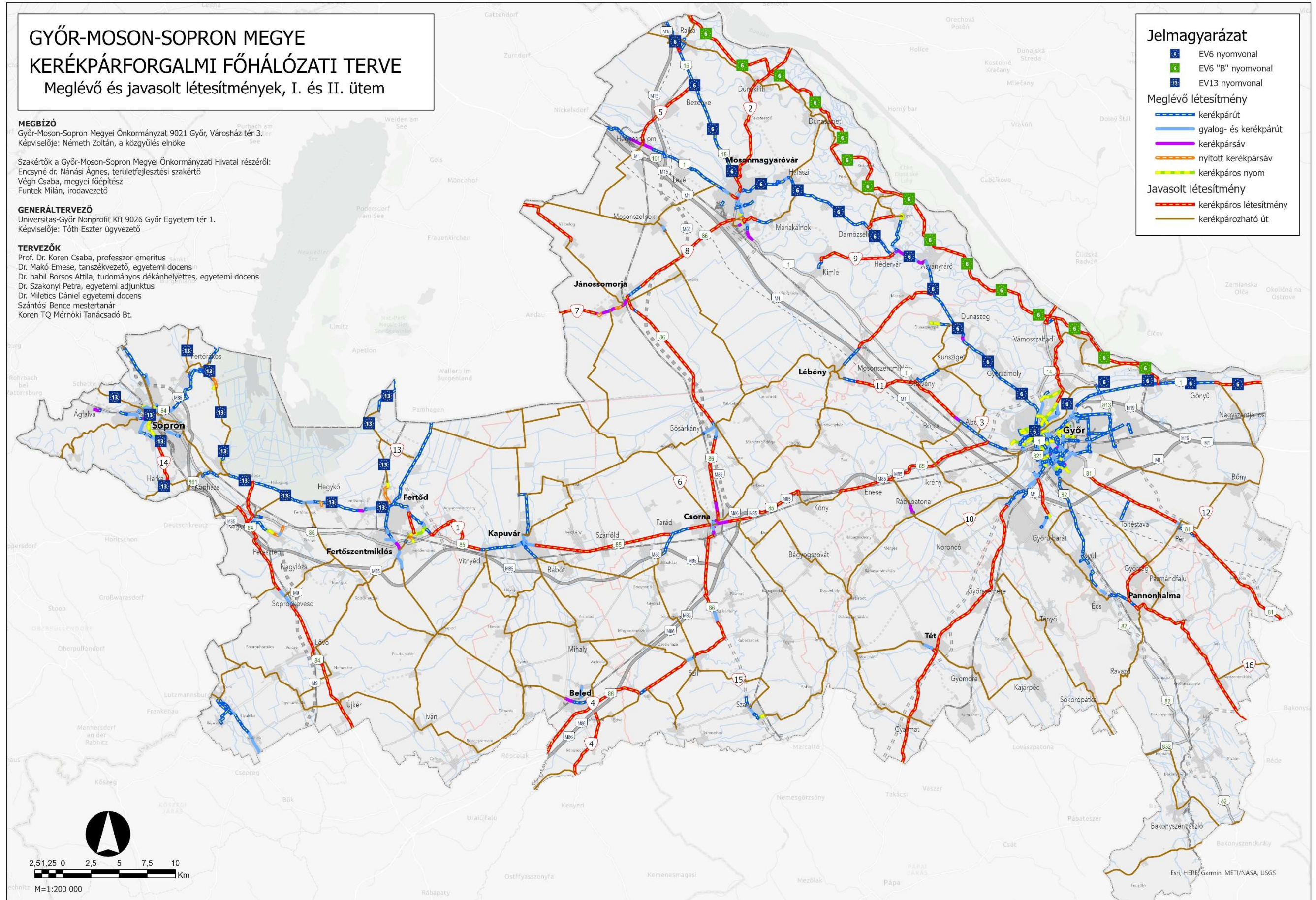
- EV6 nyomvonal
- EV6 "B" nyomvonal
- EV13 nyomvonal

Meglévő létesítmény

- kerékpárút
- gyalog- és kerékpárút
- kerékpársáv
- nyitott kerékpársáv
- kerékpáros nyom

Javasolt létesítmény

- kerékpáros létesítmény
- kerékpározható út



GYŐR-MOSON-SOPRON MEGYE KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERVE Javasolt főhálózati elemek

MEGBÍZÓ

Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat 9021 Győr, Városház tér 3.
Képviselője: Németh Zoltán, a közgyűlés elnöke

Szakértők a Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzati Hivatal részéről:
Encséné dr. Nánási Ágnes, területfejlesztési szakértő
Végh Csaba, megyei főépítész
Funtek Milán, irodavezető

GENERÁLTERVEZŐ

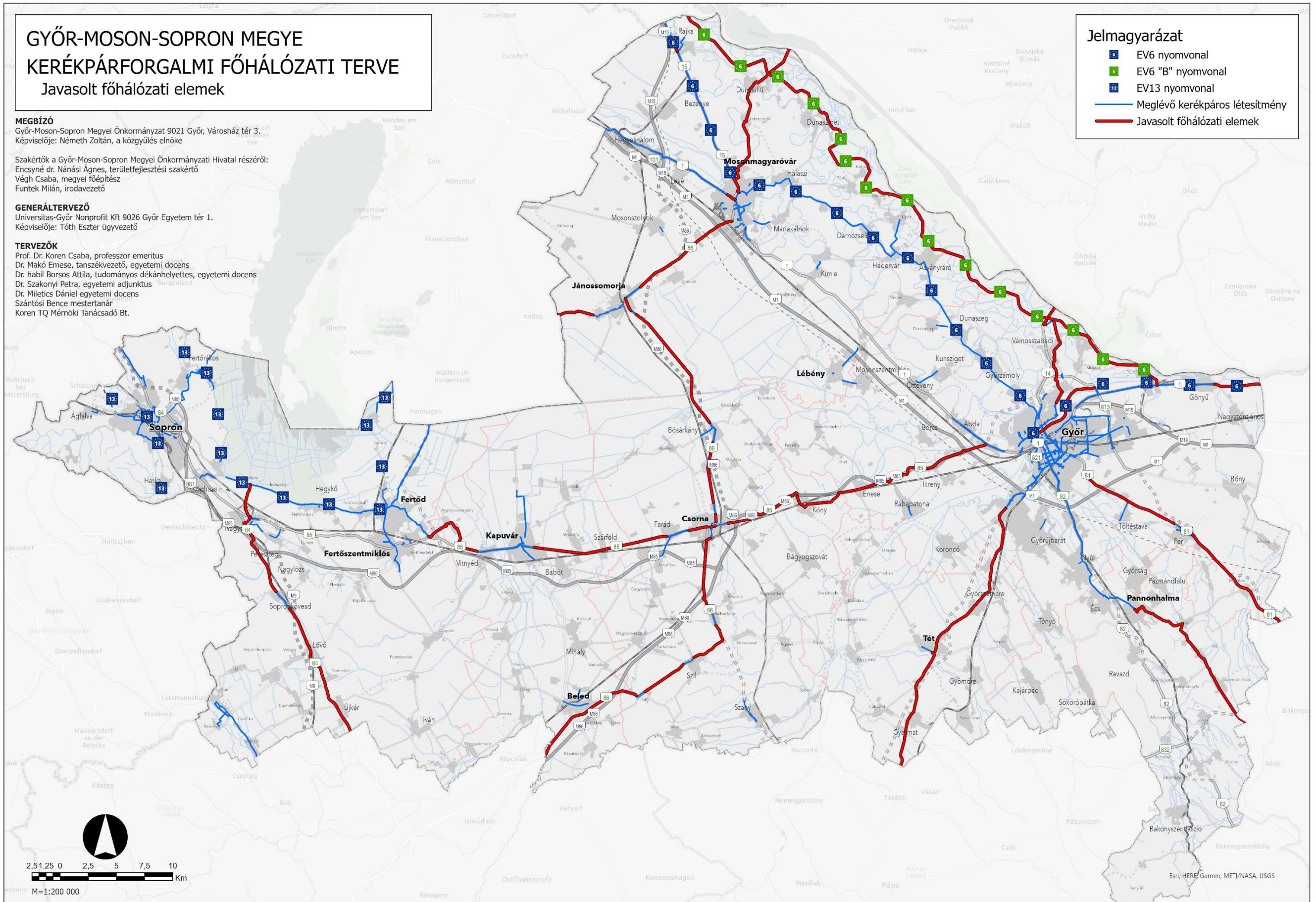
Universitas-Győr Nonprofit Kft 9026 Győr Egyetem tér 1.
Képviselője: Tóth Eszter ügyvezető

TERVEZŐK

Prof. Dr. Koren Csaba, professzor emeritus
Dr. Makó Emese, tanszékvezető, egyetemi docens
Dr. habil Borsos Attila, tudományos dékánhelyettes, egyetemi docens
Dr. Szakonyi Petra, egyetemi adjunktus
Dr. Miletics Dániel egyetemi docens
Szántósi Bence mestertanár
Koren TQ Mérnöki Tanácsadó Bt.

Jelmagyarázat

- EV6 nyomvonal
- EV6 "B" nyomvonal
- EV13 nyomvonal
- Meglévő kerékpáros létesítmény
- Javasolt főhálózati elemek



GYŐR-MOSON-SOPRON MEGYE KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERVE Javasolt fő- és mellékhálózati elemek

MEGBÍZÓ

Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat 9021 Győr, Városház tér 3.
Képviselője: Németh Zoltán, a közgyűlés elnöke

Szakértők a Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzati Hivatal részéről:
Encséné dr. Nánási Ágnes, területfejlesztési szakértő
Végh Csaba, megyei főépítész
Funtek Milán, irodavezető

GENERÁLTERVEZŐ

Universitas-Győr Nonprofit Kft 9026 Győr Egyetem tér 1.
Képviselője: Tóth Eszter ügyvezető

TERVEZŐK

Prof. Dr. Koren Csaba, professzor emeritus
Dr. Makó Emese, tanszékvezető, egyetemi docens
Dr. habil Borsos Attila, tudományos dékánhelyettes, egyetemi docens
Dr. Szakonyi Petra, egyetemi adjunktus
Dr. Miletics Dániel egyetemi docens
Szántósi Bence mestertanár
Koren TQ Mérnöki Tanácsadó Bt.

Jelmagyarázat

-  EV6 nyomvonal
-  EV13 nyomvonal
-  Meglévő kerékpáros létesítmény
-  Javasolt főhálózati elemek
-  Javasolt mellékhálózati elemek

