Szekszárd Megyei Jogú Város kerékpárforgalmi hálózati terve

2024. április

Szekszárd Megyei Jogú Város kerékpárforgalmi hálózati terve

2024. április

Tervszám: 2023/5.

Készítette:

a Szekszárd Megyei Jogú Város

megbízásából

Bonum Via Kft.
1195 Budapest Zrínyi utca 51.

Főtervező: Ajtay Szilárd

Közreműködő tervező: Dr. Lányi Péter, László Zsolt, Nagy Gyula
Technikai közreműködő: Mattburger Zsolt, Tóth Júlia Zsuzsanna

Ez a tanulmány Szekszárd Megyei Jogú Város megbízásából, a Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft 2018. márciusában lezárt azonos című tanulmányának felülvizsgálatával készült (annak aktuális tartalmait átvéve), a dokumentum Szekszárd Megyei Jogú Város és a Bonum Via Kft. tulajdona.

Tartalom

1. Vezetői összefoglaló 5
2. Bevezető 7
3. Helyzetértékelés 13
   3.1. A tervre kiható megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása 13
   3.2. Vizsgált terület bemutatása 21
      3.2.1. Forgalomvonzó létesítmények és fő kerékpáros irányok 25
      3.2.2. A kerékpáros közlekedés szerepe 29
4. A kerékpáros közlekedés helyzete és lehetőségei 30
   4.1. A kerékpáros közlekedés jelene és jövője 30
      4.1.1. A kerékpáros közlekedés jogi szabályozása 31
      4.1.2. A kerékpározási célok 32
      4.1.4. A tervezési terület kerékpározhatósága 34
      4.1.5. Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények 36
      4.1.6. Értékelés és probléma térkép 43
   4.2. Közbringa 44
   4.3. Szervezeti-működési háttér 45
5. A tervezett fejlesztések bemutatása 47
   5.1. A hálózatfejlesztés elvei és eszközei 47
   5.2. A tervjavaslat bemutatása 55
      5.2.1. EuroVelo, törzshálózati és térségi jelentőségűnek besorolt útvonalak 57
      5.2.2. A város térségi egyéb főhálózati kapcsolatok 58
      5.2.3. Belső főhálózati kapcsolatok 64
      5.2.4. Belső mellékhálózati kapcsolatok 67
   5.3. Kísérő intézkedések 72
   5.4. Közbringa rendszer 78
   5.5. Szervezeti-működési háttér 78
   5.6. Egyéb kísérő intézkedések 789
6. Megvalósítás 80
   6.1. Ütemezés, több fázisú intézkedési terv 80
   6.2. Források, finanszírozás 81

Függelékek

1. Vezetői összefoglaló

Jelen hálózati tanulmány a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP Plusz) kerékpárforgalmi tartalmú pályázati kiírásai által hivatkozott „Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése” c. segédlet („módszertani útmutató”) alapján készült el, azt célozva, hogy Szekszárd város rövid-, közép- és hosszútávú kerékpáros fejlesztései kiérlelt hálózati elképzelésbe illeszkedjenek, megalapozott nyomvonallal és műszaki megoldásokkal rendelkezzenek. A kerékpárforgalmi hálózati terv módszertani útmutatóban definiált feladata, hogy felmérje a tervezési terület kerékpáros közlekedésének a helyzetét: kerékpáros forgalmát, célpontjait, kerékpározhatóságát, az eljutást akadályozó tényezőket, és ezek alapján javaslatot adjon a fejlesztésekre. A **kerékpárforgalmi hálózati terv célja**, hogy útmutatóként szolgáljon minden olyan jövőbeni fejlesztésnél, amely bármilyen módon érinti a kerékpárral közlekedők helyzetét, így a terv megállapításait, javaslatait nem csak a kifejezetten kerékpáros célú fejlesztések során célszerű figyelembe venni, hanem minden közlekedési és közterületfejlesztést célzó beruházás során.

1. ábra: Szekszárdi „lösz-szurdik”

A tanulmány elkészítését időszerűvé tette, hogy a tervezési területen, Szekszárd közigazgatási területén a kerékpáros közlekedést segítő infrastruktúrája az utóbbi években jelentősen fejlődött ugyan, de még mindig elmaradás mutatkozik a térség turisztikai attraktivitásához és a kerékpározásra irányuló lakossági igényhez képest, így az eddiginél lényegesen intenzívebb kerékpárút-fejlesztési dinamikára lenne szükség. A város belső területén jelenleg számos fő- és gyűjtőút nehéz kerékpározhatósága jelent visszatartó erőt, a helyközi relációkban pedig az országos közutak egyre nagyobb forgalma és az elválasztott kerékpározás lehetőségének hiánya. A **korábban elkészített hálózati terv**[1] **felülvizsgálatát** a hálózati megoldások alaposabb megvitatásának célja, az időközben elkészült részletes tervek jó részének újragondolása és a város által a TOP-program keretében tervezett rövid és középtávú projektek jobb megalapozása motiválta, de napirenden lévő konkrét fejlesztési cél nélkül.

Ami a szabadidős kerékpáros adottságokat illeti, azok kihasználásával Szekszárd környéke **az ország egyik fontos kerékpáros térségévé is válhat**. A Szekszárdi-dombság meredeken kezdődő, de egyébként kis szintemelkedésű hullámai, a szőlőket feltáró utacskák, a löszbe vájódott szurdikok, a Sötétvölgy forrásai, kelet felé, az Alföld peremén pedig az árvízi erdők potenciális túraútjai és időszakos tavai, a Duna menti holtágak, illetve maga a folyam partvonala számos lehetőséget kínál a könnyed és élménygazdag kerékpározásra. Itt a kihívásra vágyó sportolók mellett a családosok és kezdő kerékpározók is megtalálhatják számításukat.

[1] Szekszárd Megyei Jogú Város kerékpárforgalmi hálózati terve – KHX1024 projekt V3 változat 2018. március (Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft) Jelen tanulmány a 2018-as azonos című tanulmány jelenleg is aktuális tartalmait átvette, hasznosította.

Turisztikai szempontból Szekszárdon a **természeti környezet lehetne a legfőbb kerékpáros vonzerő**, azonban ez a lehetőség egyelőre jórészt kihasználatlan: a Gemenci erdőt például már jól el lehet érni a Keselyűsi út menti kerékpárúton, de azon egyetlen kijelölt kerékpárút sem vezet keresztül; Sötétvölgy kijelölt útvonal hiányában (szabályosan) ugyancsak nem kerékpározható és a megközelítése is megoldatlan. Összehasonlításul: az e szempontból egyik éllovas Örségben jelenleg hat kitáblázott kerékpáros útvonalon összesen 226 km túraútvonal várja a látogatókat, ezek jelentős része védett erdőkben halad. A Szekszárdi-dombság szőlőinek panorámás feltáróútjain kirándulni lehet ugyan, de sajnálatos, hogy nincs kijelölve ajánlott kerékpáros útvonal. A közelmúltban elért Palánki és a Keselyűsi úti jelentős kerékpárút-fejlesztéseknek köszönhetően a Sió és a Duna közeli szakaszai már egyre jobban elérhetők, azonban az árvízvédelmi töltések kerékpározhatóságán – főleg azok kijelölését és útbaigazító rendszerét illetően – még van mit javítani. A Duna a Gemenci erdő és a Sió térségében két helyszínen érhető el, de annak innenső partvonalán kerékpáros túrát tenni nem lehet. A jelentős fejlődés ellenére még mindig nem nevezhető családbarátnak a környező települések kerékpáros bekapcsolása sem.

2. ábra: A Duna a kerékpárral is elérhető Bóni-foknál, mely kívül esik a közigazgatási területen, de fontos célpont (háttérben az M9 autóúti Szent László Duna-híd)

Ami a város belső kapcsolatait illeti, a nehezebben kerékpározható fő- és gyűjtőutak mentén jelenleg **domináns a járdán történő kerékpározás**, viszont a déli városrészek már kiépített (önálló, ill. gyalog- és) kerékpárútjai elég jól hasznosulnak. A csekélyebb és mérsékeltebb forgalmú lakóutcák kiterjedt hálózatán, illetve a lakótelepeket behálózó kiszolgáló- és gyalogutakon a kerékpározás ma is jól lebonyolódik. A nyugati dombvonulatra telepített nagylélekszámú lakótelepek kerékpáros bekapcsolása azonban teljesen megoldatlan – a terepadottságokon túl visszatartó erő, hogy a belvárosba levezető gyűjtőúti útvonalak a potenciális kerékpározók szemében túl veszélyesek.

3. ábra: Kirándulók a Vármegyeházánál

Első ütemben feltétlenül megoldandó a már körvonalazódó **alaphálózat hiányzó darabjainak megépítése** (Palánki út Sióig és a Keselyűsi út városhatárnál hiányzó kis szakasza), továbbá a különálló (déli és északi) városi hálózatdarabok összekötése. A turisztikai és az ipartelepi feltárás szempontjából is fontos az ún. Pollack utcai elkerülő út menti kerékpárút (a „Sorompó” és a Palánki út között), emellett Újváros bekapcsolása lenne prioritás a Rákóczi út menti (a járda és az útpálya között elhelyezhető) kerékpárút megvalósításával. A rövid távú intézkedések közé sorolandó még Sötétvölgy – a Sió töltés, illetve erdőgazdasági utak vonalán tervezhető – bekötése, valamint a felsővárosi Kápolna tértől a Kerék-hegy - Bati-kereszt kilátó - Hármas-halom - Szálka gerincút („panorámaút”) kijelölése. Ezeket az ajánlott túraútvonalakat időjárástól függetlenül járhatóvá, útirányjelzések és pihenőhelyek tekintetében is felszerelté, hosszabb távon ***körtúrákká és kombinálható túraútvonal-hálózattá*** célszerű fejleszteni.

A módszertani útmutató metódusa szerint végigvezetett megalapozó vizsgálat eredményeként a VII. függelék **„B" és „C" tervlapján** (dokumentáció végén) ***szereplő rövid, közép és hosszú távú kerékpárforgalmi hálózatot javasoljuk megvalósítani***, amelynek fő elemeit, így a turisztikai és településközi útvonalakat, továbbá a városon belüli kapcsolatokat az 4.2 fejezetben mutatjuk be. A VII. ***függelék „A" ábrája – részletgazdag, magyarázatos megjelenítéssel*** – a hálózati megoldások mérlegelésének nyomon követése és a későbbi projekttervezési diszpozíciók elkészítésének segítése végett készült.

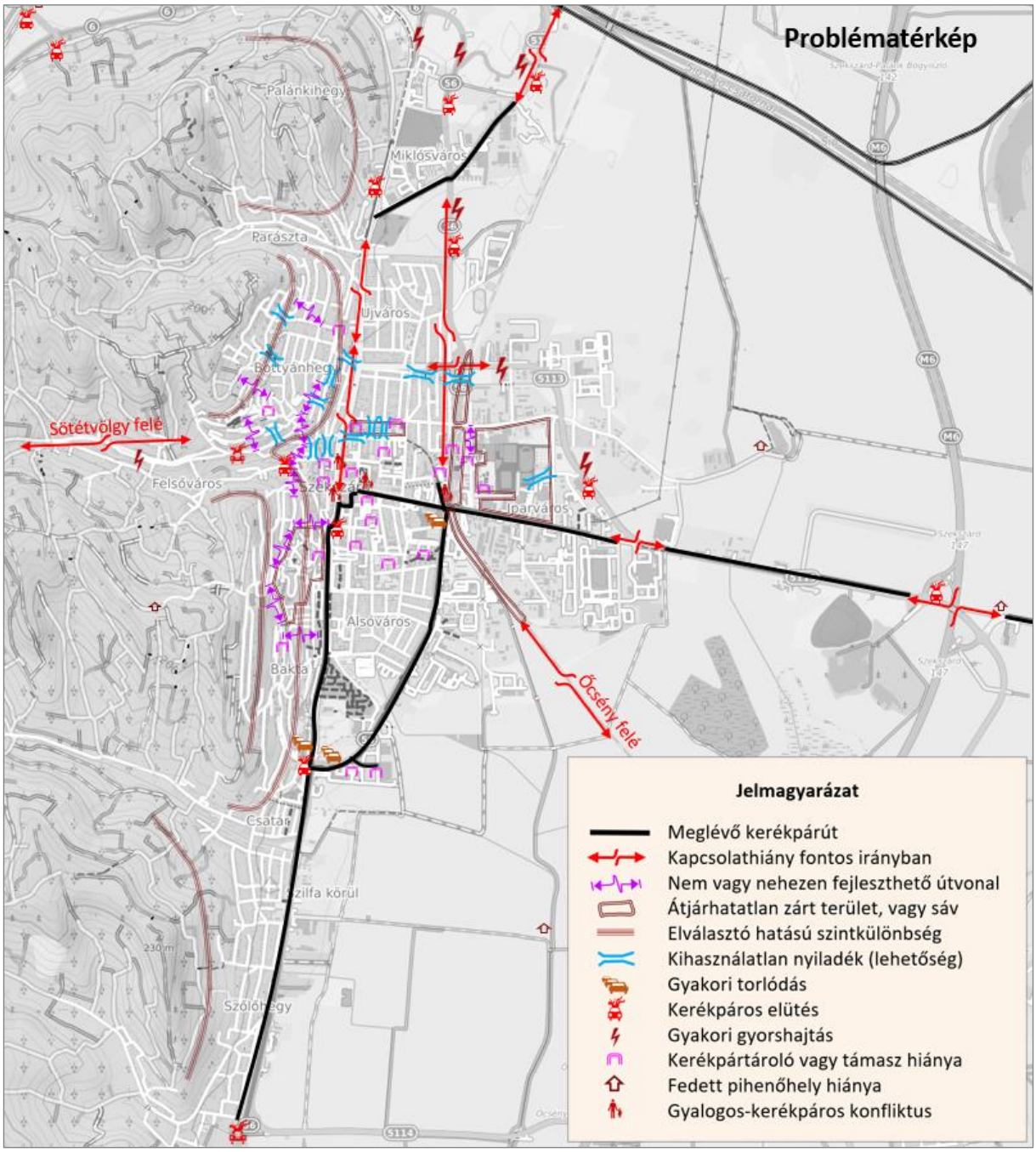
A terv sorra veszi a további fontos útvonalakat és a kisebb beavatkozásokat, melyekből egy komplex, ütemezett fejlesztési program állítható össze. A mellékúthálózat kerékpárosbarát átalakítása érdekében javasolja a forgalomcsillapított övezetek fokozatos kiterjesztését. A terv kiterjed az infrastrukturális fejlesztéseket **kiegészítő intézkedések** körére is, így a kerékpártámaszok, útirányjelzések fejlesztésére, közbringarendszer kialakítására, valamint az intézményi kérdések és a szemléletformálás, oktatás fejlesztésének lehetőségeire.

2. Bevezető

Ami a tervezés módszerét és folyamatát illeti, a szekszárdi hálózati terv esetén a megalapozó munkafolyamatban elsődleges tervezési területnek tekinthető Szekszárd város közigazgatási területe. Ezen túl a közvetett vizsgálati zónába tartozik a Szekszárdi-dombság keleti fele, valamint a Tolnai-Sárköz kistáj középső része, délen a környező településekig, keleten a Duna vonaláig, északon a Sió tágabb térségéig. A névleges tervezési terület határán túlmutató indikatív szintű gondolkodást a közigazgatási határok mesterséges (nem funkcionális) határvonalai teszik szükségessé, minimálisan a hálózat folytatásaként szóbajöhető potenciális kerékpáros útvonalak beazonosítása mélységéig. A közigazgatási területen kívül eső, de a város szempontjából potenciális egynapos kirándulóútvonalak beazonosítását ugyancsak fontosnak tekintettük. A **tervezési terület határán túlmutató útvonalak** – ha meg is jelennek – természetesen nem képezik részét az elfogadásra kerülő (eleve csak irányadó, indikatív) terv „rendelkező" tartalmának.

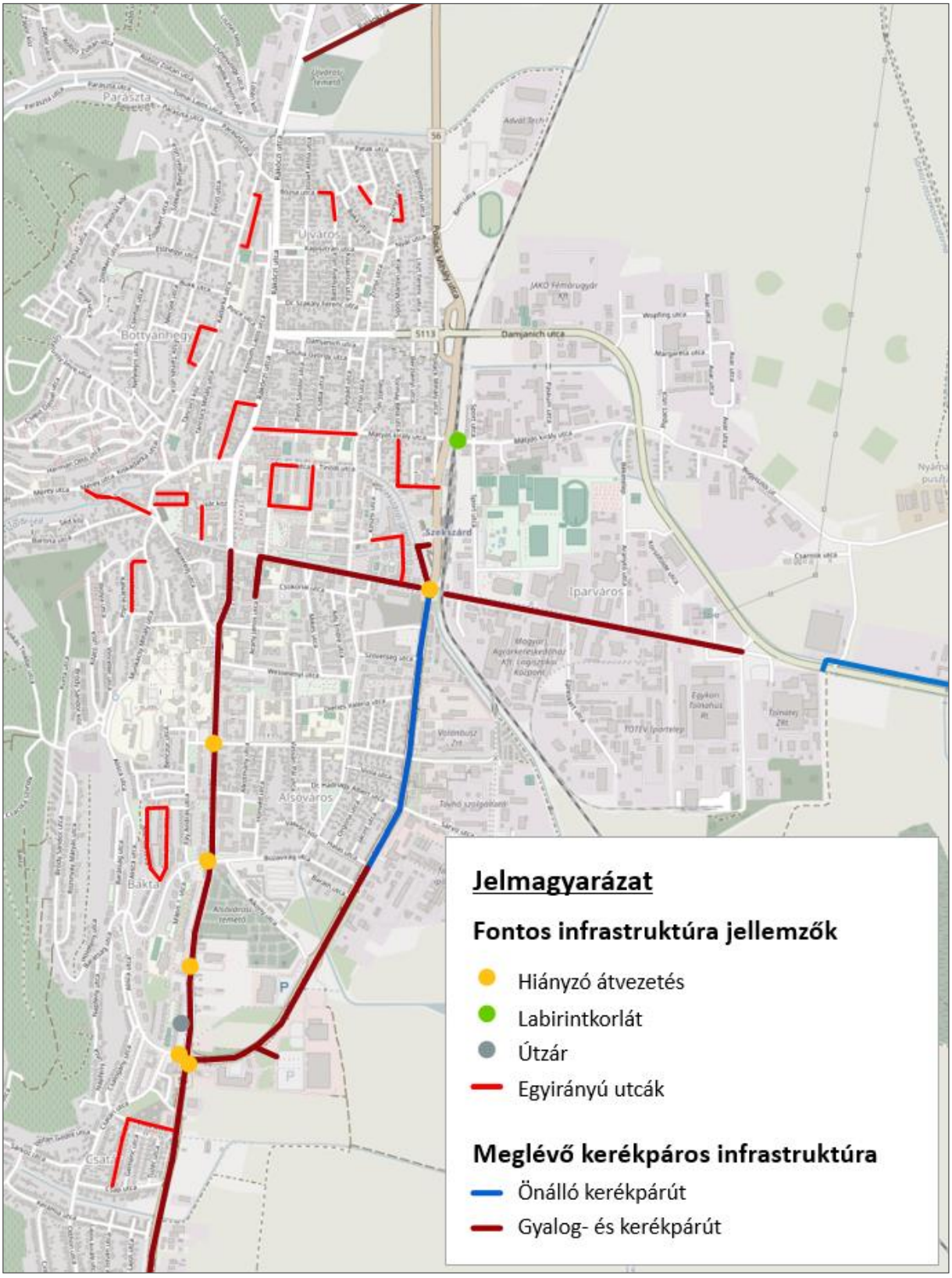
A kerékpárforgalmi hálózati terv készítése keretében részletesen vizsgáltuk a város kerékpáros helyzetét: felmérésre került a meglévő kerékpáros infrastruktúra, elemeztük az elmúlt évek kerékpáros baleseti adatait, közúti és kerékpáros forgalomszámlálásokat készítettünk. A felmérés alapján összeállt a város kerékpáros problématérképe (következő oldali ábra).

A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények a legforgalmasabb városi főútvonalak egy része mentén létesültek. A meglévő hálózatból nagyon hiányzik az északi irány, gyakori az átvezetések hiánya, a **létesítmények sok helyütt megszakadnak**, egymáshoz nem kapcsolódnak megfelelően, ezeket a kerékpárosok „szakadásként" élik meg. Bár a várost átszelő 56-os főút korábbi nyomvonala helyett új tehermentesítő útvonal lett kialakítva, ill. az M6 autópálya is elvezeti a tranzitforgalom jelentős részét, a városi úttá átminősített útszakasz forgalomcsillapítására – a korábban történt és kedvezőtlen tapasztatlatokkal járó kísérleti kialakítás miatt – nem került sor. A forgalmasabb útvonalak esetében a keresztbe történő kerékpáros átjutás sincs megoldva.



4. ábra: A város kerékpáros problématérképe – forrás: saját szerkesztés)

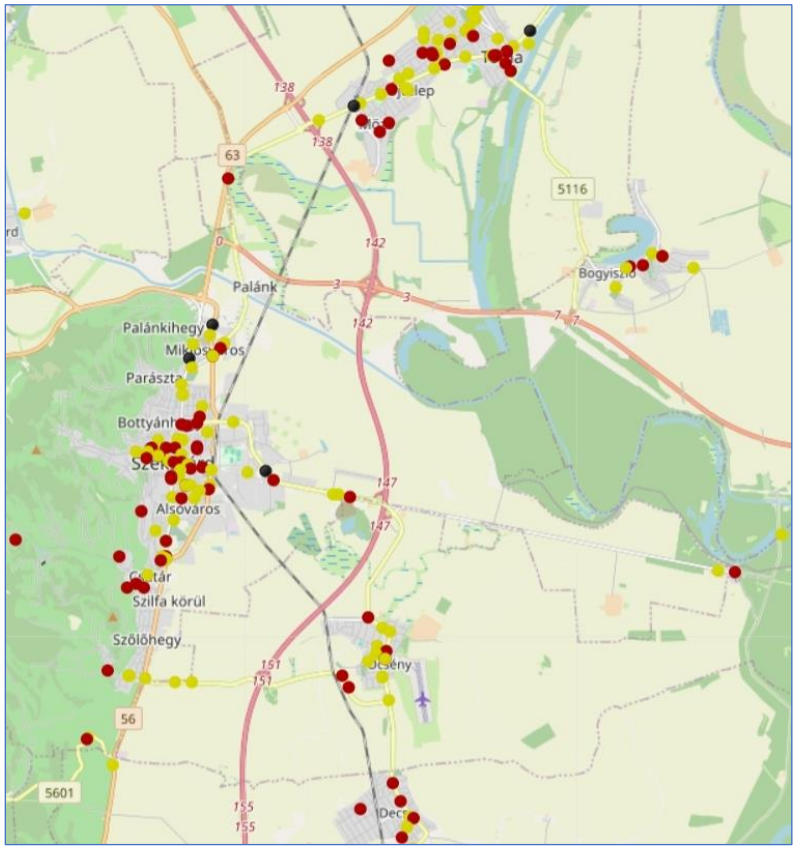
A közlekedési hálózat egyéb részein kerékpárosbarát átalakítások még nem tapasztalhatók. Számos utcában egyirányúsítás kényszeríti a kerékpárosokat a tömb megkerülésére vagy „járdázásra”. Az ilyen útszakaszok a kerékpáros átjárhatóságot gátolják, a kerékpározás szempontjából akadályt, problémát jelentenek.



5. ábra: A város néhány fontosabb infrastruktúra jellemzője – forrás: saját szerkesztés)

A munkanapi kerékpáros forgalom felmérése céljából tíz meghatározó csomóponti helyszínen kismintás kerékpáros forgalomszámlálás készült[2] (lásd a 3.2.1 alfejezet ábráit).

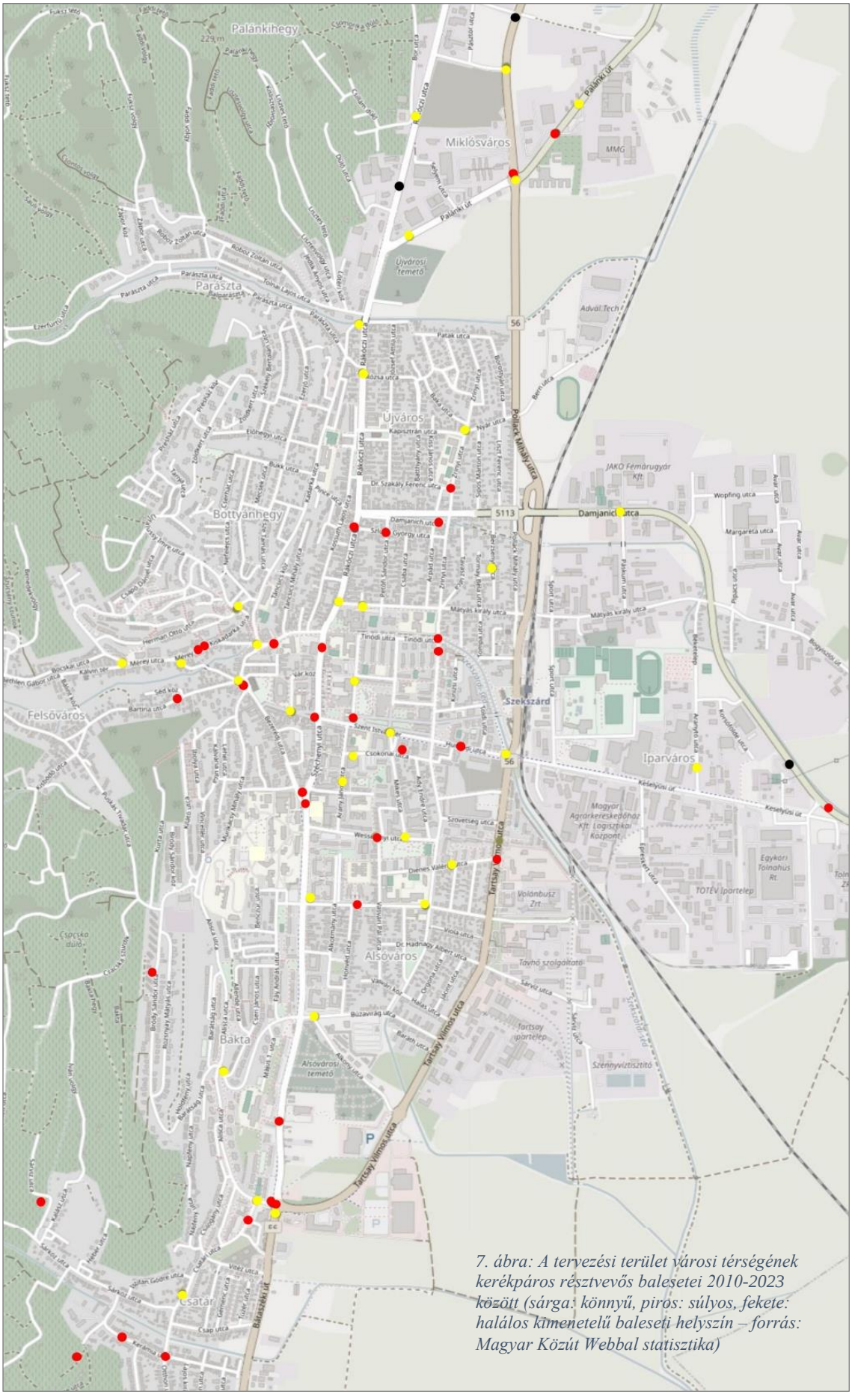
A vizsgált területre kiterjedően a helyi és országos utak vonatkozásában együtt nyilvántartott **kerékpáros résztvevős baleseti adatokból** levonható következtéseket (a balesetek sűrűsödési helyei) a következő oldali egészlapos ábráján jelöltük. A leggyakoribb baleseti ok az elsőbbség meg nem adása. A balesetek területi eloszlása alapján jelentősebb gócpontok nem azonosíthatók (kisebb sűrűsödés figyelhető meg a Béri Balogh - Bezerédj, a Mérey - Kiskadarka u. és a Béri Balogh - Tartsay u. csomópontok közvetlen térségében. Utóbbinál a sebesség fizikai eszközökkel is kikényszerített csökkentésére lehetőség van. A Béri Balogh - Bezerédj csomópont közlekedésbiztonsági auditja a helyszíni tapasztalatok alapján is indokolt lenne.



6. ábra: A kerékpáros résztvevős személyi sérüléses balesetek helyszínei és súlyossága (zöld: könnyű, piros: súlyos, fekete: halálos kimenetel – forrás: webbal.kozut.hu)

Megállapítható, hogy a városba bevezető (még éppen) külterületi, ill. városhatárt átlépő közutakon – az arra kockázatot vállalva felhajtó kerékpárosok körében – jellemző a halálos kimenetelű baleset. A hálózat alakítása vonatkozásában baleseti jellemzők ismerete igen fontos, ezekből érdemi döntés abban az esetben következik, ha valóban előfordulnak komolyabb sűrűsödések, emellett akkor, ha az adott helyszínt nem rendezi át egy egyébként is tervezett fejlesztés. A fejlesztések a forgalmi körülményeket jelentősen megváltoztatják. Így is fontos, hogy az adatok – ez esetben – megerősítik azokat az egyébként jellemzően fennálló tapasztalatokat, hogy a balesetek térbeli eloszlása alapjában véve véletlenszerű, és ezen felül a sűrűsödési helyek megjelenése a csomóponti konfliktusokkal és a nagyobb forgalmi intenzitással függ össze. A lakóutcák hálózatán észlelhető (jelentős esetlegességet mutató) balesetek megelőzését nagyban segítheti a javasolt 30-as zónás sebességkorlátozás és az ezt fizikailag is kikényszerítő eszközök jelenléte.

[2] Fontos megjegyezni, hogy a téli időszakra eső munkálatok idején a kerékpáros áramlatok mértékadó értékei és pontosabb arányai a szorványos előfordulás miatt nem határozhatók meg. A számlálást a tanulmány készítésének befejező szakaszában szükséges kiegészíteni.



7. ábra: A tervezési terület városi térségének kerékpáros résztvevős balesetei 2010-2023 között (sárga: könnyű, piros: súlyos, fekete: halálos kimenetelű baleseti helyszín – forrás: Magyar Közút Webbal statisztika)

Szekszárdon még kevés a kerékpártároló, ugyanakkor az elmúlt években több helyszínre kerültek korszerű, a váz megtámasztását és rögzítését is lehetővé tévő támaszok. Az említett körülmények jelentős mértékben hozzájárulnak ahhoz, hogy a kerékpáros közlekedés részaránya jelenleg viszonylag alacsony (korábbi statisztikai adat szerint 6%).

Szekszárd kedvező adottságokkal rendelkezik ahhoz, hogy jól kerékpározható várossá váljon. A város szerkezete, a forgalomvonzó célpontok elhelyezkedése, távolsága megfelelő fejlesztésekkel párosítva ideális alapot nyújt ahhoz, hogy a város kerékpáros forgalma jelentős növekedésnek indulhasson. A kerékpáros közlekedés jelentőségét, kedvező hatását a környezetállapotra, a forgalmi torlódások csökkentésére, a lakosság egészségi állapotára a város stratégiai dokumentumai is hangsúlyozzák, fejlesztését célul tűzik ki.

8. ábra: A gyalogos átkelésekkel összefüggésben kialakult torlódás a Tartsay úton a Hadnagy utcánál

Itt érdemes megjegyezni, hogy kétféle célú kerékpárhasználatot különböztethetünk meg: a közlekedési célú (hivatásforgalmi) és a szabadidős (turisztikai, sport) célú kerékpározást. A város fenntartható közlekedése szempontjából a közlekedési célú kerékpározás fejlesztése a stratégiai cél – a szabadidős kerékpározás ebből a nézőpontból – még ha adott esetben jelentős forgalmat is képvisel – csak kiegészítő elem.

3. Helyzetértékelés

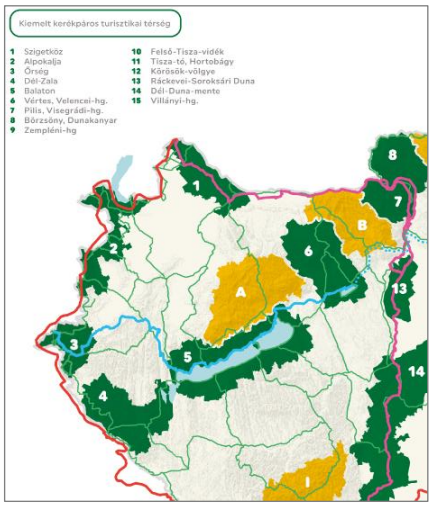
3.1. A tervre kiható megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása

A kerékpárforgalmi hálózati terv (továbbiakban Terv) szempontjából potenciálisan fontosabb stratégiai dokumentumok és tervelőzmények a következők:

Az elmúlt évben adták közre a **Nemzeti Kerékpáros Stratégiát**, amely hosszú távon határozza meg a szektor fejlesztési irányait. A stratégia szerint „a kerékpározás pozitív társadalmi, gazdasági és élettani hatásait nem lehet túlbecsülni". „A kormányzat elkötelezett a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése iránt". A stratégia négy fő tématerületet és három intézkedés-kategóriát határoz meg: (1) biztonságos és komfortos közlekedéshez szükséges kerékpárutak építése, tárolók és parkolók létesítése, valamint a kerékpárosbarát KRESZ megteremtése; (2) racionális előnyök biztosítását szolgáló intézkedések, így pl. gazdasági, egészségügyi és környezetvédelmi előnyök biztosítása; (3) emocionális keretek, mint pl. társadalmi megbecsülés, sportteljesítmény. Az anyagban 29 intézkedés szerepel indikátorokkal, tevékenységekkel, az érintett szervezetek felsorolásával és a megvalósítás ütemezésével. A stratégiában felsorolt intézkedések becsült összköltsége 248 milliárd forint. Ajánlásokat fogalmaz meg a jövőbeli kerékpáros fejlesztésekkel kapcsolatban, amit a városvezetők kézikönyvként is használhatnak, hogy az országban egységesen magas színvonalú létesítmények épülhessenek.

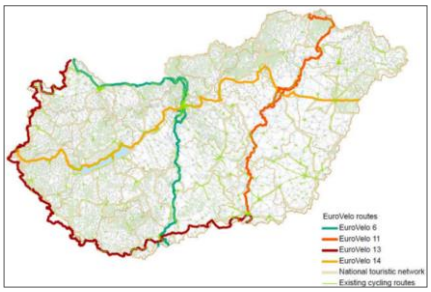
9. ábra: A Nemzeti Kerékpáros Stratégia címlapja

A stratégia egyik újszerű célkitűzése a „**Két keréken az iskolába**" programelem, melynek célja, hogy a gyermekek elsősorban ne autóval jussanak el az iskolájukba. Ennek érdekében az iskolák környezetét kerékpárral és gyalogosan biztonságosan elérhetővé kell tenni. Ahol lehet alakítsunk ki forgalom csillapított, vagy forgalom elől elzárt iskolautcákat. Előirányzásra került évente legalább 20 iskola környezetének átalakítása, pályázati rendszerben, népszerűsítő kampányok indítása, fedett és ellenőrzött vagy zárt kerékpártárolók kialakítása 2,4 milliárd Ft forrással. A dokumentum végén ajánlott infrastruktúra-alakítási és tervezési elveket a későbbiek során részletesebben tárgyaljuk.



10. ábra: A kiemelt kerékpáros turisztikai térségek

Ugyancsak kiemelést érdemlő célkitűzés a kerékpározásügy integrálása a településtervezési folyamatokba, vagyis hogy a térszerkezetet jogi eszközökkel alakító dokumentumokban a hálózat nagyobb súllyal, egyértelműbben szerepeljen, ill. annak elérése, hogy minden közterületi fejlesztés a **kerékpáros célkitűzések kötelező figyelembe vételével** történjen.



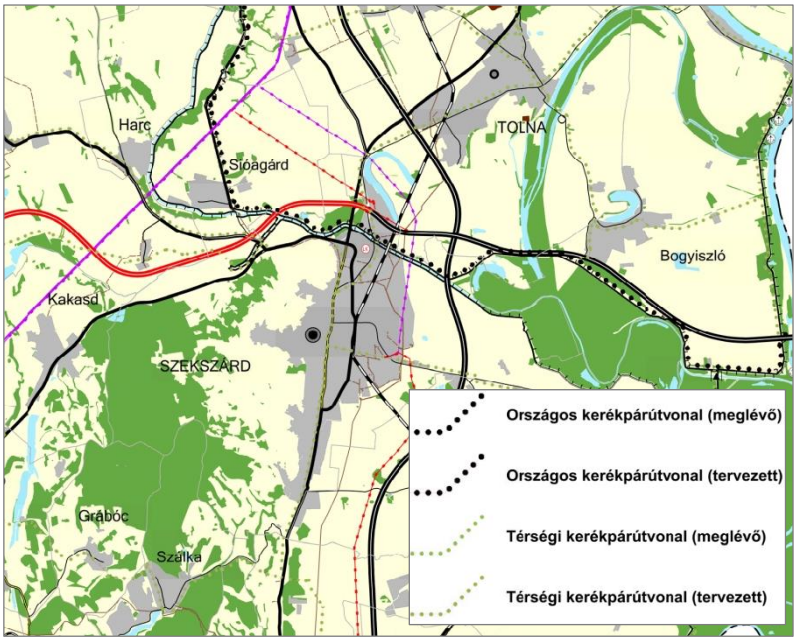
11. ábra: EuroVelo hálózat magyarországi szakaszai

Az **EuroVelo hálózat** hatályos folyosói a tervezési területet közvetlenül nem érintik, azonban az EuroVelo 6 Duna bal parti nyomvonala egyfelől elérendő csomóponti kapcsolatokat jelent (Szekszárdi Duna-hídon keresztül), másrészt a folyosó későbbi értelmezését tekintve hosszabb távon jobb parti alternatív vonalak is szerepet kaphatnak, mint a jelentős turisztikai hálózat mellék-útvonalai.

12. ábra: OTrT „Az Ország Szerkezeti Terve" (részlet)

Az Országos Területrendezési Terv (13. ábra) folyosó-szinten határozza meg az országos jelentőségű köz-lekedési infrastruktúra elemek kapcsolatrendszerét (2018. évi CXXXIX. törvény szerinti **Országos Területrendezési Terv** – Ország Szerkezeti Terve, ebben az OTrT kerékpáros törzshálózat). A tervezési területen a 62. sz. Sió-völgyi (Fajsz – Szekszárd – Sióagárd – … – Simontornya – … – Siófok) **OTrT törzshálózati nyomvonal** halad át (a vonalat a szerkezeti terven az M9 autóút jele részben kitakarja). Fontos kitérni rá, hogy az OTrT-ben megjelenő távlati közlekedési hálózatot legfontosabb térségi közúti fejlesztése az M9 autóút, melynek viszonylag kiérlelt nyomvonalát célszerű figyelembe venni.

A **vármegyei szerkezeti tervben** az országos (Sió-völgyi) kerékpárútvonalon túl térségi jelentőségű távlati kerékpárutak is szerepelnek, Szekszárd térségében ilyen a (12. sorszámú) Murga - Zomba - Sióagárd vonal, a (13.) Sióagárd - Kakasd - Bonyhád (Völgységi patak völgye) vonal, a (18.) Bogyiszló - Fácánkert - 63. sz. főút közötti vonal, a (19.) Szekszárd – Bonyhád - (Völgységi patak völgye) vonal és a (20.) Szekszárd - Tolna - Fadd - Dombori vonal.



13. ábra: Tolna Vármegyei Területrendezési Terv (2020) (részlet)

A városra vonatkozó **további vizsgált dokumentumok**:

Koncepcionális dokumentumok
- Szekszárd Megyei Jogú Város Településfejlesztési Koncepciója

Fejlesztési dokumentumok
- Szekszárd Megyei Jogú Város Környezetvédelmi Programjának Felülvizsgálata
- Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzatának Gazdasági Programja 2015-2020.
- Szekszárd MJV Integrált Településfejlesztési Stratégiája
- Szekszárd Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja

Településrendezési terv
- Szekszárd Megyei Jogú Város Településrendezési Terve

A 2024-es tervfelülvizsgálat keretében a hivatkozott dokumentumokat ellenőriztük, azok az elmúlt időszakban vagy nem változtak, vagy a módosításuk nem érintette a Kerékpárforgalmi hálózati terv tematikáját.

Szekszárd Megyei Jogú Város **Településfejlesztési Koncepciója** (2014) szerint a város jövőképében a külterületen elhelyezkedő rekreációs területek, sétányok mellett kerékpárutakkal történő összekötésük jelenik meg egyedül. A koncepció általános településfejlesztési elvként rögzíti többek között, hogy a közlekedési infrastruktúrák egységes hálózatának megteremtése során a térségi szemléletnek kell érvényesülnie, mely a jelen terv készítésében is kiemelt szempont. A gazdaságfejlesztést és a központi szerepkör megerősítését célzó programok között nevesítve szerepel a városi kerékpárút-rendszer kialakítása, és annak az országos hálózatba történő bekötése, továbbá a Sió meder menti kerékpárút fejlesztése. A fejlesztések turisztikai és rekreációs szerepkörben jelennek meg.

A fejlesztési programokon belül az alábbi feladatokat rögzíti a koncepció:

Turisztikai infra-, szuprastruktúra- és termékfejlesztés

- Települési kerékpárútrendszer fejlesztése, melynek célja a településen belüli gép-járműhasználat csökkentése, az egészséges életmódra nevelés és a kerékpáros turizmus támogatása.
- Kerékpárút-építés a Sió töltéshez északi irányban, és Gemenchez a Keselyűsi út mentén
- Szőlőhegyre vezető kerékpárút
- Sióagárdra vezető kerékpárút.
- A település kerékpárútjainak bekötése az országos rendszerbe, melynek célja Szekszárd országos megközelíthetőségének javítása és térségi kerékpárút megépítése.
- Szekszárd - Bonyhád (Sötétvölgy érintésével) és
- Szekszárd - Fadd-Dombori irányába térségi kerékpárutak.
- Sió medrének rendezése, térség fejlesztése, kerékpárút fejlesztése, vízi turizmus kialakítása, melynek célja a Sióban rejlő rekreációs potenciál kihasználása, Szekszárd kerékpáros megközelíthetőségének a javítása, Szekszárd turisztikai vonzerejének emelése
- kerékpárút építése a töltéstől a városközpontig.

Városi közlekedéshálózat, intermodalitás fejlesztése, melynek célja a gyorsforgalmi úthálózat kiépülte utáni potenciális helyzet kihasználása, a logisztikai fejlesztések, a közlekedési kapcsolatok fejlesztése a szomszédos településekkel, a meglévő mellékúthálózat és közterületi rendszer tovább fejlesztése, valamint a kerékpáros közlekedés fejlesztése:

- Szent István tér - Palánki út (5112. út) közötti kerékpárút, kerékpárhíd kiépítése
- Keselyűsi út mentén – a Csörge-tótól a Sió-csatorna árvízvédelmi töltésig – kerékpárút építése
- Kerékpárutak kiépítése a szomszédos, ill. turisztikai forgalommal érintett környező településekre: Fadd-Dombori, Várdomb, Sötétvölgyi tó, Szálka, Őcsény, Decs
- Rákóczi utca (Palánki úti csp.) - Bor utca (régi 6-os út) - 6-os-65-ös út csomó-pontja után a Sió-csatorna árvízvédelmi töltésig kerékpárút építése
- Közintézményeknél (oktatási, nevelési intézmények, vasút- és autóbuszállomás, igazgatási intézmények, kereskedelmi központok, sport- és szabadidős létesítmények) kerékpártárolók létesítése
- B+R parkolók kiépítése
- Kerékpár-bérlés rendszerének, hálózatának kialakítása, működtetése.

Mindezek mellett a közúttól és a gyalogos közlekedés területeitől függetlenül futó **kerékpárutak közvilágítással történő ellátását** is vizsgálni, illetve megvalósítani javasolja a dokumentum. A „Gazdálkodás a város környezeti és természeti, társadalmi és gazdasági települési/térségi és táji értékeivel” program „Védett és védelemre érdemes táji, természeti elemek megóvása, fejlesztése” c. feladatában a turisztikai fejlesztések keretében a vízparti kerék-párutak fejlesztése is megjelenik. A turisztikai célból megvalósuló kerékpáros infrastruktúra egyben rekreációs célokat is szolgál.

A fentiek alapján a város részleteiben átgondolt koncepcionális elképzelésekkel rendelkezik a kerékpáros infrastruktúra hálózatának fejlesztésére, de a **csatlakozó települések** (Bogyiszló, Őcsény, Kakasd, Sióagárd, Tolna) fejlesztési elképzeléseit vizsgáló munkarész alapján Szekszárd településrendezési terve nem tartalmaz kerékpáros hálózati elemeket. A hálózati csatlakozási pontok meghatározása nem történhetett meg, bizonytalan, illetve kétséges. A koncepció a településrendezési terv hiányosságainak pótlását is célként tűzi ki a városi önkormányzat számára. A szomszédos települések terveiben szereplő, Szekszárdot érintő kerékpárforgalmi infrastruktúra elemek, melyek hálózati csatlakozása biztosítandó:

- Bogyiszló - Szekszárd Duna menti regionális kerékpárút
- Őcsény, Gemenci szabadidőközpont - Szekszárd kerékpárút OTrT-vel összhang-ban
- Kakasd - Szekszárd kerékpárút a 6-os út mentén
- Sióagárd csak a regionális és kistérségi kerékpárúthálózat igényét fogalmazta meg
- Tolna - Szekszárd kerékpárút a vasút nyugati oldalán

Az **integrált településfejlesztési stratégia** („Szekszárd MJV Integrált Településfejlesztési Stratégiája" – ITS 2022) 7-10 éves viszonylatban rögzíti a településfejlesztési célokat és praktikusan az aktuális Európai Uniós tervezési ciklusra (2021-2027) meghatározott uniós szintű alapelvekhez és a források elérhetőségét figyelembe véve készül a város településfejlesztési koncepciójával, valamint a megyei területfejlesztési programmal összhangban. Az ITS integráltsága az jelenti, hogy a különböző szakpolitikai megközelítések (pl. gazdaságfejlesztés, környezeti fejlesztés, közlekedésfejlesztés, műszaki infrastruktúra fejlesztés, társadalmi programok stb.), a települési partnerek (önkormányzat, lakosság, vállalkozói szektor, civil szektor, közszféra stb.) céljainak, elvárásainak megfelelően készül, széleskörben tükrözi a helyi szándékokat.

*Az ITS kerékpárúthálózatra kiterjedően megfogalmazott **fontosabb megállapításai**:*

A város hosszú távú célja, hogy **növekedjen a környezetbarát kerékpáros közlekedés aránya** Szekszárdon, ezért fontosnak tartjuk a kerékpárút-hálózat fejlesztését, bővítését. 2022-ig 7,4 km hosszúságban épült közlekedésbiztonsági célt szolgáló kerékpárút, melynek egy szakaszán gyalogos forgalom is bonyolódhat. A munkába járást megkönnyítő kerékpáros közlekedés további fejlesztését is tervezi az önkormányzat. Az **első ütemben** a meglévő hálózat folytatásaként bekapcsolásra kerül (folyamatban van) a város kereskedelmi, banki, ügyintézési, igazgatási, oktatási funkciót ellátó központja, továbbá a busz- és vasútállomás, valamint a város nagyobb foglalkoztató cégeit tömörítő ***iparterület*** a Keselyűsi út mentén egészen az őcsényi út csatlakozásáig. A ***belvároson belül*** nem lesz teljes lefedettség egyelőre, a meglévő déli kerékpárútnak ***megszűnik a központban a folytatása***, a városközponti terület kimarad és az északi részen kerülnek egyes szakaszok megépítésre.

A **második ütem** célja, hogy rövid időn belül két keréken, biztonságosan lehessen eljutni a város ***déli kapujától az északiig***, illetve a szabadidős kerékpározás feltételeit megteremtve egészen a ***palánki hídig, a Csörge tóig, valamint az Árvízkapuig***. A Szőlőhegyre felvezető, és azt ***Sióagárd*** felé megkerülő kerékpárút a borturizmusra is kedvező hatással lenne. A település belső hálózatfejlesztésén túl Szekszárdot be kell kötni az országos kerékpárút hálózatba. Térségi kerékpárút megépítése lenne szükséges Szekszárd - ***Bonyhád (Sötétvölgy*** érintésével*)* és Szekszárd - ***Fadd-Dombori*** viszonylatban. A Keselyűsi út - ***Őcsény*** - ***Gemenc*** szakasz tervezése és kivitelezése folyamatban lévő pályázatból történik.

Tolna megye és Szekszárd – a Kétkeréken munkába-kerékpárút megépítése ellenére – sem rendelkezik kiterjedt kerékpárút hálózattal, ugyanakkor igény merül fel egy **teljes megyei kerékpárút hálózat** kialakítására, mind a lakosság, mind a turizmus szempontjából. A megyei fejlesztési elképzelések között szerepel a Kölesd-Kistormás, az Őcsény-Szekszárd kerékpárút kialakítása, mivel a Szekszárdi rurális térségben (<120 Fő/km2) Szekszárd, mint megyeszékhely jelenti az urbánus központot.

Kerékpár és e-roller **sharing rendszerek** jelennek meg egyre több nagyvárosban, Szekszárdon érdemes lenne felülvizsgálni használatuk bevezetését.

A 2022-ben elfogadott újabb ITS projekt részletességgel is tartalmaz kerékpáros infrastruktúrafejlesztést, mégpedig:

- H1.5 projekt: Szekszárd – Szálka – Villány - Pécs **borkerékpárút**
- Smart City projektek – Közlekedés fejlesztése – **környezetbarát kerékpárutak**

A Kerékpárúthálózat c. alfejezet foglalkozik a város tervezett **településszerkezeti tervében** jelölt kerékpárút hálózatával, ennek keretében megállapítja, hogy „a terv egyrészt a város belterületi részén az egyes városrészeket fűzi fel, másrészt **külső kapcsolatok** kialakítását tervezi a következő irányokba:
1. Az ÉNy-i irányában a 6. sz. főúttal párhuzamosan a 65. sz. főút torkolatáig vezető kerékpárútnál a terv nem jelöli annak folytatását É-i irányba Sióagárd felé, valamint Ny-i irányba Kakasd felé.
2. Észak felé a Palánki út és az 5112.sz. országos mellékút mentén Tolna irányába.
3. A Sió csatorna D-i partja mentén, melyet a József pusztán keresztül a Kendergyárnál csatlakoztat a Keselyűsi úthoz, majd azon keresztül visszavezetve a városközpontba.
4. Az előzőekben leírt körhöz kapcsolódik Őcsény irányába az 5113 sz. országút mentén a kerékpárút kiépítésének terve, ugyanakkor nem szerepel tervezett kapcsolat a Kendergyártól kelet felé Gemenci tájvédelmi terület és a Duna menti regionális kerékpárút irányába.
5. D-i irányba az 56.sz. út mentén Decs felé és az 56. sz. útról leágazóan Őcsény felé.

A Szekszárddal határos települések kerékpárúthálózati elképzelései

Bogyiszló

A község fejlesztési terveiben szerepel a **Duna-menti regionális kerékpárút** kialakítása, mely Szekszárd Város hatályos városfejlesztési programjával találkozik, ugyanakkor Szekszárd településszerkezeti terve nem jelöl kapcsolatot e tervezett kerékpárút nyomvonalhoz.

Őcsény

Őcsény község fejlesztési programjában szerepel a repülőtér jelenlegi létesítményeinek fejlesztése, a repüléssel kapcsolatos programok, rendezvények szervezése. Az őcsényi repülőtér fejlesztésével Szekszárd fejlesztési programja is számol az idegenforgalom és a gazdaság igényeinek minél jobb kiszolgálása érdekében. A fejlesztési tervekben és a szerkezeti terven szerepel az Országos Területrendezési Terv alapján Szekszárd és a **Gemenci szabadidő központ** kerékpárúttal való összekötése, melynek Szekszárd szerkezeti tervében hiányzik a kapcsolata. A szerkezeti tervben a kerékpárút **a Keselyűsi út** (5113 számú út) mellett kerül kialakításra, ami Őcsény belterületétől 4 km-re halad. Az önkormányzati fejlesztési elképzelések között szerepel Szekszárdot Őcsénnyel közvetlenül összekötő út kiépítése a vasút É-i oldalán, amely a jelenlegi ~ 5 km utat 2,5 km-re csökkentené (a tervezett nyomvonal Szekszárd településszerkezeti tervében nem szerepel), továbbá az erdei kisvasút kihasználtsága növelése érdekében, a vasútvonal észak-nyugati irányban Szekszárdig, dél-keleti irányban pedig Baja-Dunafürdőig történő kiépítése. Szekszárd településszerkezeti terve a kisvasút várossal történő kapcsolatát nem tartalmazza.

Kakasd

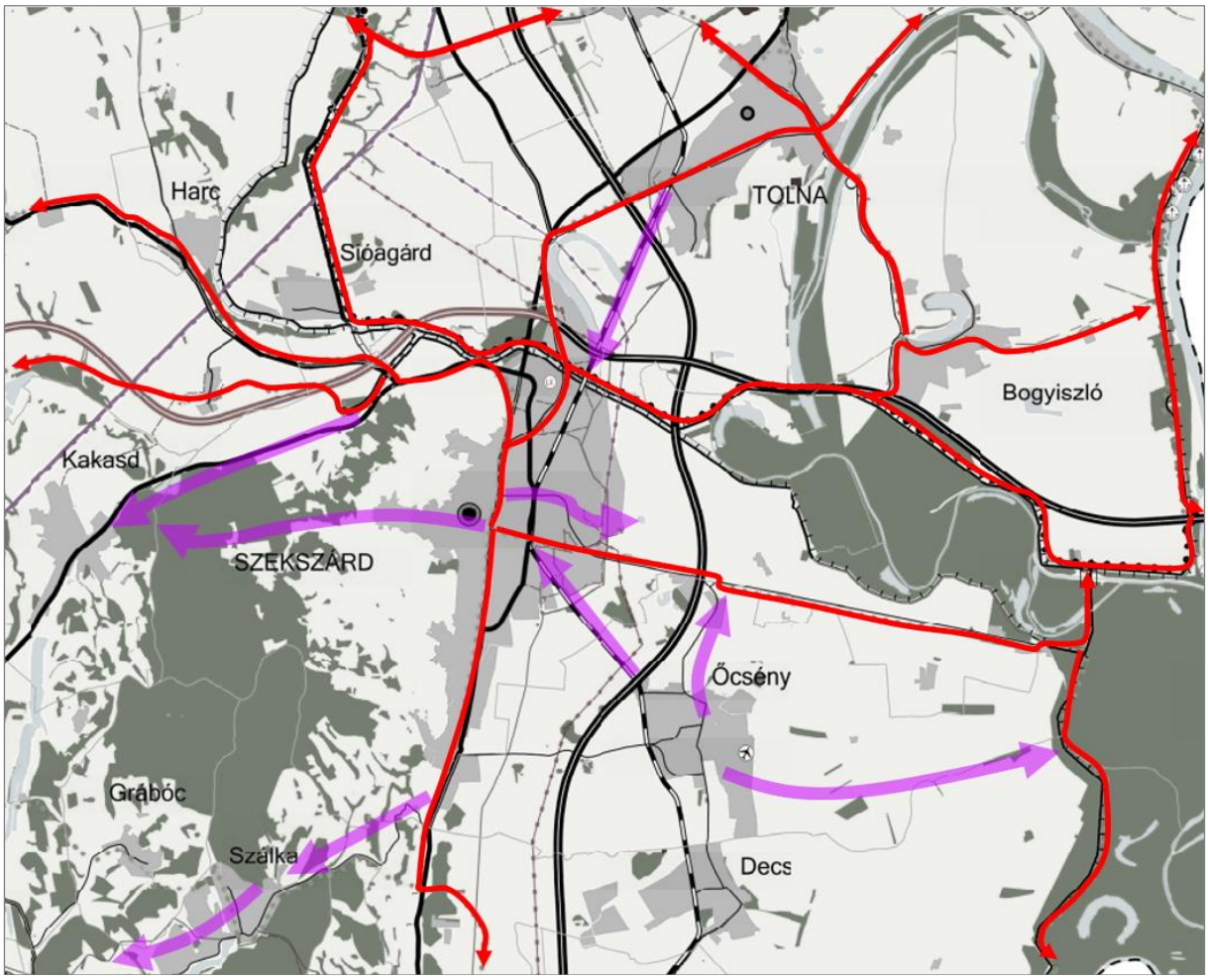
A község és a város településszerkezeti terveinek kapcsolatában a **6-os főútvonal mentén tervezett kerékpárút szerepel** új elemként, mely kerékpárút összeköttetés Szekszárd szerkezeti tervéből hiányzik.

Sióagárd

Kiemelt fontosságúnak tartja a tervezett **regionális térségi kerékpárutak** megépítését.

Tolna

Tolna településszerkezeti tervében **a vasút Ny-i oldalán kerékpárút** kialakítása tervezett Szekszárd irányába.



14. ábra: A különböző fejlesztési dokumentumokban nyomvonallal (piros) és szövegesen előirányzott (lila) Szekszárd térségi kerékpáros kapcsolatok

A Közép-Duna Menti Kiemelt Térség stratégiai dokumentumai

A Közép-Duna Menti Kiemelt Térségben az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ (AÖFK), valamint a Közép-Duna Menti Fejlesztési Ügynökség (KDMFÜ) jelentős stratégiai és projektszintű szervezőmunkát végez. Az AÖFK többek között készített egy fontos turisztikai kiadványt[3] – „**Aktívan a Gemenci árterek világában**” – a Gemenci erdő látogathatóságának segítését célozva.

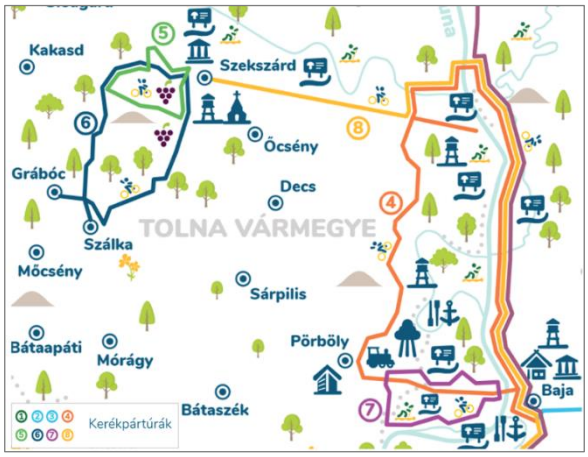
[3] https://aktivmagyarorszag.hu/kiadvanyok/aktivan-a-gemenci-arterek-vilagaban/

Stratégia készült az AÖFK megbízásából 2022-ben a "**Közép-Duna menti térség aktív turisztikai terv**" címmel, melyből kivonatos kiadvány áll rendelkezésre. A Közép-Duna térség területének déli pereme érinti a tervezési területet[4]. Ebben a kerékpáros turizmusra vonatkozóan az alábbi cselekvési terv fogalmazódik meg:

16. ábra: Az Közép-Duna menti térség aktív turisztikai terv címlapja (forrás: AÖFK)

Az infrastruktúrafejlesztés terén a biztonságosan kerékpározható útvonalak megléte az elsődleges, **nincs mindenhol szükség a legmagasabb szintű kialakításra**. Mivel az ismert okok miatt a kerékpárút építésének költsége igen magas, fontos az alábbi tényezők rögzítése:

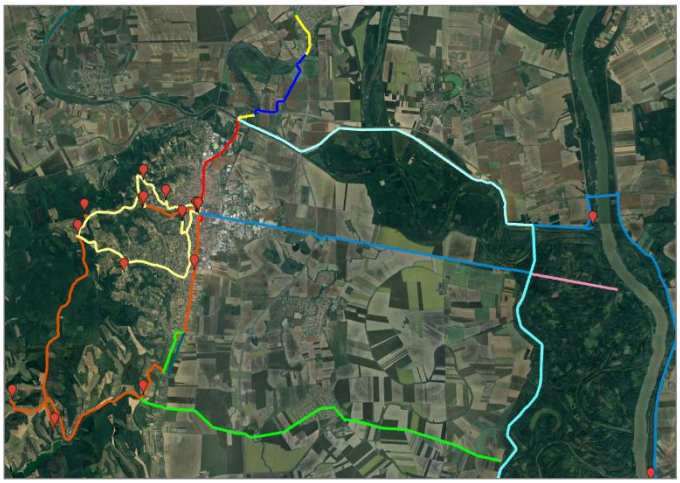
- a kerékpárút a turizmus szempontjából az egyes vonzerők, attrakciók és turisztikai szolgáltatók megközelítésének egyik eszköze, **önmaga nem tekinthető turisztikai attrakciónak** a széles tömegek számára,
- a szabadidős célú kerékpárutak kiépítésének költsége **arányban kell álljon az azt használó kerékpárosok számával** és az érintett települések teherbíróképességével,
- a potenciális kerékpáros turisták számára **minden információt elérhetővé kell tenni**, úgy a kiépített kerékpárutakról, mint a kerékpározható útvonalakról, azok műszaki adatairól – szélesség, burkolat anyaga -, továbbá a javasolt kerékpártípusokról, biztonsági fokozatról és a javasolt túrázókról (mennyire gyakorlott kerékpárosok számára biztonságos).



17. ábra: A turisztikai terv kerékpáros túrajavaslatai (forrás: AÖFK)

A turisztikai terv konkrétan **nevesíti a következő projekteket**:

- Bogyiszló-Duna közötti 4 km-es jelenleg kavicsos szakasz, a Fadd-Dombori-Tolna-Bogyiszló-Fadd új kiskör érdekében
- Tolna-Szekszárd-Bátaszék
- Szekszárd-Sötétvölgy-Sióagárd, inkl. 6-65-ös körforgalom alatti aluljáró kialakításával
- Szekszárd-Sötétvölgy-Szálka-Szekszárd
- Sötétvölgy-Szálka-Szekszárd (terepkerékpáros útvonal)



18. ábra: Az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központban számon tartott különböző kerékpáros tervezések, felmerült fejlesztések, vizsgálatok nyomvonalainak térképi ábrázolása (forrás: AÖFK)

[4] A Közép-Duna térség déli határa Szekszárd és a Sió vonala.

- pihenőpontok kialakítása a Bati-keresztnél, a szekszárdi Kálvária-kilátónál
- Tolnai Selyemút, Zöld út, Sváb Sarok, Szekszárdi bor körút

A Közép-Duna térség fejlesztése program keretében Szekszárd szűkebb térségét érintően az alábbi kerékpáros útvonalak tervezése van napirenden:

Közép-Duna térség fejlesztése projekt

Szakasz megnevezése	kmz útvonal	Státusz	Terv megrendelője
Szekszárd és Tolna közötti kerékpározható közutak	Szekszárd - Tolna AÖFK tervezési szakasz	építési engedéllyel rendelkezik	Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ
Fadd és Dombori közötti kerékpározható közutak	Fadd-Dombori	forráshiány miatt nem indult el a tervezés	
Sió csatorna töltés burkolás, **Palánki híd és Keselyűsi zsilip** közötti szakasz	Sió csatorna torkolati szakasz	Kiviteli terv készült	Országos Vízügyi Főigazgatóság

Térségi kerékpárutak tervezése

Szakasz megnevezése	kmz útvonal	Státusz	Terv megrendelője
Bonyhád-Mőcsény-Szekszárd hiányzó szakaszok	Szekszárd-Bonyhád 1. Szekszárd-Bonyhád 2.	tervezés folyamatban	Vármegyei Önkormányzat

Egyéb útvonalak

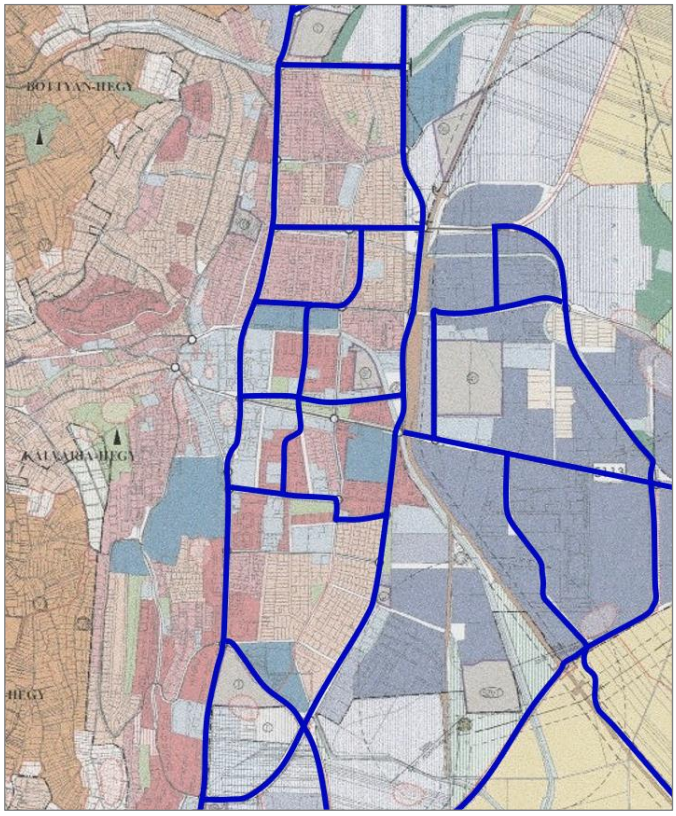
Szakasz megnevezése	kmz útvonal	Státusz	Terv megrendelője
AÖFK **Gemenci kiadványához** készült kerékpáros útvonal javaslatok (minden tervezett kör más színnel kategória szerint)	AÖFK Gemenc-bringás túraútvonalak	megjelent a kiadványba, beavatkozás (táblázás) nem volt tervezve az útvonal kijelölés keretében	
Szekszárdi **borkörút** (szakaszai több színnel megjelenítve besorolás szerint)	Szekszárd Borkörút	Inaktív, miután az attrakciók csak a kör nyugati oldalán helyezkednek el, illetve több szakadási pont található a körön	

Szekszárd Megyei Jogú Város Településrendezési Terve

Szekszárd **szerkezeti terve** tartalmazza a város távlati kerékpárúthálózatát. A 2003-ban készült terv a kor szakmai elvárásának megfelelően kerékpárutak hálózatában „gondolkodik". A város hatályos helyi építési szabályzata nem tartalmazza a település kerékpárforgalmi hálózatát. Mindezek mellett a „KÖ" közlekedési és közműterületeken megengedett a kerékpárutak elhelyezése. Ezt a hiányosságot a településfejlesztési koncepció is taglalja, mint a jövőben megoldandó feladatot.

A szerkezeti terv sűrű kerékpárúthálózatot rögzít, amely mögött vélhetően az a túlhaladott elv húzódik, hogy a kerékpárosoknak lehetőleg kerékpárúton kell közlekedniük. A hálózat kialakításának egyik legfontosabb és hosszú távon legnagyobb garanciát nyújtó eszköze, ha a **tervezett hálózatot**, esetleg annak legfontosabb műszaki jellemzőit a rendezési tervben, ezen belül **a szabályozási tervben rögzítik**. Ez biztosítja azt, hogy hivatkozva és követve a rendezési tervi tartalmat, az évek során ütemezetten megvalósítva, egy összefüggő, teljes értékű kerékpárforgalmi hálózattal rendelkezzen Szekszárd.

A település szerkezete, területhasználatának legjelentősebb elemei sem hosszú, sem nagy távlatban általában nem változnak jelentős mértékben, ezért a hozzájuk rendelt infrastrukturális elemek által alkotott hálózatok is nagy biztonsággal meghatározhatók, akár évekkel, évtizedekkel megvalósításuk előtt. Ha mégis felmerül a változtatás igénye, azt a rendezési terv rendszeres karbantartása során van mód átvezetni a terven. A **helyi építési szabályzat** a hatósági eljárások során minden érintett részére kötelezően betartandó előírás. Alkalmazása révén leginkább várható, hogy a város ez irányú fejlesztési elképzelései fokozatosan megvalósulnak.



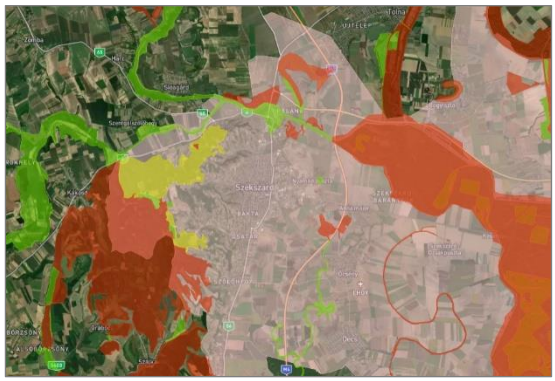
19. ábra: A szerkezeti tervben szereplő kerékpárút kapcsolatok (kivágaton a belső városrészről)

Javasoljuk a kerékpárforgalmi hálózati terv eredményei (VII. függelék „B" és „C" ábrája) ***alapján*** módosítani, **kiegészíteni a város helyi építési szabályzatát és szabályozási tervét.** A szabályozás adjon megfelelő szabadságot a műszaki tervek készítőinek a létesítménytípus megválasztásában, és csak a szükséges mértékben rögzítse a kerékpárforgalmi hálózati elemek műszaki tartalmát (pl. „hálózati jelentőségű kerékpárforgalmi létesítmény").

20. ábra: A térség településszerkezete (állandó lélekszám alapján)

3.2. Vizsgált terület bemutatása

Szekszárd megyei jogú város, Tolna megye és a Szekszárdi járás székhelye, a Dunántúli-dombság és az Alföld találkozásánál fekszik, középtáji tagolást tekintve a Duna menti síkság, valamint az ún. „Mecsek és Tolna-Baranyai-dombvidék" határán, kistáji tagolást tekintve pedig a Szekszárdi-dombság és a Tolnai-Sárköz határvonalán. A várostól északra a Sió-csatorna helyezkedik el. Szekszárdot a Budapest-Pécs közötti M6 autópályán, 6-os számú főúton, Baja felől az 56-os számú közúton lehet megközelíteni. Vasútállomása a Sárbogárd - Bátaszék vonalon fekszik, a fővárosból átszállással érhető el.



21. ábra: Szekszárd Natura 2000 és egyéb védelem alatt álló területei

Ugyan a település a Szekszárdi dombság lábánál helyezkedik el, de a város É-D-i fő tengelye és az attól keletre eső településrészek – lakó- és iparterületek egyaránt – jobbára sík területekre esnek. A nyugati oldalon a város fölterjeszkedik a dombságra, a történelmi városközpont és a nyugati utcahálózat

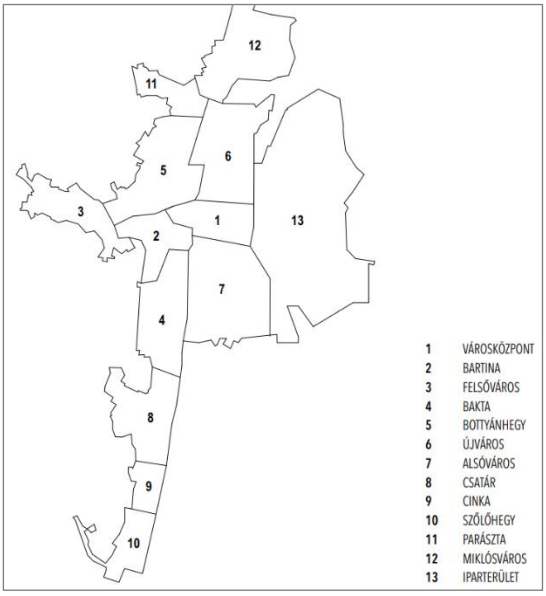
rendelkezik jelentősebb lejtéssel, de a kerékpáros közlekedés által érintett fontosabb útvonalak és irányok esetében a domborzat nem okoz problémát.

A környék **éghajlata** mérsékelten meleg-mérsékelten nedves. Az évi középhőmérséklet 10,2-10,5 °C; az évi napfénytartam 2050-2060 óra. A csapadék évi mennyisége 650-710 mm között van. Télen a hótakarós napok száma 36-38, a maximális hóvastagság többnyi-re 26–28 cm. Az utóbbi években a telek egyre enyhébbek, a kerékpározást jelentősen nehezítő napok száma folyamatosan csökken.

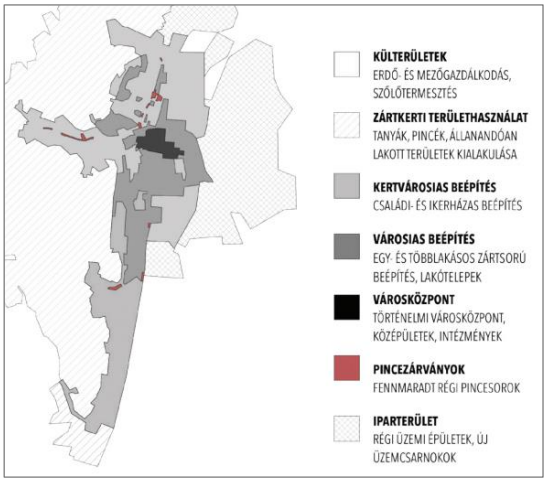
A vizsgálati terület térségének **településszerkezetét** (a települések lélekszám arányait) a mellékelt tematikus ábra mutatja. A térség legnagyobb települései sorrendben Baja, Szekszárd, Paks, Kalocsa, Bonyhád, Tolna, Bátaszék, Decs és Őcsény. A település külterületét É-D-i irányban az M6 autópálya szeli át, melyet északon keresztez K-Ny-i irányban az M9-es autópálya, amely csak Szekszárdig épült ki. A két autópálya közvetlen kapcsolatot teremt a Fővárossal és Péccsel, valamint a Duna-Tisza közi területekkel. Az 56. sz. Szekszárd-Mohács másodrendű főút korábban a település központjában haladt, de az elkerülő szakasz megépültével már a lakóterületek és a gazdasági területek között vezeti le a tranzitforgalmat a város keleti felén.

Ezzel **a település központja felszabadult** közúti tranzitforgalom terhelése alól. Északról a 6. sz. Budapest-Pécs-Barcs elsőrendű főút közelíti meg, míg keleti irányból az 5113 jelű Szekszárd-Decs-Várdomb összekötő út biztosítja a térségi kapcsolatot. Délen az 5114 jelű Őcsény-Szőlőhegy összekötő út csatlakozik a közigazgatási határ mentén az 56. sz. főúthoz. A várost Észak-Dél irányban a 46-os számú Sárbogárd-Bátaszék vasútvonal kapcsolja be az országos vasúti forgalomba. Nyomvonala a beépített területeken hozzásimul az 56. sz. főút elkerülő szakaszához, fokozva annak elválasztó hatását.

A város területhasználatát a vasúttal együtt haladó **56. sz. főút** („elkerülő út”) markánsan szétválasztja. Az úttól nyugatra a lakó- és vegyes használatú területek találhatók, míg az úttól keletre jellemzően gazdasági övezetek helyezkednek el („iparterület”).



22. ábra: Szekszárd városrészei (forrás: Szekszárd arculati kézikönyve)



23. ábra: Szekszárd homogén karakterű területei (forrás: Szekszárd arculati kézikönyve)

24. ábra: A Béla tér, háttérben a Mérey lakóteleppel

A volt főút nyomvonalától nyugatra a település a domboldalra terjeszkedett része a domborzati viszonyokhoz sík területen fekvő része jobbára merőleges, raszteres utcahálózatot mutat. A település **történeti magja** a régi 56. sz. főút (Rákóczi u. - Széchenyi u. - Béri Balogh Ádám utca vonala) és a 5113 j. ök. út vonala (belső területen Hunyadi utca), vagyis a város főutcái csatlakozásánál alakult ki.

25. ábra: A Garay tér, sétálóutca funkciójú, de – gyalogos-kerékpáros zóna kijelöléshez jó adottságú – engedéllyel jelenleg gépkocsival is használható „utcasávja”

A Hunyadi utca északi és déli oldalán intenzív, **lakótelepi beépítésű területek** találhatók. Tovább haladva kisvárosi, majd kertvárosi városrészek követik egymást. A főutcától a domboldalon felfelé haladva általában fokozatosan csökken a lakóterületek beépítési intenzitása, de számos lakótelep is épült a keleti lejtőkre (a legnagyobb a viszonylag központi elhelyezkedésű Mérey lakótelep). A beépítés a nyugati irányú völgyekben tovább terjeszkedett. Itt a lakóterületeket már szőlők határolják.

Az 56. sz. főúttól keletre jelentős gazdasági területek találhatók jól elhatárolva a lakóövezetektől. Az M6 autópálya kapcsolata (Keselyűsi út) erősíti a **gazdasági területek** fejlesztési potenciálját. Déli és északi irányba jelentős gazdasági célú fejlesztési területek állnak még rendelkezésére a városnak, melyek idővel beépülhetnek.

26. ábra: Kerékpáros turisták a Gemenc-Dunapart vasúti megállónál

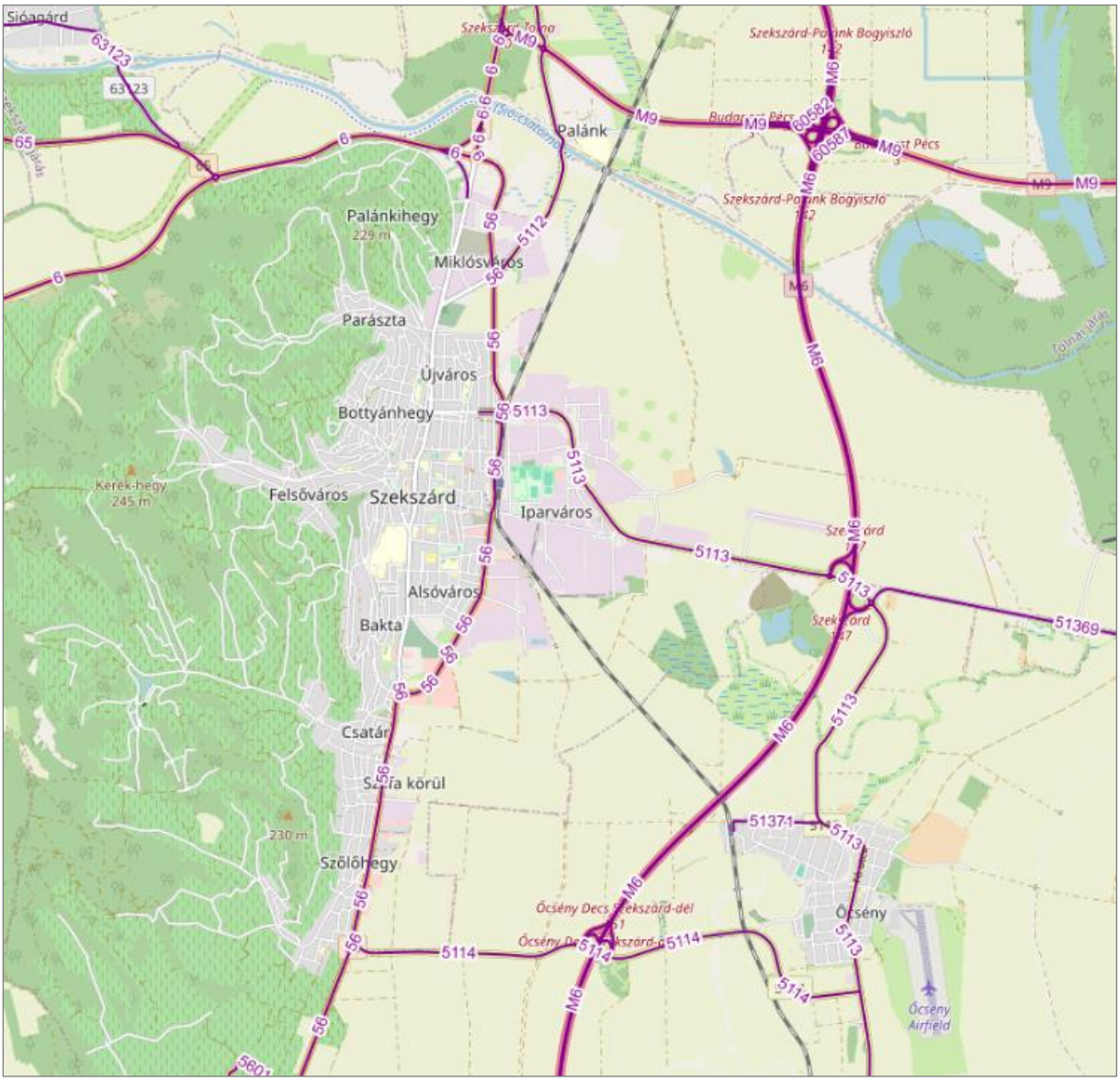
Ami a város térségét, annak turisztikai és rekreációs lehetőségeit illeti, a térség változatos természeti környezete, különösen az érintetlen Duna menti erdők és holtágak övezete jelentheti a fő vonzerőt, azonban a Gemenci erdőben való túrázás elég korlátozott. Ez a természeti értékeket megóvó elszigeteltség negatív következménye. A Baja térségi Duna-szakaszhoz képest is sokkal kevesebb a pihenő- és kikötőhely, ezek kiépítettsége maximum alapfokú. A kevés kivételhez tartozik a (Bogyiszló területéhez tartozó) Bóni-fok kikötője, csekély számú apartmanjával és hétvégi házával. Nem kétséges, hogy a Gemenci erdő legnagyobb részében az érintetlenség megóvása elsődleges, de felmerül valamilyen kompromisszumos, korlátos szintű javítása a látogathatóságnak.

Kevés a Gemenci erdő Duna menti sávját elérő **szilárd burkolatú, vagy egész éven át járható stabilizált út**, és kevés a (kisvasúti, vízi, gyalogos és kerékpáros) túracélpontnak tekinthető parti pihenőhely is. A térség északi részén az egyetlen ajánlott kerékpáros útvonala az ártéri erdőt körülölelő burkolt árvízvédelmi töltésen vezet, ami azt jelenti, hogy magában az erdőben nem vezet körtúra jellegű útvonal. Az erdőtérségben szóba jövő túraútvonalak közismertsége igen alacsony fokú. Mindez részben bizonyosan a térségi erdőterületek szigorú és nyilván indokolt védelme miatt van így, azonban mindenképpen átgondolandó a látogathatóság korlátozott mértékűnövelése.

A több mint **180 km² gemenci természetvédelmi területen**, ill. annak Szekszárdhoz közeli északi részén – különösen a Duna menti zónában – a jelenleginél valószínűleg több rekreációs célt szolgáló infrastruktúra (túraútvonal, esőbeálló, padok, asztalok, tájékoztató táblák és mellékhelyiségek) is szolgálhatná a természetbe vágyókat.

A másik eléggé kihasználatlan és automatikusan adódó lehetőség a **szőlőkkel tarkított dombvidéken** eleve rendelkezésre álló kiszolgáló úthálózat kerékpáros túraútvonalak számára történő felkészítése.

27. ábra: A Gemenci erdő kerékpáros forgalma a Strava rendszer hőtérképén (megjegyzés: szembetűnő, hogy a terület déli részén a látogatottság lényegesen intenzívebb)



28. ábra: A vizsgálati terület országos közútjai (betű és számjelekkel)

A tervezési terület jelentősebb hálózati szerepű (burkolt) **úthálózatának** döntő része az országos közúthálózathoz tartozik, a helyközi kapcsolatok kis része helyi út besorolású. Kihasználható adottság, hogy a településközi utak kisebb hányada jelenleg is többé-kevésbé biztonságosan kerékpározható. A koncentrált forgalmakat (tranzitforgalmat, teherforgalmat) az M6 autópálya vezeti el, mégis a funkcionálisan többé-kevésbé párhuzamos közutak (így a 6-os főút és az 56-os főút) forgalma normál állapotban nem számít kiemelkedőnek, de valójában kerékpározásra nem felelnek meg. A gépjármű és a kerékpáros forgalom különválasztását ezeknél elsősorban nem a nagy forgalom indokolja, hanem a védtelen résztvevőkre veszélyes nagy sebesség.

3.2.1. Forgalomvonzó létesítmények és fő kerékpáros irányok

A kerékpáros utazási igények és **forgalmi áramlatok becslését** a nagyobb távú kapcsolatoktól a kisebb felé haladva vizsgáltuk. A „fejlesztendő” relációkban fontos megkülönböztetni a (földrajzi értelemben) nagytávolságú és a rövid-középtávú jellemzőket. Nagyobb időtávlatban érdemi méretű idényáramlatokként kell számolni a törzshálózati vonalakban (EuroVelo és OTrT törzsvonal).

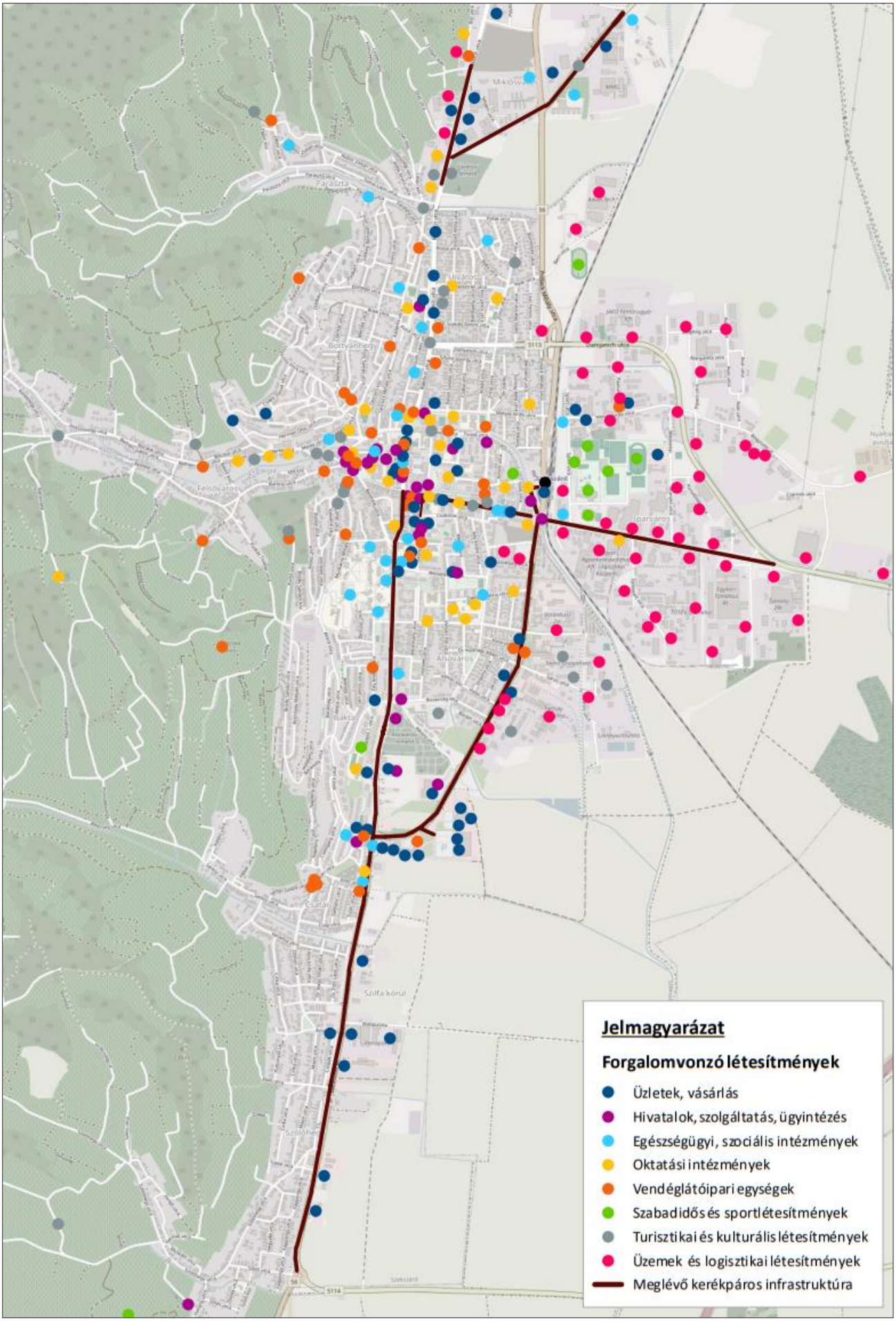
A turisztikai útvonalak **szezonális áramlatainak** fő kiinduló forrásai a turisztikai települések fizető-vendéglátóhelyei (pl. üdülők, szállodák), valamint a többnapos túraüdülésekre indulók lakhelyeit

jelentő települések (kerékpáros útvonalakkal felfűzött) láncai, különös tekintettel a 100-150 km-es körzeten belüli nagy és fizetőképes városi lakosságra.

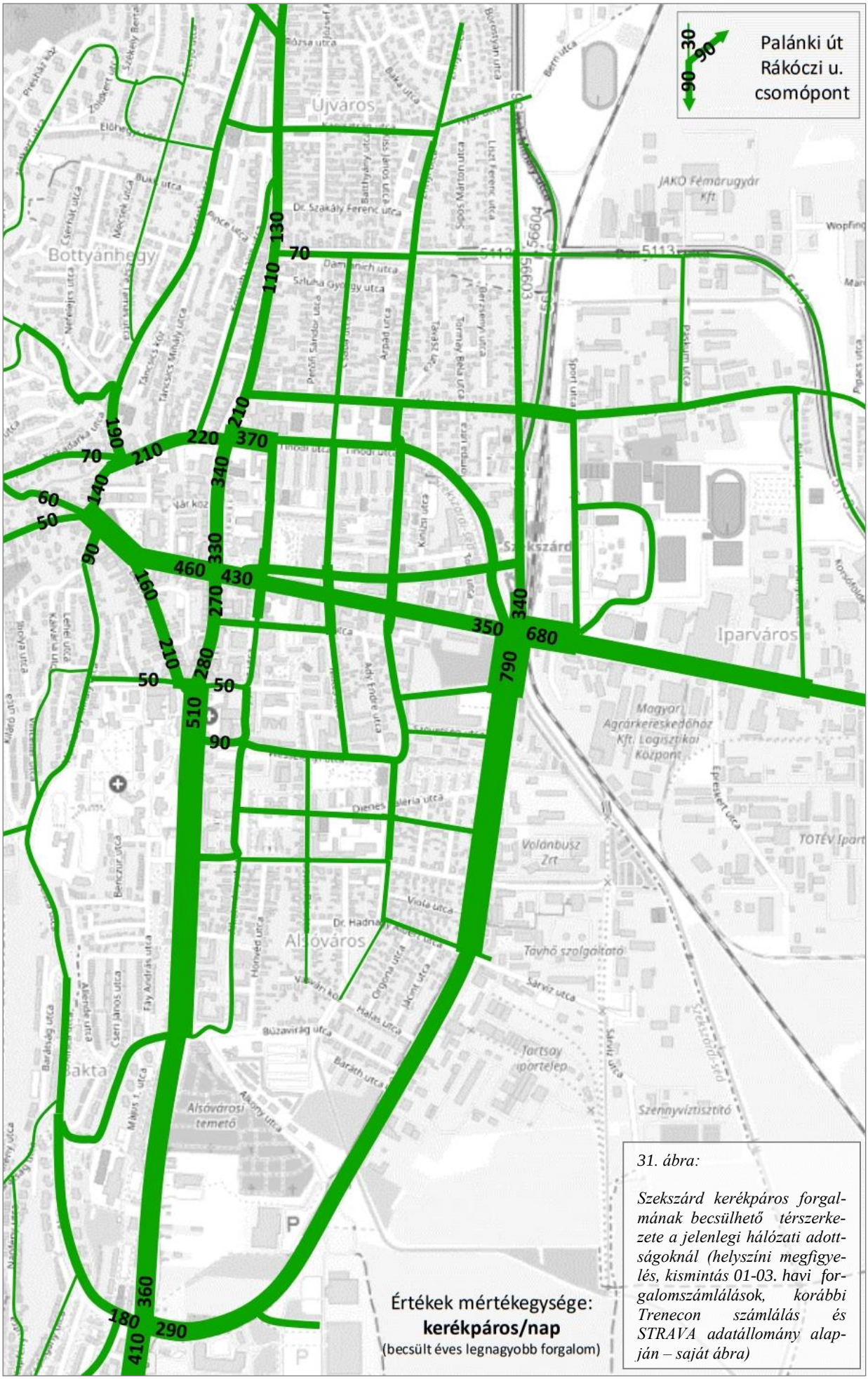
29. ábra: A vizsgálati terület kerékpáros forgalma a Strava rendszer hőtérképén (megjegyzés: a Strava appot használók körében bizonyosan felülreprezentált a sportkerékpározók csoportja, így a bemutatott forgalomintenzitás önmagukban nem mérvadó)

A nagyból a kicsi felé haladva a második áramlati réteg a településekről a helyben népszerű, közeli **rekreációs tevékenységi helyekre** (pl. zártkertes övezet, szőlők, kirándulóhelyek) kijáró helyiek, illetve a turisztikai célpontokat felfűző, többnapos szálláshellyel rendelkező kerékpáros turisták forgalmi áramlatai.

A szezonon kívüli áramlatok fontos megahatározója, hogy a város és várostérség **munkahelyei, intézményei** és kereskedelmi gócpontjai hol helyezkednek el. Ebből a szempontból kiemelkedő forgalomvonzó objektumok a város keleti felén található üzemterületek, a Pécsi Tudományegyetem szekszárdi campusa, a város közép- és általános iskolái, továbbá a bevásárlóközpontok, a piac és a koncentráltabban elhelyezkedő üzletek és szolgáltató helyek. A város forgalomvonzó létesítményeinek elhelyezkedését a következő oldali egészlapos ábra mutatja be.



30. ábra: A forgalomvonzó létesítmények elhelyezkedése



31. ábra:

Szekszárd kerékpáros forgalmának becsülhető térszerkezete a jelenlegi hálózati adottságoknál (helyszíni megfigyelés, kismintás 01-03. havi forgalomszámlálások, korábbi Trenecon számlálás és STRAVA adatállomány alapján – saját ábra)

A következő lépés a *vizsgált terület* **belső kerékpáros kapcsolatain** becsült távlati igényintenzitás közelítése. Ebben a léptékben is van még jelentősége a távolságnak (5 km felett), azonban már elsődleges a lakó- és szálláshelyek, munkahelyek, intézmények (pl. a körzetbeosztás szerinti iskolák), szolgáltatóegységek, kerekedelmi létesítmények elhelyezkedése, térbeli szerkezete.

A Szekszárd városi utcahálózat fő csomópontjaiban elvégzett számlálás és megfigyelés alapján megállapítható, hogy a városban a kiépített kerékpárutakon kívül – legalábbis a januári-március eleji időszakban – a legtöbb helyszínen a reggeli csúcsórában sem figyelhető meg egyik relációban sem kiemelkedő (koncentrált) forgalmi áramlat, a **kerékpárosok választott útvonalaira leginkább a térbeli diverzitás jellemző**[5]. Emellett a főutakon igen gyakori – mondhatni polgárjogot nyert – a járdán kerékpározás. A turistaszezon időszakán kívül a vizsgálati terület külső helyszínein szorványos kerékpározás figyelhető meg. A viszonylag csekély kerékpározás fő okai a biztonságérzetet nyújtó megoldások hiánya, ezen belül a csomóponti átvezetések hiánya, elég jellemző a komfortos kerékpártámaszok hiánya is. A dombvonulatokra ráépült lakótelepi és kertes családiházas városrészeknél a szintkülönbség problémáját az is tetézi, hogy biztonságos bekötésük teljesen megoldatlan.

A kerékpáros forgalmak pontos meghatározását nehezíti, hogy az országos közutakon végzett **intézményes forgalomszámlálások** kerékpárforgalmi adataiban a párhuzamos kerékpárutak forgalma nem szerepel, emellett a járdán kerékpározók beszámítása módszertenilag nem egyértelmű. Legnagyobb kerékpáros forgalom a kiépített kerékpárutakon mérhető (Keselyűsi út vasúti átjáró), de ez a forgalom is jelentősen növekedhet távlatban, amennyiben az összefüggő és biztonságos kerékpárúthálózat kialakul.

A jelen hálózati terv (január - március eleji) készítési időszakából fakadóan a szükséges áramlati adatokat a helyszíni számlálások értékeinek éves jelleggörbék alapján való felszorzásával nyertük, ezért ezek hibahatára jelentős. Éppen ezért fontos a korábbi, megfelelő időszakban felvett forgalomértékekkel való összevetés. A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ által 2015. augusztus végén elvégzett országos kerékpáros forgalomfelvétel alapján szeptember elején a Keselyűsi úton kétirányban a kerékpáros forgalom napi értéke nyári hétköznap 365, hétvégén 241, őszi hétköznap 388 volt.

A vizsgálati területen és térségében a **forgalomkeltő objektumok** (közforgalmú állomások és megállóhelyek, hivatali, kereskedelmi centrumok, oktatási, egészségügyi intézmények, egyes ipari centrumok) elhelyezkedését a kettő oldallal korábbi egészoldalas ábrán szemléltetjük.

3.2.2. A kerékpáros közlekedés szerepe

A 2022-es Magyar Kerékpáros Klub és Aktív Magyarország által megrendelt, Medián által elkészített Kerékpározás Magyarországon, 2022 kutatás módszertana alapján számítva a kerékpározás részaránya 31%[6].

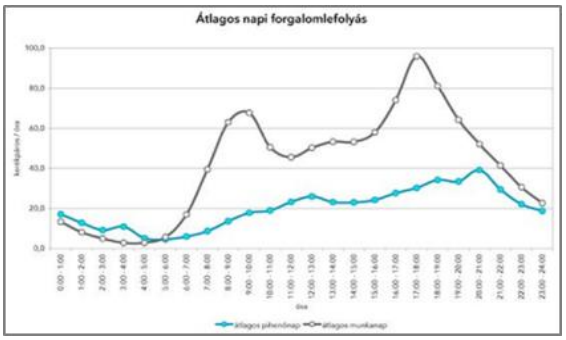
Valószínűleg joggal állíthatjuk, hogy a **kerékpáros turizmus** lehetne Szekszárd térségének ***turisztikai zászlóshajója***. A kerékpáros útvonalak (kerékpárutak és alacsony forgalmú utak) kiváló infrastrukturális alapot jelentenek. Belátható léptékű fejlesztésekkel kialakításra kerülhetne a Szekszárdot Szálkával (elágazásokkal Alsónánával és Grábóccal is), Sötétvölggyel, Sióagárddal, Tolnával és Domborival összekötő szakaszok, melyekből számtalan körtúra kombináció állhat elő. Fontos megjegyezni, hogy a kerékpáros turizmus szempontjából a Szekszárdi dombság hosszú gerincútjai

[5] A forgalomfelvétel során a gyalogosforgalom megfigyelésére is sor került, aminek irányai és volumenei a kerékpáros áramlatokhoz hasonló volt. A távlatban csak külterületen tervezett egyoldali kétirányú kerékpárutak esetében a gyalogosforgalom elenyésző.

[6] A 2022-es AÖFK által megrendelt Századvég Kutatóintézet által készített aktív turisztikai kutatás módszertana alapján.

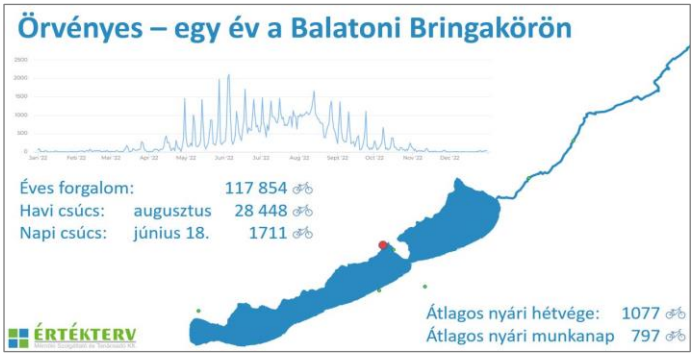
(mind a szintemelkedés, mind a jó kiépítettségű kisúthálózat alapján) ***lényegesen jobb adottságokat biztosítanak, mint más ismert borvidékek esetében*** (pl. a Villányi és a Tokaji).

Ami a kerékpározás **szezonalitását** illeti, ebből a szempontból a város és térségtípusok közötti különbség csekély. A városi utazási szokásoknál – bár a forgalom nagysága a nagy és kisteleüléseknél nagyon eltérő – a napi és napszaki eloszlási jelleggörbét nagyjából ugyanolyan tényezők alakítják (pl. munka/iskola/szolgáltatások kezdési/befejezési ideje, „közlekedő" foglalkoztatottak aránya stb.). Az eloszlási görbék a kerékpáros hálózat térbeliségére (megtervezésére) nincsenek hatással, mégis fontosak a kerékpározási szokásokról megkívánt átfogó helyzetkép megalkotása szempontjából.



32. ábra: Állandó számlálóberendezés által regisztrált napi forgalomlefolyás (hétvége: kék; hétköznap: fekete) (forrás: BKK)

Az országban már számos helyszínen történt részletesebb forgalomfelvétel, amiből általánosan érvényes **éves szezonalitási jelleggörbék** nyerhetők. A turisztikailag közismert és népszerű helyszínek jelenlegi legnagyobb forgalmi áramlatai 1300 - 1600 kerékpár/nap értékűek (hétvégi kerékpáros forgalom Keszthelyen, Fonyódon, Tihany térségében). Az e számokhoz közelítő nagyságrendek Szekszárd térségében a turisztikai attraktivitás megerősödése és a jó minőségű, folytonos kerékpáros hálózat megléte esetén lehetnek célértékek.



33. ábra: A Bringakör éves forgalmi eloszlása Örvényesen (Értékterv Kft. publikált mérése)

A kerékpáros útvonalak jelenleg még a **kiépítettebb relációkban sem folytonosak**, így például a Gemenci erdőbe elérő Keselyűsi úti vonalon is két szakadás van.

4. A kerékpáros közlekedés helyzete és lehetőségei

4.1. A kerékpáros közlekedés jelene és jövője

A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy a felmérje a település vagy településrész kerékpáros közlekedésének helyzetét: kerékpáros forgalmát, kerékpározhatóságát, a **kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket**, és ezek alapján javaslatot adjon a fejlesztésekre annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt.

A kerékpározás általános **jövőbeni helyzetét** illetően érdemes áttekinteni a Nemzeti Kerékpáros Stratégia célkitűzéseit, mely szerint a kerékpározás egyre inkább vonzó alternatívává válik a mindennapi közlekedésben, mivel az gyors, biztonságos és gazdaságos, ebből fakadóan a szabadidő eltöltésének is az egyik legkedveltebb módja. A Stratégia célkitűzése szerint Magyarország Kelet-Közép-Európa elsőszámú kerékpárosbarát országává válik és 2030-ra a lakosság 35%-a hetente többször használja a kerékpárt, mint fő közlekedési eszközt. Cél, hogy a kerékpárral túrázók aránya a 2022-es szinthez képest (31%) növekedjen.

A kerékpározás objektív biztonságának jelentős javulását jelezné, hogy a 2022-es szinthez képest a halálos kerékpáros közlekedési **balesetek száma 50%-kal csökken**, így a gyermekek, fiatalok, valamint az idősek egyaránt félelem nélkül választják a kerékpárt. A teljes közúthálózat biztonságos és vonzó lesz a kerékpározók számára, ennek érdekében 2030-ra az következő fejlesztések valósulnak meg: A ***városok és az elővárosok/falvak között*** – ahol szükséges – ***önálló kerékpárutak létesülnek***. A településeken belül, a főutak és gyűjtőutak mellett kétoldali, ***irányhelyes kerékpáros létesítmények*** létesüljenek. A mellékutcákban, lakóterületeken, forgalomcsillapított, maximum 30 km/h ***csökkentett sebességű zónák*** segítik a kerékpározást. A kerékpáros infrastruktúra elemei jó állapotúak és rendszeresen karbantartottak lesznek. A fejlesztésen átesett kereszteződések biztonságosak.

Kiépített és kijelölt kerékpárosturisztikai, hegyikerékpáros és országúti kerékpáros útvonalhálózatok várják a kerékpározókat. Az utak folyamatos és magas színvonalú karbantartása is biztosított lesz. Magyarországon **mindenki hozzáfér egy megfelelő saját vagy bérelhető kerékpárhoz**. Ennek érdekében 2030-ra pénzügyi ösztönző és kölcsönzési rendszerek segítik a kerékpárhasználatot. A kerékpár része az utazási láncnak, és háztól-házig, lakóhelytől munkahelyig, közösségi közlekedés igénybevételével is lehetséges kerékpárral utazni és parkolni. Az országban legalább 3000 minősített kerékpárosbarát szolgáltató várja a kerékpárosokat. A kerékpárral bejárható utakról friss információk állnak rendelkezésre, a kerékpáros utazást az útvonaltervezők, mint opciót ajánlják. A kerékpározás racionális gazdasági, egészségügyi, környezeti előnyeivel – a szemléletformáló kampányok nyomán – a teljes lakosság tisztában van. Budapesten és a vidéki középvárosokban is sikeres közbringarendszer működik, a helyi igényekhez illeszkedve akár elektromos rásegítésű kerékpárokkal. A gyermekek és felnőttek egyaránt rendelkeznek alapvető kerékpáros és közlekedési ismeretekkel. A gépjárművel, gyalogosan és kerékpárral közlekedők együttműködése javul az utakon. A kerékpározás fejlesztéséhez szükséges források, tudás, ismeretek és szervezeti háttér a kormányzati, önkormányzati oldalon valamint a vállalkozások és a civil szervezetek körében egyaránt rendelkezésre állnak. Ezen szereplők közötti partnerség teljes körű, a civil szervezetek bevonása intézményesül.

4.1.1. A kerékpáros közlekedés jogi szabályozása[7]

A kerékpáros közlekedést szabályozó joganyagok alapján a legfontosabb alapvetések:

- a kerékpár **jármű** (KRESZ 1. számú függelék II. r/1.)
- a kerékpáros **járművezető** (KRESZ 4. §)
- a kerékpárút **a közúthálózat része** (1988. évi I. tv. 47. § 16., 5/2004.(I.28.) GKM rendelet A) függelék h.).
- a közutak tervezése, fejlesztése során úgy kell eljárni, hogy a **biztonságos közlekedési feltételek** valamennyi, a közúton közlekedni jogosult számára **biztosítottak legyenek** (1988. évi I. tv. 8.)
- jelzőlámpás forgalomirányítás bevezetésekor […] a közlekedésben részt vevők érdekeit a következő fontossági sorrend szerint kell figyelembe venni (41/2003. (VI. 20.) GKM rendelet „A Jelzőlámpás Forgalomirányítás Szabályzata (FISZ)" melléklet 4.3 pont):
    - Gyalogosok
    - **Kerékpárosok**
    - Tömegközlekedési járművek
    - Egyéb járművek
- Hol kell közlekedni kerékpárral (KRESZ 54. §):
    - alapesetben a **kijelölt kerékpáros létesítményen** (kerékpárút, gyalog- és kerékpárút, kerékpársáv, nyitott kerékpársáv, kerékpáros forgalom számára engedélyezett autóbusz forgalmi sáv stb.)

[7] A 2018. márciusi azonos című tervet felülvizsgáló jelen tanulmány átvette az előzményterv jogi szabályozási tartalmát.

    - ennek hiányában **leállósávon**, kerékpározásra alkalmas **útpadkán**, illetve az **úttesten**. Ha az út- és a forgalmi viszonyok lehetővé teszik, főútvonalon és lakott területen kívüli úton az úttest jobb széléhez húzódva kell közlekedni.
    - ahol az úttest kerékpáros közlekedésre alkalmatlan, ott legfeljebb 10 km/óra sebességgel a **járdán**
    - úttal párhuzamos kialakítású kerékpárút ill. gyalog- és kerékpárút használata lakott területen abban az esetben nem kötelező, ha a párhuzamos úton kerékpáros nyomot festenek fel
    - gyalog- és kerékpárút használata nem kötelező, ha a gyalogosok forgalma a kerékpárosok továbbhaladását akadályozná
    - főútvonalon 12 év alatti gyermek csak járdán kerékpározhat.
- a kerékpárút használata (KRESZ 13. § (1) e): a kétkerekű kerékpárok mellett lakott területen kívül **igénybe veheti** a segédmotoros rokkantkocsi, a gépi meghajtású kerekesszék és a kétkerekű segédmotoros kerékpár, ha ezt jelzőtábla nem tiltja. A kerékpárúton más jármű közlekedése tilos.
- a kerékpáros **megengedett sebessége** (KRESZ 26. §):
    - úttesten: 40 km/h
    - úttesten lakott területen kívül, ha a kerékpáros sisakot visel: 50 km/h
    - kerékpárúton: 30 km/h
    - gyalog- és kerékpárúton: 20 km/h
    - járdán (ha az úttest kerékpáros közlekedésre alkalmatlan) 10 km/h

A **kerékpárforgalmi létesítmények** tervezésére vonatkozó útügyi műszaki előírások:

- e-UT 03.04.13:2019 Kerékpározható közutak tervezése c. műszaki előírás
- e-UT 03.04.11 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése (a KTSZ kiegészítése)

4.1.2. A kerékpározási célok[8]

A Kerékpározható közutak tervezése c. e-UT 03.04.13:2019 műszaki előírás 1.5. (Forgalmi tervezés) fejezete alapján a távlati kerékpáros forgalmat többek között a modal split távlati célértéke, a domborzati viszonyok (dombvidéki települések: >10-20% kerékpározás), a környező hasonló célterületekre vezető meglévő létesítmények forgalma, a település nagysága, tagoltsága, területhasználat, forgalomvonzó létesítmények elhelyezkedése, hálózati szerepek, a közösségi közlekedés megléte, színvonala, a tervezési terület fejlesztései, a jelentős turisztikai célpontok, a túraútvonalak figyelembevételével kell megbecsülni. Az előírás leszögezi, hogy „A meglévő kerékpáros forgalom abban az esetben lehetne a távlati forgalom kiinduló modellje, ha a távlati forgalom erre épülő becslésére rendelkezésre állna valamilyen elfogadott módszer. Ennek hiányában a meglévő kerékpáros forgalom részletes felvétele indokolatlan.” Az előírás a távlati kerékpáros forgalom előrebecslésére nem ír elő és nem is ad meg egzakt módszert. Az előrebecslésre jelenleg az összehasonlító módszert tartjuk a legalkalmasabbnak, aminek lényege a környező hasonló célterületekre vezető meglévő létesítmények forgalmának és az összevetett hálózati elemek közötti különbségeknek az elemzése.

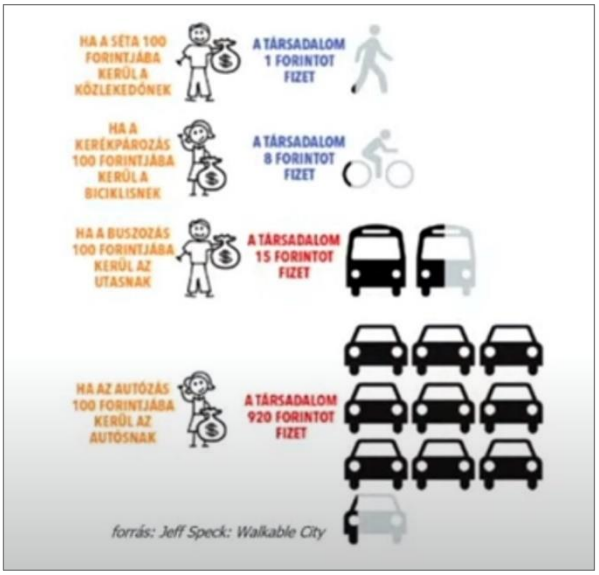
A kerékpárt használók – az általuk igényelt különböző feltételrendszerek alapján jól elkülöníthető – célja lehet a közlekedési, illetve szabadidős célú kerékpározás. A közlekedési célú, vagy más néven **hivatásforgalmi kerékpározás** körébe tartozik a munkába, iskolába járással, ügyintézéssel, bevásárlással kapcsolatos kerékpározás, illetve a közösségi közlekedési megállóhelyek kerékpáros megközelítése. A kerékpáros más közlekedési lehetőségek helyett, hétköznapi használatra választja a kerékpárt, amely a városi közlekedés eszközévé emelkedik.

[8] A 2018. márciusi azonos című tervet felülvizsgáló jelen tanulmány átvette az előzményterv e fejezetben szereplő tartalmát.

Szabadidős kerékpározásnak tekinthető a rekreációs, sport és egészségmegőrzési célú kerékpározás, a kerékpáros kirándulás, turisztikai, természeti, kulturális célpontok kerékpáros megközelítése, tehát azok a tevékenységek, ahol a kerékpár nemcsak a közlekedési eszköz szerepét tölti be a használó számára, hanem a tevékenység egyik célját is, ilyenkor maga „az út a cél”.

4.1.3. Közlekedéspolitikai alapok[9]

A korszerű szemléletmódú európai és hazai közlekedéspolitika fő céljai közé tartozik a **fenntartható** közlekedési módok, köztük a kerékpározás, kiemelten a városi kerékpározás fejlesztése. A városi közlekedési módok közül a kerékpározás igényli a legkevesebb energiát és a legkevesebb haladási és parkolási felületet, így nagyságrenddel hatékonyabb a motorizált közlekedésnél. A többi közlekedési módtól eltérően a kerékpározás nem igényel fosszilis energiát, károsanyag-kibocsátása pedig nincs. A kerékpározás az egyén szintjén is **jelentős előnyökkel jár**, mind a testi, mind a lelki egészség megőrzéséhez hozzájárul. A gyaloglás, ill. a kerékpározás társadalmi költsége töredéke a gépkocsiközlekedés társadalomra háruló külső költségének:



34. ábra: Az egyes közlekedési módok külső társadalmi költségaránya

- A rövid távú utazási igények jelentős része szolgálható ki kerékpárral, amely a széndioxid-kibocsátás jelentős mérséklését eredményezné.
- Nem okoz zajszennyezést.
- Csekély a területhasználati igénye akár menet közben, akár parkolásnál, tárolásnál. Ebből adódóan az infrastruktúra-igénye is alacsony. A kerékpáros útvonalak nem darabolnak fel városi és vidéki területeket, illetve a parkoló biciklik viszonylag kevés helyet foglalnak el az úttestből vagy a járdából, ezzel hozzájárulva a hatékony területfejlesztéshez, a városkép megőrzéséhez.
- Viszonylag kis méretének köszönhetően a kerékpáros nem okoz torlódást, így jelentős társadalmi költségek takaríthatók meg.

35. ábra: Egy 3,50 m széles forgalmi sáv átbocsátóképessége (Wolfgang Rauch nyomán)

- A kerékpáros kevesebb és enyhébb kimenetelű balesetet okoz.

Az európai nagyvárosokban a motorizációs fejlődés hatására az egyéni gépjármű-forgalom aránya megnőtt a többi közlekedési mód rovására. A közösségi közlekedés és a kerékpáros közlekedés visszaszorulása, ellehetetlenülése számos problémához vezetett: az utakon a torlódások általánossá váltak, jelentős időveszteségek keletkeztek társadalmi szinten, nőtt a légszennyezettség és a zajszint.

[9] A 2018. márciusi azonos című tervet felülvizsgáló jelen tanulmány átvette az előzményterv e fejezetben szereplő tartalmát.

A közlekedés többé már nem volt fenntartható, az ezredfordulóra a városok lakosai számára a közlekedés helyzete jelentette a legnagyobb gondot. Ez a tendencia vezetett el ahhoz a felismeréshez, hogy a közlekedés fenntarthatósága érdekében változtatni kell a közlekedési rendszer szerkezetén, és **új szemléletmódra van szükség**.

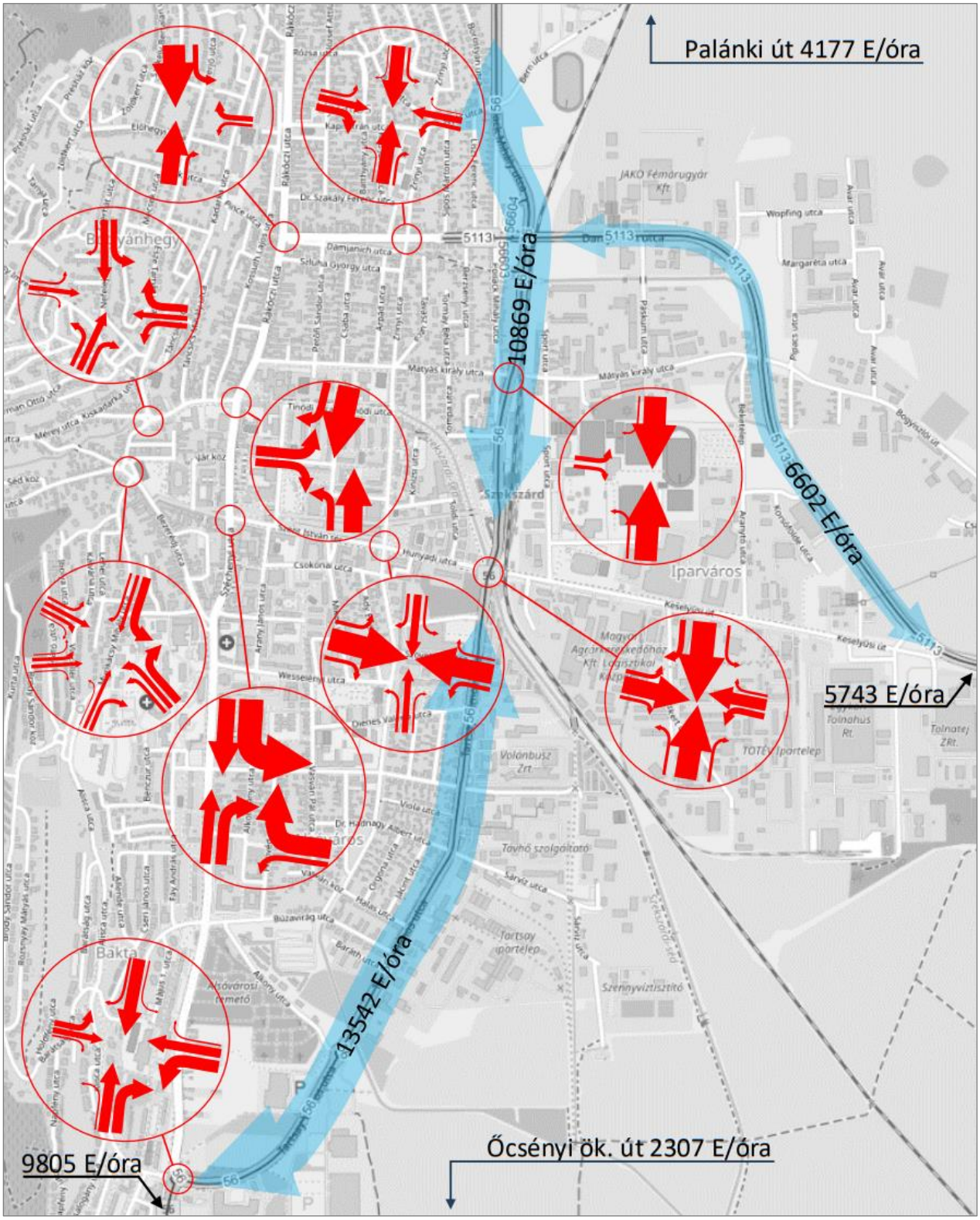
A személygépjármű-ellátottság növekedéséről néhány évtizeddel ezelőtt még azt feltételezték, hogy tetőzik. Később belátták, hogy a gépjárműállomány folyamatos növekedését az infrastruktúra fejlesztésével, a kapacitások növelésével lehetetlen követni, a torlódások csak még tovább nőnek, a parkolás pedig egyre nagyobb problémákat okoz. A **fenntartható fejlődéshez** egyértelműen radikális változás szükséges. Ennek az új gondolkodásnak lényeges eleme a kerékpározás, egyéni és közösségi közlekedési eszközként egyaránt. A nyugat-európai országok kerékpározási tendenciáit megfigyelve látható, hogy egyértelmű a csökkenés a 70-es évekig, utána viszont jelentős fellendülés következik.

A kerékpár ma már nem a szegények közlekedési eszköze, ismét divatos, a túlterhelt köz-utaknak (is) köszönhetően hatékony közlekedési mód lett. Az EU felmérése szerint a városi **kerékpáros közlekedés átlagos részarányának 14-17%-ra való növelése** reális célnak tekinthető. Magyarországon (nem reprezentatív felmérések szerint) a napi utazások mindösszesen 3-4%-a (10 ezer lakos alatti alföldi településeken akár 30-40%, Budapesten 1-3%) történik kerékpárral. Kutatások szerint már a 10% körüli érték elérése is komoly nyereséget jelentene energetikai és környezeti téren. A dán fővárosban, Koppenhágában 34% ez az arány, és egyik fontos városfejlesztési célkitűzés az 50% (!) elérése.

4.1.4. A tervezési terület kerékpározhatósága

A tervezési terület közúti forgalmi jellemzőinek ismerete többek között amiatt lényeges, hogy a kerékpáros létesítmények lehelyezése során alkalmanként szükséges – a közúti forgalomlefolyásra is kiható – **forgalmi rend módosítások lehetőségei** is mérlegelhetők legyenek. A kerékpáros hálózat kialakításánál azt is fontos megvizsgálni, hogy a jelenlegi közúthálózat milyen mértékben kerékpározható.

36. ábra: Szekszárd közúti forgalmi térszerkezete a jellemző torlódásképződés alapján – narancs: akadozó haladás; piros: csúcsórában torlódó forgalom (forrás: Google csúcsidejű forgalom; helyszíni megfigyelés; interjúk – saját ábra)



37. ábra: Szekszárd közúti forgalmi térszerkezete; forrás: Magyar Közút OKA (kék alapon fekete felirattal) és önerős helyszíni megfigyelés/kismintás forgalomszámlálás – saját ábra)

Az érvényes műszaki előírások szerint a **kerékpározásra alkalmassá tehető** közútnál az Átlagos Napi Forgalom külterületen 2000 E/nap érték körüli vagy kisebb (belterületen 4000 E/nap alatti). Az országos közúthálózati szakaszok jelenlegi forgalmi áramlatai a tervezési területen biztosítottak. Az Országos Közúti Adattárban (OKA) fellelhető forgalomnagyság értékek a következő térképi ábráról leolvashatók.

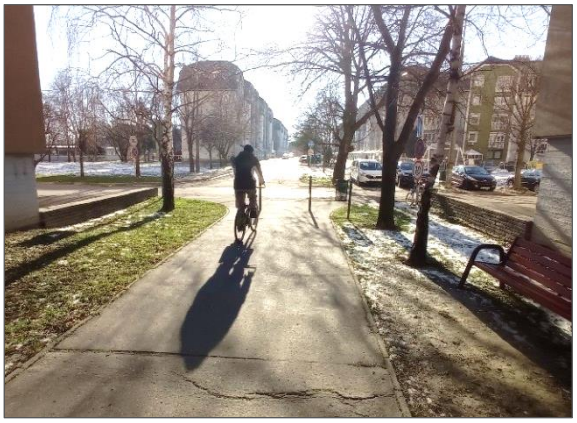
A vizsgált területen általában a KRESZ szerinti sebességhatárok érvényesek. A **gépkocsik jellemző sebessége** a települési szakaszok fő- és gyűjtőútjain a megengedett sebességnek megfelelő, a lakóutcákban alacsonyabb sebesség jellemző. Gyorshajtás elsősorban az országos fő- és mellékutak külterületi szakaszain fordul elő.

Szekszárd utcahálózatának jelentős része alkalmas a kerékpározásra, a lakóutcákon és a gyűjtőutak egy részén a **forgalom jellemzően 1000 járműegység alatti**, sok helyütt az 500-at sem éri el. A kerékpározásra alkalmas erdészeti, mezőgazdasági utak hossza szinte korlátlan, a szőlődombokon húzódó kis feltáróutak hossza is jelentős. Ezek nehézségi foka változatos, a komoly hegyikerékpáros kihívástól a műkedvelő treking túrázási lehetőségig.

A **szőlőhegyek feltáróútjainak** egy része szilárd burkolatú, vagy jó minőségben stabilizált, egy részük nehezen kerékpározható terméskövés, ill. bordázott betonpályás, emellett vannak gyengébb minőségű murvás vagy földutak is. Az utóbbi időszakban a közúthálózat számos szakaszát újították fel. Ennek a tevékenységnek a folytatására feltétlen szükség van, mivel a hálózat nagyobb része még most is igen rossz állapotú, keskeny, a padka járhatatlan, a burkolatszegély töredezett, kátyús, ezért az út veszélyes az alacsony gépjárműforgalom ellenére.

48. ábra: Pályaszintemelés az Energia játszótérnél a lakótelepeket átszelő kelet-nyugati gyalogos tengely vonalában (saját kép)

A város földrajzi elhelyezkedéséből adódóan az **úthálózat elemei** alapvetően észak-déli és nyugat-keleti irányúak. A város nyugati, dombvidéki területein találhatóak ettől eltérő nyomvonalak, szerpentinek is. Szekszárd hagyományos főútvonala a várost észak-déli irányban átszelő, korábbi 56. sz. főút (Rákóczi utca, Széchenyi utca), illetve a városközpontból a Duna felé vezető Hunyadi utca-Keselyűsi út tengely (a külső szakaszokon 5113 jelű út). Az 1990-es években az 56. sz. főútnak elkészült a tehermentesítő útja a város keleti részein, mely az átmenő forgalmat és a tehergépjármű forgalmat bonyolítja. Az 56. sz. főút régi nyomvonalán ma már alapvetően helyi forgalom közlekedik. A nehéz tehergépjárművek forgalma is jellemzően helyi forgalom.



39. ábra: A lakótelepi szabad területek gyalogúthálózata jelen kialakításnál is népszerű, jól kerékpározható (saját kép)

A **keleti irányú 5113 jelű útnak** a korábbi évtizedekben különszintű kereszteződése épült ki a vasút felett, illetve az 56. sz. főút régi nyomvonalába a Damjanich utcán át kötötték be. Ez a nyomvonal jelenleg viszonylag kis forgalmat bonyolít le, a Damjanich utca négysávos keresztmetszete erősen kihasználatlan. A közúti forgalom jellemzően a Keselyűsi úti szintbeli vasúti átjárón közlekedik továbbra is.

4.1.5. Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények

Szekszárd közúthálózatán kifejezett kerékpárosbarát beavatkozások eddig nem voltak jellemzőek. Az elmúlt évtizedek sajátossága, hogy a tehermentesítő út átadását követően a **régi főút belvárosi szakaszának humanizálására történt próbálkozás**, ami a város torlódásos állapotához vezetett és jelentős elégedetlenséget váltott ki, így kudarcba fulladt. A korábbi négysávos főút egy szakaszán

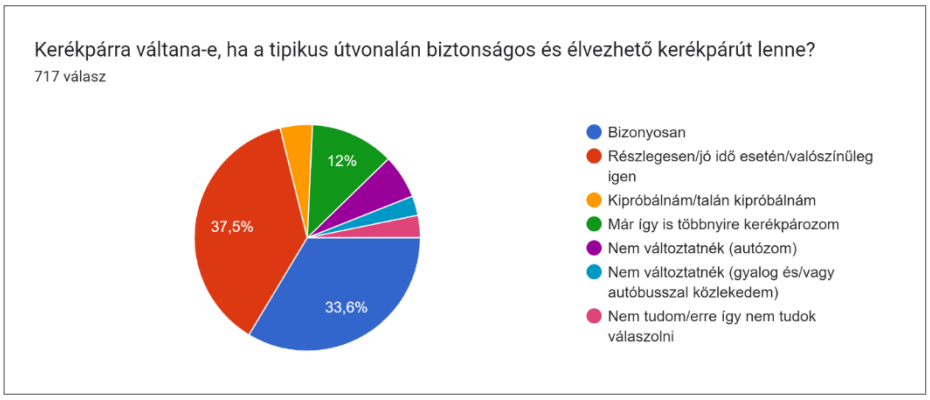
kétoldali parkolósávot jelöltek ki (a Mátyás király utca és a Damjanich utca között). A gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek komolyabb javítása az útvonalon nem történt meg.

A közúthálózaton kerékpárosbarát beavatkozások jellemzően nem történtek, **kerékpárút épült** azonban a jelenlegi 56. sz. főút (Tartsay u.) mentén a Keselyűsi úttól az elkerülő út végcsomópontjáig (körforgalomig), az 56. sz. főút régi nyomvonalán a Garay tértől délre eső szakaszon, a Keselyűsi út mentén és kerékpárút kijelölésére került sor a Hunyadi utca vonalában. Az utóbbi években készült el a Palánki úti kerékpárút két (városhatárig terjedő) üteme.

A Szekszárdon található **egyirányú utcáknak** jelenleg egyike sincs megnyitva az ellenirányú kerékpáros forgalom számára. Az utcák szélessége és forgalomnagysága alapján azonban a legtöbb egyirányú utca alkalmas lehetne ennek a forgalmi rendnek a bevezetésére.

40. ábra: Útirányjelző, útbaigazító táblák szorványosan előfordulnak, egységes rendszerről nem beszélhetünk

Szekszárdon kevés hagyományos értelemben vett **forgalomcsillapított zóna** van (lakó-pihenő vagy Tempo 30 övezet). Egyedi sebességkorlátozó jelzőtáblák és sebességcsökkentő küszöbök azonban sok helyen találhatóak a városban. A lakóutak és gyűjtőutak hálózatán elterjedt megoldás a kijelölt gyalogátkelőhelyek, illetve fontosabb gyalogos keresztezések járda szintjén történő



41. ábra: A válaszolók 71%-a – minimálisan jó idő esetén – kerékpározásra váltana

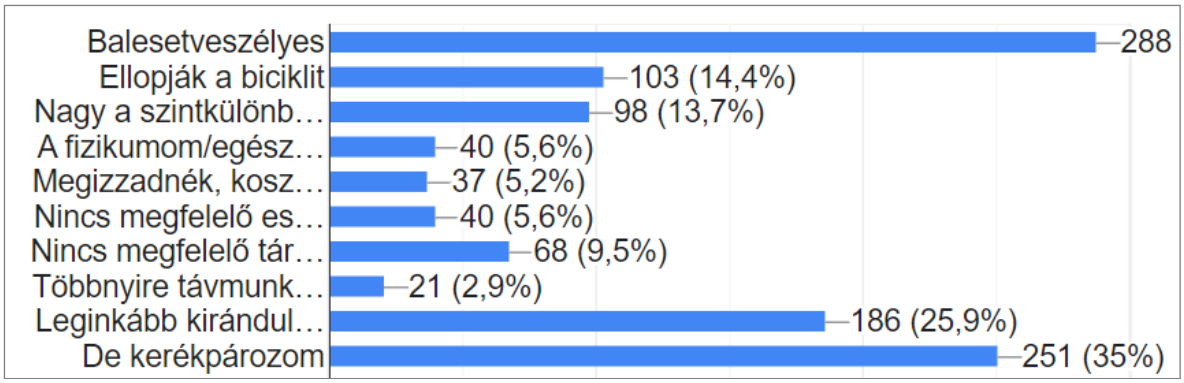
átvezetése. Korlátozott sebességű (20 km/h) és forgalomcsillapított terület a Garay tér, ahová csak engedéllyel rendelkező gépjárművek hajthatnak be. Szekszárdon a kerékpáros forgalom tiltása nem jellemző. Kerékpárral behajtani tilos jelzőtáblával a kerékpáros forgalom az 56. sz. főúton a Szentmiklósi úttól északra eső szakaszon van megtiltva.

A kerékpáros közlekedés választásával szemben általános esetben a legfontosabb **visszatartó tényező** a baleseti kockázat (nagy gépkocsiforgalom; konfliktusos csomópontok, útszakaszok), a biztonságos és komfortos kerékpározáshoz szükséges infrastruktúra hiánya, a biztonságos tárolás megoldatlansága (lopástól való félelem), a szintkülönbségből fakadó nehézségek, illetve nem elhanyagolható szempont az időjárásnak való kitettség (esős napok), télen a hideg, nyáron a munkaruhába izzadás problémája (munkahelyi zuhanyzás megoldatlansága).

A városban a jelen tervezési feladat első lépéseként – 717 db válasszal – meglepően nagy aktivitást eredményező **kérdőíves kikérdezés** történt, melynek eredményeit részletesen a III. függelékben mutatjuk be. A válaszok jellemzően a más városokban is ismert eredményeket hozták, de így is érdemes kiemelni a kerékpározásra váltás potenciálját (hajlandóságát). E szerint, amennyiben a válaszolók napi tipikus útvonalán biztonságos és „élvezhető" kerkpárút épülne, úgy azok **71%-a – minimálisan jó idő esetén – kerékpározásra váltana**, ráadásul ebben az értékben nincs benne a „már

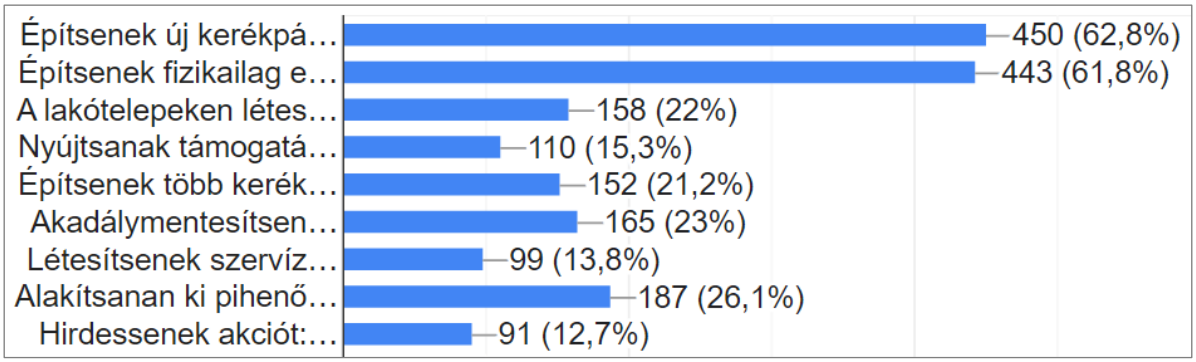
most is kerékpározók" száma, ami további 12%-ot jelent. A kérdőíves kikérdezés nem reprezentatív volta és felelősség nélküli válaszolás helyzete miatt az eredményeket természetesen óvatosan kell kezelni, de ezzel együtt is érzékelhető, hogy a jó infrastruktúra kínálat jelentős fordulatot hozhatna a jelenleg (fővonalakban) autózásra épülő városi életvitelben.

A „**miért nem kerékpározik rendszeresen**?" kérdésre legnagyobb arányban a **balesetveszélyt** jelölték meg indoknak, ezután jelentős lemaradással a lopás és a szintkülönbségek problémájára hivatkoztak. Ezek a körülmények sokszor erősítik is egymást, például a legrosszabbul kerékpározható meredek, keskeny és kanyargós (nehezen belátható) utcák épp a dombokra épült lakóterületek felé találhatók. Ide a kerékpárutak elvezetése se egyszerű feladat, de pedig pont ezekben a relációkban lenne nagyon szükség rájuk.

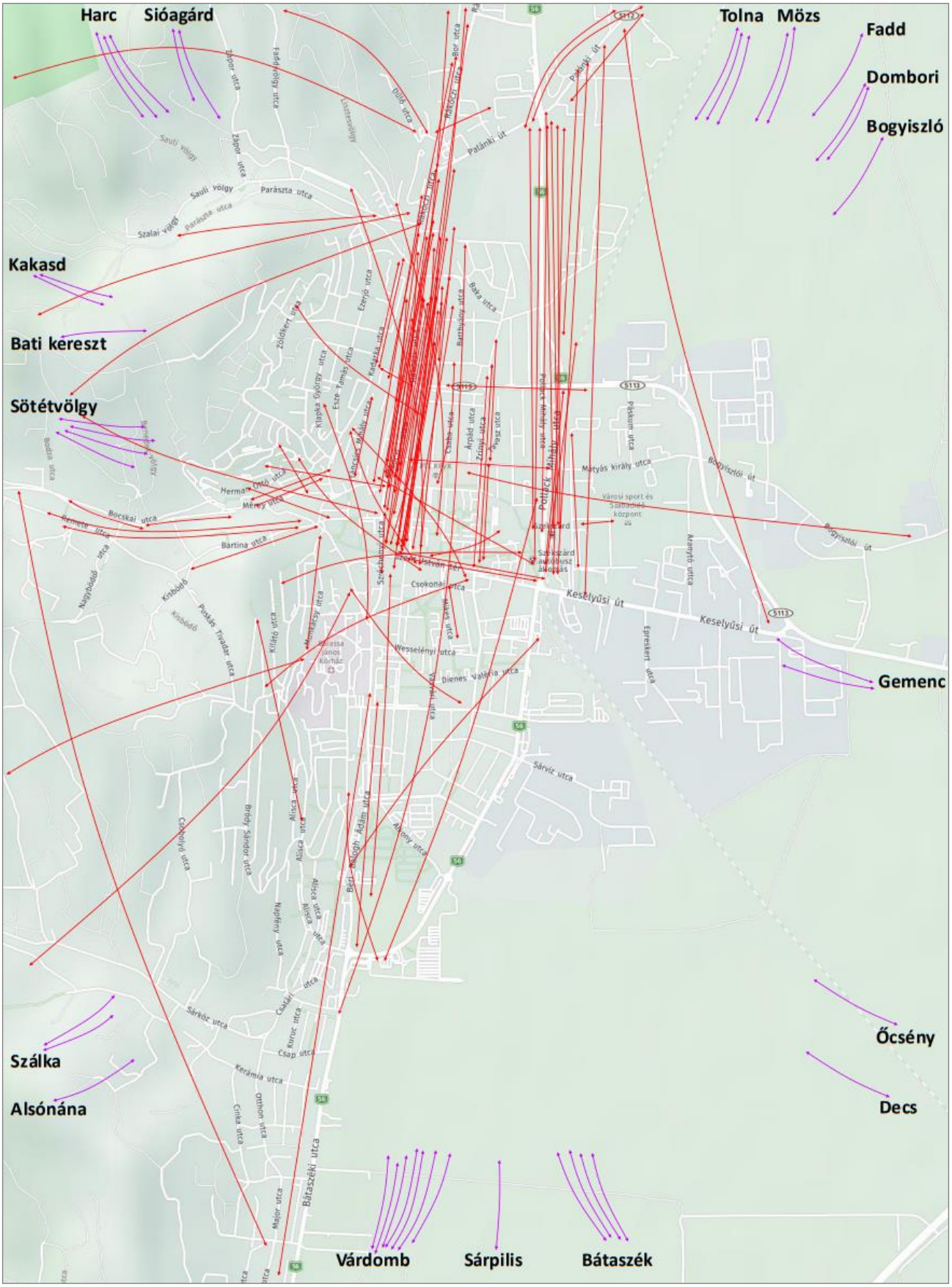


42. ábra: A visszatartó tényezők

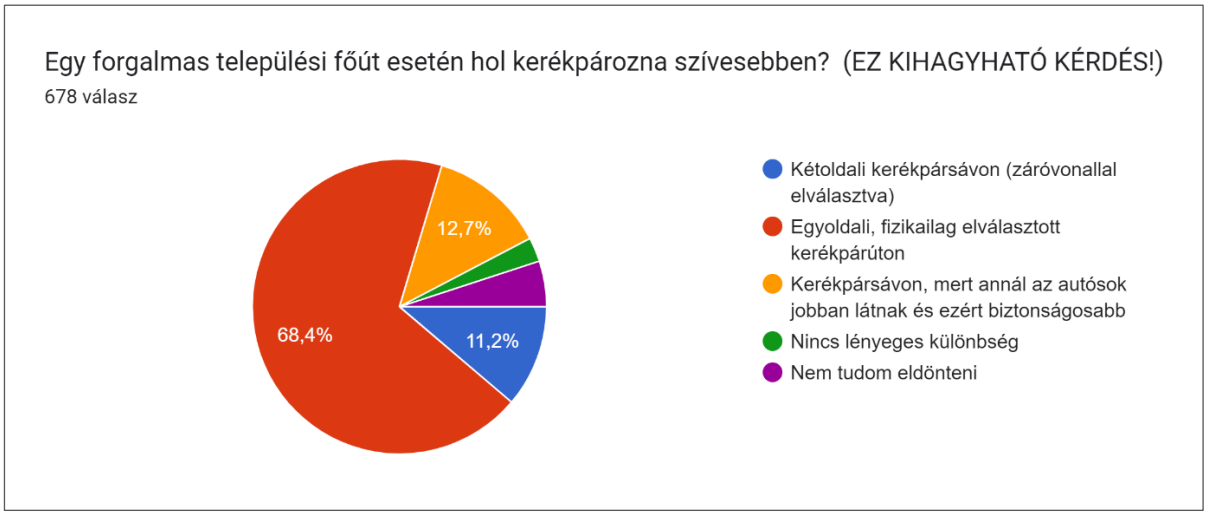
Az „**Ön szerint mit kellene tenni**?" kérdésre legtöbben az „építsenek új kerékpárutakat/-sávokat, ahol jelenleg még nincsen" opciót választották, de majdnem ilyen arányú volt a fizikai elválasztású kerékpárutak népszerűsége (kizárva a kerékpársávot, az autókkal és a gyalogosokkal közös/azokhoz közeli vezetést).



43. ábra: A megoldási lehetőségek támogatási arányai („építsenek új kerékpárutakat/-sávokat, ahol jelenleg még nincsen" ; „fizikai elválasztású kerékpárutakat"; „lakótelepi fedett és zárható kerékpártárolókat"; „támogatás a munkahelyi tárolókra"; több keérkpártámaszt"; „akadálymentesítések"; „szervízpontokat"; „pihenőhelyeket"; „ki kerékpározik többet akció")



44. ábra: Az egyes relációk (mely kapcsolatokat fejlesszük?) támogatottsága az első 384 db válasznál



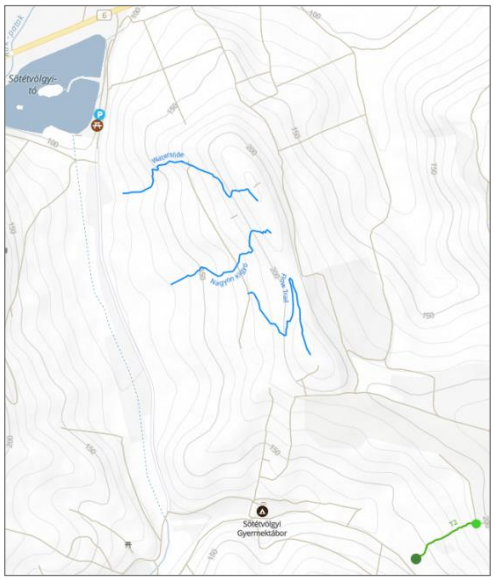
45. ábra: A szakirodalom tisztázza, hogy a látszólag biztonságosabb kerékpárút valójában nem az, mert a csomóponti konfliktuszónában lényegesen több baleset jellemzi, mint a kerékpársávot. Nehézséget okoz azonban a kerékpársávok érvényesítése a lakosság kisebb támogatási hajlandósága miatt.

A szabadszöveges válaszadások közül az alábbit – fontos mondanivalója miatt – itt is idézzük:

„Fontosnak tartom a fizikailag elkülönített kerékpársávot:
*1. a **gyalogosok** sokszor teszik balesetveszélyessé a közlekedést: a felfestést nem veszik figyelembe, kutyát vezetnek hosszú pórázon, vagy épp póráz nélkül; nem néznek körül, teljes szélességben elfoglalják a kerékpársávot is, pl. a Rendelőintézet előtti járdaszakaszon,*
*2. az **autósok** nincsenek tekintettel a kerékpárosokra - nem tartják be a sebességhatárt, pl. Baranya-völgy irányában, esőben, latyakban teljesen beterítik az út szélén haladókat, nem térnek ki szabályos mértékben, ezzel szinte árokba kényszerítenek minket, nem veszik le a reflektorfényt, elvakítanak,*
3. az autóbuszjáratok redukálásával SOKAKNAK a kerékpárral való közlekedés jelenti az egyetlen lehetőséget TÉLEN IS! és SÖTÉTBEN IS! a munkahelyük megtartására. Tisztelettel kérem, a biztonságunk érdekében tegyék meg a megfelelő intézkedéseket! Továbbá tiszteletreméltó törekvés a kerékpáros közlekedés előtérbe helyezése, de sokéves tapasztalatom az, hogy se megfelelő mennyiségű, se megfelelő minőségű kerékpártároló nem áll rendelkezésre. Ennek eredménye, hogy sokszor extrém helyeken is látni parkoló eszközöket. A rémes elhelyezésre példa szintén a Rendelőintézet melletti "kerékpártámasz". Kérem, lejtős területre mégis milyen meggondolás alapján helyeznek ki ilyesmit? (Legalább az irányát gondolják át, kérem! Valamint a mennyisége is túl kevés. A városban gyakorlatilag az összes kerékpárbeálló tető nélküli alkalmatosság, így zuhogó esőben, vagy extrém hőségben is muszáj ott parkolni. Végezetül: tapasztalatom szerint aki meggyőződésből vált két kerékre, többnyire egészségtudatosabb is. Meglehetősen helyteleníthető, amikor tisztelt embertársaink csapatostul a kerékpárok mellett gyújtanak rá. Szólni nem lehet, mert a bejárattól öt méternél messzebb tartózkodnak... Köszönöm, hogy lehetőséget biztosítottak rá, hogy mindezt jelezzem, és a jövőre nézve szeretném abbéli reményemet kifejezni, hogy fentiek tekintetében változást tapasztalhatunk majd városunkban.”

Ami a **pihenőhelyeket** és szervizpontokat illeti, egyelőre egyetlen kerékpáros pihenőhely létesült (hullámos pihenőpaddal, ívókúttal, kerékpártámasszal és szervizponttal), mégpedig a szőlőhegyi körforgalom mellett, az 56-os főút menti kerékpárút déli végénél. Ezen kívül egy Szekszárd közigazgatási határához közel eső szervizpont van még a szálkai út melletti kápolnánál.

Sötétvölgy közelében a downhill élménykerékpározás kedvelői jelentős MTB Trail pályarendszert építettek ki. A „Flow Trail" (846 m), „Nagyon Kígyó" (622 m), „Vízi csúszda" (774 m) és a „T2" (319 m) fantázianevű pályák állnak rendelkezésre. Szekszárdon pumpapálya is épült a Baka iskola mellett („Fivecrew Trails").



46. ábra: Az MTB Trail pályarendszer Sötétvölgyben

Ami a **kerékpártárolás** (kerékpár-parkolás) kínálatát illeti, a tervezési területen koncentrált tárolási igény közterületen viszonylag kevés tapasztalható. Nagyon jellemző az elavult[10] (alacsony, „küllőgyilkos") kerékpártámaszok alkalmazása és alacsony kihasználtsága, emellett előfordul a nem megfelelő pozícionálása (pl. az autóbuszpályaudvarhoz telepített túl távoli fedett tároló). A legnagyobb tárolási igények a főiskoláknál, a bevásárlóközpontnál, a piacnál, a középiskoláknál, a nagyüzemeknél és a strandnál mutatkozik.

47. ábra: A vasútállomás és a buszpályaudvar kerékpárparkoló-kínálata messze nem kielégítő (utóbbinál a rövid gyaloglást igénylő tárolókapacitás hiányzik – forrás: saját kép)

[10] Kerékpártámasz útmutatót mellékeltünk a IV. függelékben.

48-50. ábra: A Garay gimnázium és a McDonald's, a Vármegyei Önkormányzat és a Pécsi Tudományegyetem alacsony (többnyire elégtelen mennyiségű, rossz helyre pozícionált) kerékpártámaszai jól mutatják, hogy az alacsony, ún. „küllőgyilkos" támaszok dominálnak (Forrás - saját képek)

A **kereskedelmi szolgáltatók** bejáratánál rendszerint van támasz (de elavult), a vendéglátó létesítményeknél és foglalkoztató gazdasági egységeknél inkább nincsen, de az ellenkezőjére is van példa. A felmért támasz és tárolási kínálat hiányokat a problématérképen szerepeltettük.

51. ábra: Az autóbusz pályaudvar fedett kerékpártárolója sajnos nincs túl közel a módváltás helyéhez (Forrás - saját képek)

A helyi és szezonális forgalom esetén is nagyon fontos a kerékpártárolás és a multimodalitás. Szekszárdon számos helyi és helyközi autóbuszjárat átszállási pontja van, az igényeknek igazán megfelelő kerékpártárolók nem lettek kialakítva. Az **autóbuszpályaudvar** térségében, a Séd mentén kiépített fedett tároló távoli pozícionálása nem segíti a módváltási hajlandóságot.

52. ábra: Kerékpáros túraútvonal Északkelet-Hollandiában (Drenthe tartomány - Drenthe Heathlands túra)

Probléma, hogy a turisztikai kerékpározásra potenciálisan alkalmas **ártéri erdők** alig bejárhatók. Ahol van horgasztanyákhoz vezető földes út, azok állapota elhanyagolt. A Jelenlegi formájukban ezek az útvonalak nem ideálisak a kerékpározásra, pedig fontos összeköttetéseket valósítanak meg.

A védett területek legszebb részeit a kerékpárosok talán a jövőben sem látogathatják, így például a Kerka és a Mura összeömlésének helyszínét sem. Turisztikai szempontból a fizikai (és az esetleges természetvédelmi megfontolású) korlátoknak az oldása javasolható, így remélni lehet, hogy a **folyópartok legalább egy része** előbb-utóbb komoly turisztikai látványosság lesz, melynek kerékpáros elérhetősége így még nagyobb jelentőséget kap.

A fejlett világban, de itthon is számos példa van már az izgalmas természeti területek látogathatóságát biztosító gyalog- és kerékpáros függőutakkal történő részleges feltárására. Nem túl távoli példa a Mura horvát oldali kitérőmentes kerékpározhatósága.

Mivel a jelenleg reálisan és gyorsan létrehozható bringaút csak a természeti területek peremvonalán fog haladni, kerékpáros és turisztikai szemszögből indokolt felvetni a vadregényesebb (igazán ártéri erdő és vízpart jellegű) részére elvezető betérő nyomvonalak gondolatát, például valamilyen tényleges legendát, **brand equity-t** (felértékelő márkanevet) kötve a helyszínhez.[11]

4.1.6. Értékelés és probléma térkép

A **kerékpározást akadályozó** fő tényezők:

- A térség már kiépített kerékpárúti hálózati részei nincsenek összekötve.
- A fő turisztikai attrakciók között nincs meg a folyamatos és biztonságos kerékpáros kapcsolat.
- Szekszárd város fő közlekedési tengelyeiben nincs folytonos/megfelelő kerékpáros infrastruktúra.
- Az agglomerációként működő települések felé nincsen családbarát kerékpáros kapcsolat.
- A potenciálos kerékpáros kiránduló útvonalak számos helyen nehezen követhetők a hiányos

[11] Feltehetőleg a történelmi időkben fennálló kapcsolat, munkaerő áramlás miatt szükséges egykori helyi átkelési megoldások – mára kiveszett, mai szemmel már különleges – eszköztára (komp, mellékági kishíd), és a – Baja térségében egyébként már felépített – hajómalmok, vagyis ezen tárgyi emlékek fizikai felélesztésének turistacsalogató értéke lehet a térség egyediségét demonstráló, megalapozó „brandje", de lehet akár az egykori mocsárvilág valamilyen legendája, vagy valamely hadieseménye.

tájékoztatás miatt.

- A forgalmasabb országos közutak (különösen az 56. sz. főút) külterületi szakaszain nincs kialakítva külön kerékpár forgalmi létesítmény, ami miatt a nagy sebességű gépkocsiforgalom balesetveszélyt jelent.
- A város egyes gyűjtőútjaim a kerékpározás nem biztonságos és elkerülésük sem lehetséges.
- A kerékpározható közutak egy részén rossz a burkolat minősége.
- A dombvonulatok emelkedői, a Tanítóképző, a Megyei Korház elválasztó hatása miatt jelentősebb területek nincsenek összekapcsolva.
- Az ártéri és dombvidéki erdei (természetközeli) túraútvonalakon és üzemi utakon a kerékpárosbarát kialakítás (vízelvezetés, stabilizálás, űrszelvény tisztítása, tájékoztatás) nem történt meg.

A kerékpározást akadályozó fő tényezőket és kapcsolati hiányokat a „problématérkép” ábra mutatja (2. „Bevezető” fejezet első egészoldalas ábrája).

4.2. Közbringa

A vizsgált területen klasszikus közbringarendszer (kerékpármegosztó rendszer, vagy kerékpáros közösségi közlekedési rendszer, KKKR) nincsen. A térségben kerékpárkölcsönzésre a számos helyszínen van lehetőség, ahol túraútvonalakat is ajánlanak az érdeklődők számára.

A **közbringa-rendszer** – „kerékpáros közösségi közlekedési rendszer” – működtetésére jelenleg még nincs tömeges igény, a saját kerékpár használata jellemző. Számos szállás biztosít kerékpárhasználati lehetőséget. Az új kerékpáros irányok által az igények és a felhasználási terület nőhet, turisztikai igény keletkezhet.

53. ábra: A Happy bike kerékpáros központ Letenyén

Az elmúlt időszakban Budapest után néhány nagyobb vidéki településen – például Debrecenben, Győrben, Szegeden, Nagykanizsán, Esztergomban és Hévízen – létesült már valamilyen kerékpáros közösségi közlekedési rendszer, de a tapasztalatok megfelelő összegzése még hiányzik. Az ilyen rendszerek lényege, hogy a lefedett területen alapesetben sűrűn (lakott területen) **egymástól mintegy 300-500 méterre elhelyezett kerékpár gyűjtőállomásokon** kerékpárok vehetők fel, és azok egy tetszőleges másik állomáson visszaadhatók. A rendszer akkor hatékony, ha elegendően nagy a kiszolgált közönség (igénytömeg) és az intenzív közlekedési célterület.

A **turisztikai célú szolgáltató rendszerek** a hagyományos kerékpárkölcsönzésre jobban hasonlítanak, ilyen rendszer indult meg például a Fertő-tó körül, a Dráva mentén és a Kis-Balatonnál Zalaváron és Keszthelyen. A városi rendszereknél jellemző a kölcsönzés önkiszolgáló jellege. A dokkoló állomások többnyire a forgalomvonzó célpontok mellett vannak elhelyezve.

A kezdeti nehézségek ellenére a globális trendeket monitorozó tanácsadók szerint az Európában is egyre népszerűbb **dokkoló nélküli** okos megoldásoké a jövő. Ezt idegen szóval „floating” rendszernek hívják és jellemzően nem a kerékpárba épített helymeghatározóval működnek, hanem virtuális

dokkoláskor az okostelefon helymeghatározó rendszerét használják. Jellemző ezekre a rendszerekre, hogy egy belső zónában bárhol letehető a kerékpár, azonban a külsőbb zónákban csak virtuális dokkolóállomásokon. Ellenben, ha mégis letennénk a kerékpárt nem a dokkolóállomáson, pótdíjat kell fizetni. Előzőek alapján is jelenleg még célszerű lehet a technológiai kiérlelődés, korszakváltási szakaszban lévő közbringa-szolgáltatási rendszerrel (az abba való beinvesztálással) kapcsolatban óvatosnak lenni, különösen olyan településeken, ahol a kerékpározás alapinfrastruktúrája is hiányos. A meglévő turisztikai célú hagyományos kerékpárkölcsönző szolgáltató rendszerek hálózatosítása (több és több szolgáltatási helyszín hálózata) lehet a közelebbi jövő fő iránya.

A közbringaügy fejlődési irányát fémjelzi, miszerint **Pécs** a közelmúltban koncessziót ír ki közroller szolgáltatás nyújtására, amelyet 500 db, legfeljebb 350 W teljesítményű és 25 km/h-s sebességre képes elektromos rollerrel kell ellátni. A város által meghatározott forgalomcsillapított övezetekben a rollereknek automatikusan 10 km/h-ra kell lassulnia. A kijelölt pontokon kívül a bérlés nem fejezhető be. A rollereket kamerával is fel kell szereli. A kiírás érdekessége, hogy az üzemeltetőnek 2025 nyarától integrálnia kell a rendszerbe a város meglévő közbringa rendszerét, a Pécsikét, ezáltal Szeged után Pécs lesz a második város, ahol egységes felületen érhetők el az eszközök. A városban tavaly ősz óta az izlandi Hopp hazai partnere, a Hopp Mecsek Kft. nyújt közroller szolgáltatást.

4.3. Szervezeti-működési háttér

A kerékpáros létesítmények fenntartása és fejlesztése **önkormányzati feladat**, még abban az esetben is, ha állami kezelésű közutak mentén valósult meg. Ebből következően Szekszárd Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatalán belül a Városfejlesztési és Város-üzemeltetési Osztály végzi a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos fenntartási, üzemeltetési és fejlesztési tevékenységek koordinációját. A város éves költségvetésén belül nincs elkülönítve forrás a kerékpárutak karbantartásra. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére elsősorban a pályázati lehetőségek alapján jut forrás.

A **pályázatok** szempontjából a kerékpárúti projekt pénzügyi értelemben nem bevételtermelő, a kedvezményezett önkormányzatok kötelezettséget kell vállaljanak

- a rendeltetésszerű üzemeltetési, fenntartási, pótlási feladatok folyamatos ellátására (különös tekintettel az előírt minimális 5 éves kötelezettség időszakára),
- az ehhez szükséges technikai eszközök rendelkezésre állásának biztosítására,
- a feladatok ellátásához szükséges szervezet és pénzügyi forrás biztosítására.

Az önkormányzatokat érintő nyomvonalas infrastruktúra szempontjából a fenntartási feladatok lehatárolása megállapodás szerint a közigazgatási **terület alapú megosztással** történhet. A tervezett kerékpáros útvonal – mint közösségi közlekedés számára nyitott, közcélú használatú rendszer – tekintetében a bevételképződés lehetőségét ki kell zárni.

A **térségi léptékű turisztikai beruházásoknál** általános esetben a szervezetrendszer fő elemei: Az illetékes vármegyei önkormányzat a településfejlesztések és az akcióterületi tervek megvalósításának alapvető letéteményese. A pályázati forrásból megvalósuló programokra az egyes OP-k Irányító Hatósága a vármegyei önkormányzattal megállapodást köt a támogatásnak az akcióterületi tervben jelölt céljainak a szabályszerű felhasználására. Feladata a fejlesztések aktív és passzív résztvevői (megvalósításban résztvevők, ill. a megvalósítás „haszonélvezői” a lakosság és a gazdasági/társadalmi szereplők) integrálása. A Vármegyei Önkormányzat Hivatala részben, mint az önkormányzati feladatok előkészítésének és végrehajtásának egyik szervezete, ill. részben, mint külső szervezet, hatóságként jelenik meg a megvalósításban. A külső szervezeteket a hatóságok, a szakértők, a civil szféra szereplői, a piaci szereplők, és az intézmények alkotják, akik a megvalósítás aktív résztvevőinek egyik csoportját alkotják.

A helyi kerékpárút (települési szakasz) területe (ingatlan) jellemzően a Magyar Állam tulajdonában van, a műszaki létesítmény építtetője és tulajdonosa, továbbá üzemeltetője is azonban település önkormányzata. Az üzemeltetést és fenntartást külterületen a Magyar Közút Tolna Vármegyei

Igazgatósága végzi. A fejlesztések belterületre eső szakaszai az érintett települések önkormányzatának fenntartásába és kezelésébe kerülnek, akik konzorciumi megállapodásban vállalják az ezzel járó feladatokat, kötelezettségeket és pénzügyi terheket. A külterületi szakaszok a vonatkozó jogszabályok értelmében a Magyar Közút Zrt. kezelésébe és fenntartásába kerülnek, amely szervezet tevékenységi körében gondoskodik a hosszú távú fenntartás intézményi, műszaki és pénzügyi hátteréről. A településeknek **műszaki és személyi kapacitásokkal** kell rendelkezniük a min. 5 éves fenntartásának biztosításához (pl. főállású, vagy közfoglalkoztatási jogviszonyban alkalmazott humán erőforrás; önjáró fűkasza, motoros kasza, traktor és pótkocsi a padka rendezési, kaszálási, úttakarítási, síkosságmentesítési és a közúti jelzések elhelyezésével kapcsolatos feladatok végett). Az önkormányzat a szakmunkát és gépeket igénylő feladatokat szerződéses formában kiszervezheti.

Az iskolai **oktatásban** a közlekedési alapismeretek egyelőre nem szerepelnek, az államnak illetve az önkormányzatnak ilyen jellegű kötelezettsége nem jelenik meg. A rendőrség baleset-megelőzéssel foglalkozó munkatársai az iskolák igényei alapján alkalmanként iskolai előadásokat tartanak a témában. Eseti jelleggel előfordult, hogy egy iskolába ellátogatott a Bringaakadémia oktatási program, de rendszeres képzésről még nem beszélhetünk.

54. ábra: A Dombori - Gemenc túraverseny 2020-ban

A Magyar Autóklub által életre hívott „Biztonságosan közlekedni egy életúton” elnevezésű országjáró **közlekedésbiztonsági oktatási program** alkalmanként a városba látogat, amelynek során mobil KRESZ-pályát építenek fel, ahol lehetőség nyílik a diákok célzott oktatására.

Szekszárd jelentős hagyománnyal rendelkezik a **sportkerékpározás** terén. Más településekhez hasonlóan az európai mobilitási hét keretein belül Szekszárdon is minden évben megrendezik az **autómentes napot**, mely alapvetően a kerékpározást népszerűsíti. A rendezvény célja felhívni az autósok figyelmét az autómentes nap üzenetére, az egészség és a mozgás mellett a környezet védelmére, a kevesebb károsanyagkibocsátásra. A program keretében jellemzően kerékpártúrát szerveznek és minden alkalommal meghirdetik az autómentes napi vándorserleget, amelyet az a szekszárdi iskolai osztály nyerhet el, amelynek tanulói legnagyobb létszámban vesznek részt az eseményen. A minden korosztályt érintő élményszerző kerékpáros túrák, futóversenyek, amatőr sportversenyek (úszás, atlétika, tenisz, kosárlabda, asztalitenisz) szervezésével kerülnek megrendezésre a különböző tömegsport rendezvények.

55. ábra: A Gemenc Nagydíj nemzetközi kerékpárverseny

Szekszárd legpatinásabb sportrendezvénye a Gemenc Nagydíj névvel ismert nemzetközi kerékpárverseny a város életében fontos esemény, hiszen a hazai és külföldi csapatok részvételével színvonalas mezőny gyűlik össze minden évben, akik a város jó hírét viszik szerte a világban.

5. A tervezett fejlesztések bemutatása

5.1. A hálózatfejlesztés elvei és eszközei

Az alábbiakban elsőként sorra vesszük a hálózatfejlesztés fontosabb elveit, ezt követően annak lehetséges eszközeit, forgalomtechnikai „eszköztárát”.

A ***Nemzeti Kerékpáros Stratégia*** hálózatalakítással kapcsolatos **ajánlásokat fogalmaz meg**, ezek fontosabb elemei a következők:

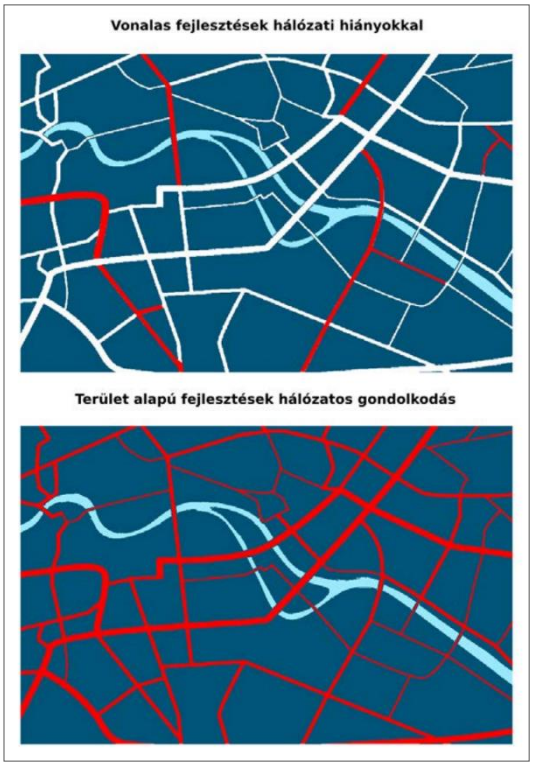
Irányhelyesség: Városi környezetben minden esetben az irányhelyes infrastruktúra (kerék pársáv, kerékpárút) kialakítására kell törekedni. Lakott területen az irányhelyesen kialakított kerékpáros infrastruktúra sokkal nagyobb biztonságot nyújt a kerékpárosok és a többi közlekedő számára is, alkalmas a kanyarodó autók okozta veszélyes helyzetek kivédésére is.

Gyalogos és kerékpáros közlekedés elválasztása: A gyalogos és kerékpáros forgalmat külön kell választani. A közös felületen történő vezetés csak elkerülhetetlen esetekben lehetséges, a kerékpáros forgalom sebességcsökkentésével. A gyalogos felületek kialakítása, felújítása fontos cél, de kerékpáros infrastruktúra építés címén nem lehetséges. A kerékpárt járműként és nem gyalogosként kell kezelni, hisz a KRESZ-ben is így szerepel. A közös gyalogos-kerékpáros felületek a sebesség különbség miatt balesetveszélyt és kényelmetlenséget okoznak a használói számára.

56. ábra: Irányhelyes kerékpársáv szintbeli kiemeléssel (forrás: NKS)

Integráció vagy szeparáció: Általános alapelv, hogy minden olyan esetben, ahol a kerékpárosok és a gépjárművek közötti sebesség különbség jelentős (30 km/h-nál nagyobb), a gépjárműforgalomtól elválasztott kerékpárút szükséges (szeparáció). Településeken belül a sűrű úthálózat miatt gyakoriak az irányváltások, ami miatt pedig az úttesten történő kerékpározás (integráció) jelenti a biztonságos és kényelmes megoldást.

Hálózatosodás: Mindennapi kerékpározás során a lehető legrövidebb kerékpárosbarát nyomvonalak kialakítására kell törekedni. A beruházások tervezése, kialakítása során prioritást kell adni a hálózatos gondolkodásnak annak érdekében, hogy a kerékpáros utazások során mindenhol folyamatos és biztonságos infrastruktúra álljon a kerékpárosok rendelkezésére. Kerülni kell a hálózathoz nem kapcsolódó, szigetszerű útszakaszok kialakítását.



57. ábra: A hálózatosodás lényege képileg (forrás: NKS)

Önmagát magyarázó, egyszerű kialakítás: Kerékpárutak esetén a legegyszerű műszaki kialakításokra, logikus vonalvezetésre van szükség. A kerékpáros infrastruktúra önmagát kell, hogy magyarázza (ösztönösen értelmezhetően) akár különösebb táblázás vagy burkolati jelek nélkül is. A gyakori létesítménytípus váltások, bonyolult, nem egyértelmű kialakítások bizonytalanságot okoznak a kerékpárosok számára, ami balesetveszélyt okoz.

Akadályok megszüntetése: Arra kell törekedni, hogy a kerékpárosok folyamatosan és biztonságosan tudjanak haladni. Meg kell szüntetni minden olyan akadályt, ami a kerékpárost leszállásra és a kerékpár tolására vagy emelésére kényszeríti és amelyek növelik a balesetveszélyt (pl. kerékpárút közepén vagy oldalról belógó elemek.). A tervezés, kialakítás során figyelmet kell fordítani a nem szokványos kialakítású és méretű kerékpárokra (pl. tandem vagy cargo) is.

Komfortszint: Törekedni kell arra, hogy minden kerékpáros létesítmény komfortszintje magas legyen. Az infrastruktúra típusát és keresztmetszetét, a felállóhelyek méretét a jelenlegi és jövőbeli forgalmi igények szerint kell meghatározni úgy, hogy a kerékpár minden felhasználó számára reális és elérhető közlekedési móddá váljon.

Kerékpározható mellékutak: A településen belül bizonyos mellékutak a komfortos és biztonságos kerékpáros hálózat fontos elemei lehetnek. A mellékutak csak akkor jelentenek komfortos alternatívát a kerékpárosok számára, ha azok átmenő forgalomtól mentesek, valamint sebesség- és forgalom csillapítottak. Ezek a korlátozások hosszútávon nem csak a kerékpárosok, hanem a helyben lakók érdekeit is szolgálják, javítják az életminőséget.

58. ábra: A rendszeres kombinált közlekedést támogató fedett tárolóhely, közvetlenül a gyalogos aluljáró bejáratánál (forrás: NKS)

Kerékpár parkolás: A kerékpárok parkolását kerékpártámaszokkal kell megoldani (fordított „U" vagy „P" alakú támaszok), mert a kerékpárok kerekét befogó eszközök tönkre tehetik a küllőket, illetve a tárcsafékeket. A kerékpárok biztonságos parkolása alapvető feltétele annak, hogy kerékpározás vonzó és reális közlekedési mód legyen.

Módváltás: A metró-, villamos-, busz- és vasúti megállóhelyek, pályaudvarok közvetlen közelében megfelelő számban biztosítani kell a kerékpárral való megközelíthetőségét és a kerékpárok biztonságos parkolását. A kerékpár jellemzően az 5 km-nél rövidebb utazások hatékony eszköze, de a közösségi közlekedéssel kombinálva a hosszabb utakra is reális alternatíva.

Létesítménytípusok, megoldások

Az alábbiakban sorra vesszük a hálózatfejlesztés lehetséges eszközeit, forgalomtechnikai „eszköztárát”, ezen belül alapvetően a létesítmények fő típusait[12].

Kétirányú kerékpárút

A gépjárműforgalom által használt felületektől a kerékpáros közlekedés céljára elkülönített, táblával jelölt út, amelyen csak kerékpárral és korlátozott körülmények között (lakott területen kívül és 20 km/h-nál kisebb sebességgel) segédmotoros kerékpárral szabad közlekedni. Műszaki jellemzőinek meghatározásához figyelembe kell venni a kerékpározás célcsoportjait. A kerékpárút létesítésével egy időben lehetőleg gyalogjárda is épüljön ott, ahol a gyalogos forgalom megjelenése várható, mert különben a gyalogosok is igénybe veszik a kerékpárutat. A kerékpárforgalmi létesítmények közül hazánkban a legelterjedtebb a kerékpárút. Legfontosabb jellemzője, hogy a kerékpáros forgalmat a gépjármű-forgalomtól teljesen elkülöníti. Ez a lakott területen kívüli szakaszokon általában előnyös, mert megelőzi a nagy sebességkülönbségekből, a rossz látási viszonyokból, az oldaltávolság helytelen megválasztásából adódó elsodrásos vagy utoléréses baleseteket. A kerékpárút szolgáltatása is vonzó, mert a kerékpározó nincs kitéve a gépjárművek már megemlített veszélyein kívül a zajuknak, léghuzatuknak, sárral, esővízzel beterítő hatásuknak sem. Lakott területen kívül a kerékpárút létesítése is gazdaságos, hiszen általában rendelkezésre áll a szükséges terület (bár a tulajdonviszonyok rendezése néha problémákba ütközik), az úttestnél egyszerűbb pályaszerkezettel, rugalmasabb vonalvezetéssel építhető.

Lakott területen a kerékpárút elkülönítő hatása már sok esetben hátrányos. A kerékpáros a csomópontoknál ott jelenik meg, ahonnan a többi közlekedő nem számít rá, gyakran takarásból érkezik. A leggyakoribb, egyoldali kétirányú kialakítás esetén az egyik kerékpáros irány az úttest menetirány szerinti jobb oldalához képest ellentétes („fantom”) irányból érkezik, így váratlan veszélyhelyzetek alakulnak ki nemcsak a csomópontokban, hanem már a kapubehajtóknál is. Nemzetközi adatok szerint a belterületi, kétirányú kerékpárutakon a keresztezések, csomópontok baleseti kockázata többszörösére emelkedik a létesítés előtti állapothoz képest. Ezt általában figyelmeztető táblákkal, burkolati jelekkel, illetve a kerékpárút burkolatának vizuális és fizikai kiemelésével igyekeznek orvosolni. Miközben a kerékpárút forgalma a belterületen sűrűn előforduló keresztezéseknél, csomópontoknál nehezen, hátrányosan illeszthető az úttest forgalmába, előnyei is kevésbé érvényesülnek: a sebességkülönbség már nem jelentős, van közvilágítás, a védettség érzetéért töredezett vonalvezetéssel, indirekt kapcsolatokkal, sűrűbb alárendeléssel „fizet” a kerékpáros. Létesítése is kompromisszumokkal terhelt, a keskeny zöld sáv terhére, gyakran fakivágásokkal, vagy a gyalogos felületek rovására, a gyalogosok zavartalanságának sérelmére építhető (gyalog- és kerékpárút).

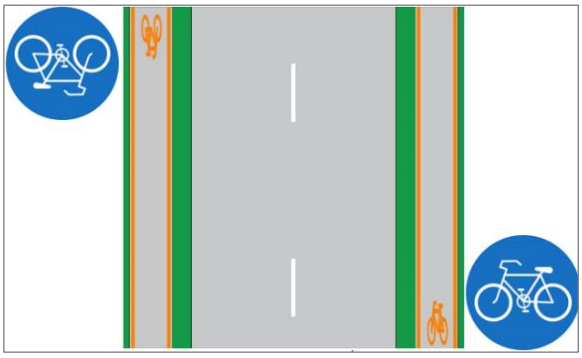
Út melletti egyirányú kerékpárutak

Az egyirányú kerékpárút a gépjármű-közlekedés céljára kialakított útpálya két oldalán elhelyezett, attól szegéllyel elválasztott, a forgalmi sáv felületétől eltérő szinten kialakított kerékpárforgalmi létesítmény. Az egyirányú kerékpárút az útpálya két oldalán helyezkedik el, így a gépjárműforgalommal azonos oldalon és azzal megegyező irányú haladást biztosít, ami forgalmi és forgalombiztonsági szempontból kedvező. Lakott területen a kétoldali, önálló vonalvezetésű kerékpárút a forgalom természetes rendje szerinti közlekedést tesz lehetővé (logikusan illeszkedik a közúti közlekedési rendszerbe), így ez a létesítmény a kerékpársávval kedvezően kombinálható.

Elválasztott gyalog- és kerékpárút

[12] A 2018. márciusi azonos című tervet felülvizsgáló jelen tanulmány jelentős részben átvette az előzményterv létesítménytípusokat leíró tartalmát.

A gépjárműforgalom által használt útfelületektől elkülönített, gyalogos és kerékpáros közlekedésre táblával kijelölt út, amelyen csak gyalog, kerékpárral és korlátozott körülmények között (lakott területen kívül és 20 km/h-nál kisebb sebességgel) segédmotoros kerékpárral szabad közlekedni. A gyalogos és a kerékpáros közlekedés felülete egymástól fizikailag vagy optikailag lehet elválasztva. Az elválasztás lehet burkolati jel, 5 cm magas kiemelt szegély, K-szegély, korlát stb. Újonnan létesülő gyalog- és kerékpárútnál kötelező a szintbeli vagy más fizikai elválasztás. A gyalog- és kerékpárút olyan kialakítású is lehet, hogy a gyalogos forgalom mellett egyirányú kerékpáros közlekedés megengedett.



59. ábra: Egyirányú kerékpárút (forrás: saját ábra)

Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút

A gépjárműforgalom által használt felületektől elkülönített, gyalogos és kerékpáros közlekedésre kijelölt út, amelyen csak gyalog, kerékpárral és korlátozott körülmények között (lakott területen kívül és 20 km/h-nál kisebb sebességgel) segédmotoros kerékpárral szabad közlekedni. A gyalogos és kerékpáros forgalom azonos, elválasztás és jelölés nélküli felületen halad.

Kerékpársáv

Az úttesten útburkolati jellel vagy a meglévő útpálya szélesítésével kialakított, annak egy vagy két szélén kijelölt, a menetirány szerinti jobb vagy egyirányú forgalmú úton a bal oldalon, útburkolati jellel jelölt különleges forgalmi sáv, amely a kerékpárosok közlekedésére szolgál (segédmotoros kerékpár nem használhatja). A kerékpársáv lakott területen általában előnyösebb létesítmény. A kerékpárost jól láthatóan, irányhelyesen, a közúti forgalomba integráltan, mégis önálló felületen vezeti, a csomópontokban kedvezőbb lehetőségeket kínál a közvetlen vonalvezetésre, kanyarodásra, fonódásra. Ezzel nagymértékben csökkenti a kerékpáros nem megfelelő észleléséből adódó, keresztező elütéses balesetek, valamint (önálló felülete révén) az elsodrásos vagy utoléréses balesetek veszélyét. Jelentősen csökkenti a gyalogos-kerékpáros konfliktusokat is. Különösen gazdaságos, ha a meglévő felületek újraosztásával kialakítható – szélesítés esetén viszont az útpályával megegyező teherbírású szerkezetet szokás megkövetelni, emellett a meglévő vízelvezetést is szükséges lehet módosítani. Hátránya, hogy a kerékpárosok egy része a forgalomnak kitett helyzetként értékeli, a burkolati jel nyújtotta „védelem” pl. nehézgépjárművek mellett elégtelennek tűnik, különösen, ha a sáv nem elég széles, a jel lekopott, vagy kevésbé látható. További hátrányai közé sorolható, hogy a gépjárművektől származó szennyeződések, por, sár, törmelék az út szélén, vagyis a kerékpársávon rakódik le, gyűlik össze, zavarhatja a sávban való közlekedést, kitérésre, akár a kerékpársáv elhagyására késztetheti a kerékpárost.
A kerékpársáv előnye, hogy egyirányú kerékpárutakkal jól kombinálható.

Megemelt kerékpársáv

A nagyobb nehézgépjármű-forgalom esetére, illetve irányonként több sávos közút mentén, vagy ha a kerékpárosok biztonságát a párhuzamos forgalomtól bármely okból hangsúlyosabban védeni kell, a kerékpársáv megemelése jelenthet megoldást. A megemelt kerékpársáv olyan létesítménytípus, elsősorban belterületi jellegű szakaszokra, amely a kerékpársáv előnyein alapul (irányhelyes, integrált), ugyanakkor a fizikai elválasztás révén határozottabb védelmet kínál, ezáltal vonzóbb a kerékpárosok számára – különösen forgalmasabb útvonalakon. Kialakítása újraosztott felületen költségesebb, mint

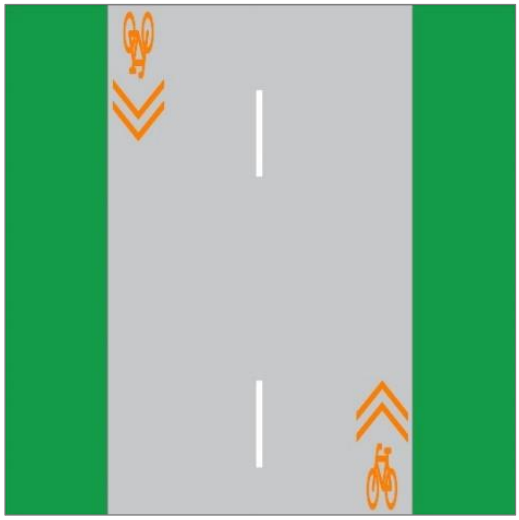
a kerékpársávé, útszélesítés esetén viszont gazdaságosabb, mert a fizikai elválasztásra tekintettel a pályaszerkezetét kerékpárosra kell méretezni. Ugyanakkor helytakarékosabb, mint kétoldali, egyirányú kerékpárút létesítése (amelynél sérülhet az integrálás és a láthatóság elve).

Nyitott kerékpársáv

Azokon az útvonalakon, ahol nincs elegendő szélesség kerékpársáv kijelölésére, jó megoldás lehet a nyitott kerékpársáv alkalmazása. 2x1 forgalmi sávos úton nyitott kerékpársáv kialakítása esetén a középső elválasztó felfestést el kell hagyni (vagy meg kell szüntetni), a kerékpárosok számára kijelölt felületet pedig fehér szaggatott felfestéssel kell jelezni. Az út szélességétől függően a keskenyebb járművek a nyitott kerékpársáv igénybevétele nélkül is elférnek egymás mellett, a szélesebb járművek találkozásakor azonban a nyitott kerékpársávra húzódnak. A nyitott kerékpársáv járulékos előnye, hogy az útpálya beszűkítésével a gépjárművek sebessége csökken. Ezzel együtt a nyitott kerékpársáv mellett javasolt 30 vagy 40 km/h-s sebességkorlátozás kijelölése. Több sávos úton a szélső forgalmi sávban jelölhető ki nyitott kerékpársáv. Ekkor a sávszélességeket úgy kell megválasztani, hogy a belső forgalmi sávok keskenyebbek, a szélsők szélesebbek legyenek. A nyitott kerékpársávot a sáv jobb szélén kell felfesteni. Ez alól kivételt képez a csomóponti osztályozó, ahol az egyenes kerékpáros irány számára felfestett nyitott kerékpársáv a forgalmi irányok erősségétől függően kerülhet az egyenesen haladó forgalmi sáv jobb szélére vagy a jobbra kanyarodó forgalmi sáv bal szélére.

Kerékpáros nyom

A kerékpáros nyom ott alkalmazható, ahol a kerékpáros forgalom közúti forgalomtól való elválasztása nem feltétlenül szükséges, vagy a szabályozási szélességen belül valamilyen okból nem lehetséges, vagy fontos a kerékpáros forgalom jelenlétének kihangsúlyozása, vagy a kerékpáros forgalom szempontjából fontos a hálózati elemek folytonosságának jelölése. A kerékpáros nyom a gépjárművezetők számára figyelemfelhívó hatású, a kerékpárral közlekedőknek pedig a haladás nyomvonalát és irányát jelzi. A kerékpáros nyom alkalmazására lehet szükség:



60. ábra: Kerékpáros nyom (forrás: saját ábra)

- ahol kijelölt kerékpáros létesítmények kapcsolata egy szakaszon csak az egyéb járműforgalommal közös sávon biztosítható megfelelően,
- a kerékpáros pozícionálására, haladási helyének jelzésére (pl. parkolósáv mellett megfelelő oldaltávolság tartására, csomóponti átvezetéseknél, járműosztályozókban, kanyarodósávokban stb.),
- ahol a kerékpárosok jelenlétét a gépjárművezetők részére jelezni, hangsúlyozni kell (pl. egyirányú utcák megnyitása ellenirányban),
- úttesten kijelölt kerékpáros útvonalak vonalvezetésének jelzésére,
- út mellett vezető kerékpárút kötelező használatának feloldására, az úttesten történő kerékpározás engedélyezésére (pl. ha az szolgáltatási színvonala, kialakítása, leromlott állapota, gyalogosforgalma stb. okán nem vonzó, gyakorlottabb közlekedők számára akadályozó). A fentiek speciális esete, amikor a kerékpáros útvonalat körforgalmú csomópontba vezetik. Ilyenkor a kerékpáros nyomot a körpálya középvonalában kell fölfesteni, hogy a kerékpáros a gépjárművekkel egyvonalban haladjon (sebességük a csomópontban közel azonos), mert az előzés veszélyes lenne, és így elkerülhető a kihajtó ágaknál „jobbhorgos” konfliktus kialakulása.

A kerékpáros nyom nem önálló épített létesítmény, hanem a meglévő útpálya vagy – lehetőleg széles – forgalmi sáv felületére felfestett sárga színű burkolati jel. Tehát a kerékpáros nyom önmagában nem növeli meg az útpálya vagy forgalmi sáv szélességét, hanem azon helyezkedik el. A burkolati jelek pontos helyzetét az alkalmazás környezetének, körülményeinek körültekintő figyelembevételével kell meghatározni. A párhuzamos gépjárműparkolók mellett kialakítandó kerékpáros nyomnál figyelembe kell venni az ajtónyitások miatti oldalakadály-távolságot. A jeleket ennek figyelembevételével kell elhelyezni a burkolaton. A kerékpáros nyom alkalmazható normál (3,0-3,5 méter) szélességű forgalmi sávon belül vagy az útkategóriához tartozó forgalmi sávnál szélesebb forgalmi sávban (3,5-4,5 méter).

Széles külső forgalmi sáv

A széles külső forgalmi sáv[13] lehetővé teszi azt, hogy a kerékpárral közlekedők a gépjárműforgalom által is igénybe vett útpálya felületén biztonságosabban haladjanak úgy, hogy a gépjárművezetők a forgalmi sávon belül, zavarás vagy veszélyeztetés nélkül, megfelelő oldaltávolsággal előzhetik a kerékpárral közlekedőket. A széles külső forgalmi sáv lakott területen alkalmazható folyópálya-szakaszokon vagy csomóponti átvezetéseknél, akár többsávos utakon is. A széles külső forgalmi sáv kialakítható a meglévő útpálya újraosztásával, szűkebb belső sáv kialakításával. A szélesebb gépjárművek (autóbusz, teherautó) jellemzően eleve a külső sávban közlekednek a megállók vagy sebességük okán, így számos esetben megoldható a belső sáv szűkítése a külső sáv javára. A széles külső forgalmi sáv kedvezően összekapcsolható kerékpársávval illetve egyirányú kerékpárúttal, különösen csomóponti környezetben.

Közös autóbusz-kerékpársáv

A külső sávban kijelölt autóbusz forgalmi sáv alapesetben hátrányos a kerékpárosok számára (ha nincs önálló kerékpárforgalmi létesítmény), mert azt nem vehetik igénybe, helyette a belső forgalmi sáv jobb szélén kellene haladniuk. Belátható, hogy ez nem vonzó a kerékpárosoknak, amellett balesetveszélyes is, hiszen nem csak a megszokott módon balról, hanem jobbról is megelőzik a gépjárművek, utóbbi irányból ráadásul autóbuszok. További zavaró tényező, hogy a gépjárművezetők gyakran dudálva jelzik, hogy szerintük a kerékpárosnak az út szélén lenne a helye. Ezért ahol csak lehet, az autóbuszsávokat meg kell nyitni a kerékpárosok számára. A közös autóbusz-kerékpársáv kialakíthatósága függ a rendelkezésre álló szélességtől és az autóbusz-forgalom nagyságától.

Az irányonként több forgalmi sávos, autóbusz által járt útvonalakon célszerű megvizsgálni a közös buszkerékpársáv kialakíthatóságát, ezáltal ugyanis a közösségi- és a kerékpáros közlekedés egyszerre fejleszthető, a kerékpárral közlekedők biztonságosan, zavartalanul, az egyéb gépjárműforgalomtól védetten haladhatnak.

Kétirányú kerékpáros közlekedés egyirányú utcákban

Egyirányú utcákat általában akkor jelölnek ki, ha az úttest rendelkezésre álló szélessége nem teszi lehetővé a biztonságos vagy elvárt sebességű kétirányú gépjárműforgalmat, vagy ha korlátozni kívánják az utca, illetve egy terület átmenő forgalmát. A szélesség sok esetben azért csökken, mert a lakossági parkolási igények kielégítésére az utca mindkét oldalán kijelölnek várakozóhelyet, vagy a párhuzamos parkolóhelyeket a férőhelyek növelés érdekében merőlegessé alakítják, beforgatják. A tapasztalatok szerint ugyanakkor az egyirányú utcákban ellenirányú forgalom hiányában megnő a gépjárművek átlagsebessége, mivel nem kell szemből felbukkanó járműre számítani, tehát a forgalomcsillapítással ellentétes hatást vált ki. Az egyirányú utcák hálózata jelentős kerülőt jelent a kerékpárral közlekedők számára, mivel egész háztömböket, lakónegyedeket kell megkerülni ahhoz, hogy a kerékpáros a céljának megfelelő irányba haladhasson.

[13] A burkolt útpadka megoldását később tárgyaljuk.

Ugyanakkor azt is látni kell, hogy azok az okok, amelyek miatt egyirányú utcákat jelölnek ki, nem a kerékpárral közlekedők miatt keletkeznek, így esetükben nem állnak fent a korlátozások indokai: a kerékpáros keskenyebb, mint egy gépjármű, így olyan utcában is elfér, ahol két személygépjármű már nem vagy csak lassan haladhatna el egymás mellett; a kerékpáros átmenő forgalom pedig nem okoz az ott lakók számára zajt vagy levegőszennyezést. Az egymással szemben közlekedő felek folyamatosan észlelik, látják egymást, a baleseti kockázat alacsonyabb, mint azonos irányban haladva. Az egyirányú utcákat ezért – ahol ezt egyéb feltétel nem lehetetleníti el – meg kell nyitni a kerékpárosok számára mindkét irányban. Ezáltal az adott terület kerékpárral átjárhatóvá válik, növekszik a kerékpározható hálózat összefüggősége, a felesleges kerülők kiiktatásával csökken a kerékpáros helyváltoztatások hossza, ezáltal még vonzóbbá, verseny-képesebbé válik a kerékpár a motorizált forgalomhoz képest. Nem mellesleg az ellenirányú kerékpáros közlekedés a gépjárműforgalom csillapítását is eredményezi.

Célszerű az ellenirányt jelölő kerékpáros nyomokat felfesteni, illetve burkolati jellel, esetleg épített szigettel segíteni az utca két végénél a kerékpáros be- ill. kihajtást. Az újonnan létrejövő keresztező kerékpáros irányokat – amennyiben elsőbbséggel rendelkeznek – a „kerékpárosok" veszélyt jelző táblával, és a haladási irányt jelző kiegészítő táblával lehet jelezni a gépjárművezetőknek. A pontos forgalomtechnikai kialakítást, a szükséges burkolati jelöléseket és az esetleges építési beavatkozásokat (pl. bejárati sziget) a rendelkezésre álló szabad szélesség, a parkolási rend, a forgalom nagysága és összetétele (nehézgépjármű forgalom aránya) alapján kell meghatározni, ezekkel az Útügyi Műszaki Előírás és a tervezési útmutató részletesen foglalkozik. Szükséges lehet például a ferde vagy merőleges parkolóhelyek átforgatása tolatós beállássá annak érdekében, hogy a gépjárművezető induláskor lássa a kerékpárosokat, esetleg párhuzamossá alakítása a többletszélesség érdekében, illetve a szűkületekben kikerülési lehetőség biztosítása. Az utcák megnyitását részletes tervezésnek kell megelőznie.

Forgalomcsillapítás

A gépjárműforgalom nagyságának és sebességének korlátozása jótékony hatással van a kerékpáros közlekedésre. A járművek sebességének csökkentésére használatos megoldások:

- sebességkorlátozó közúti jelzőtábla alkalmazása
- a gépjárműforgalom függőleges irányú kitérítésével: pl. kerékpárral kényelmesen járható sebességcsökkentő borda (küszöb), útkereszteződések kiemelése
- az útpálya optikai vagy egyéb eszközzel történő szűkítése révén (keskenyebb úton lassabban halad a forgalom)
- a gépjárműforgalom vízszintes irányú kitérítésével:
    - útszűkületek kialakításával, ahol az egymással szemben haladó gépjárműveknek el kell engedniük egymást, ezért lassításra kényszerülnek
    - az úttengely elhúzásával, kikerülendő eszközök elhelyezésével vagy az úttest váltakozó oldalán kijelölt parkolási renddel, ami a gépjárművezetőket „szlalomozásra" kényszeríti, ezáltal nem tudnak felgyorsulni
- járda és úttest szintbe hozása, vegyes forgalmú utcák kialakítása, ahol az azonos szintben lévő közlekedési felületeket a gyalogosok, a kerékpárosok és az autósok egymásra figyelve, közösen használják
- körforgalmak, mini körforgalmak kialakítása, melyek az elsőbbségi szabályok betartása mellett lassítják az odaérkező járműveket, mivel kitérítik azokat az egyenes irányú mozgásukból, és mindenki számára az elsőbbségadás az előírt elsőbbségi viszony.
- területi forgalom szabályozás, korlátozott sebességű (pl. tempo 30) és lakó-pihenő övezet kialakítása, ahol az utcák között nincs fölérendeltségi viszony az övezetben és egységes sebességkorlátozás van érvényben.

A korlátozott sebességű övezetek és a lakópihenő övezetek rendszerével a városi forgalmi- és gyűjtőutak között szinte a teljes város lefedhető. Magyarországon számos városban évek, évtizedek óta kedvező tapasztalat mellett működnek korlátozott sebességű övezetek.

Az alábbi eszközökkel a forgalom nagysága korlátozható:

- átmenő forgalom korlátozása (pl. zsákutcák kialakítása, egyirányúsítások, kanyarodási tilalmak, csak célforgalom beengedése)
- teherforgalom korlátozása
- haladási irány megfordítása
- gyalogos-kerékpáros övezetek kijelölése

Fontos, hogy az útvonalak forgalmának részleges vagy teljes korlátozása (egyirányú utcák, zsákutcák, átmenő forgalom tiltása) ne terjedjen ki a kerékpárral közlekedőkre.

Gyalogos és kerékpáros övezet

A gyalogos és kerékpáros övezet (zóna) a KRESZ rendelet szerint a gyalogosok és a kerékpárosok együttes közlekedésére szolgáló terület, ahol egyéb jármű közlekedése tilos. A kerékpárosoknak az út számukra burkolati jellel elválasztott vagy eltérő színű burkolattal megjelölt részén legfeljebb 20 km/óra sebességgel kell közlekedni, az út egyéb részein legfeljebb 10 km/óra sebességgel közlekedhetnek. Ha a jelzőtábla alatt időszakot megjelölő kiegészítő tábla van – a jelzett időszakon kívül – az ott lakók járművei és a közútkezelő engedélyével rendelkezők járművei az övezetben legfeljebb 10 km/óra sebességgel közlekedhetnek. A kiegészítő táblán jelzett időszakban az övezetben a várakozás tilos. A mozgáskorlátozott személyt szállító jármű – amennyiben ennek feltételei adottak – az övezetben közlekedhet és várakozhat.

61. ábra: Gyalogos és kerékpáros övezet

Egyéb vegyes forgalmú közlekedési felületek

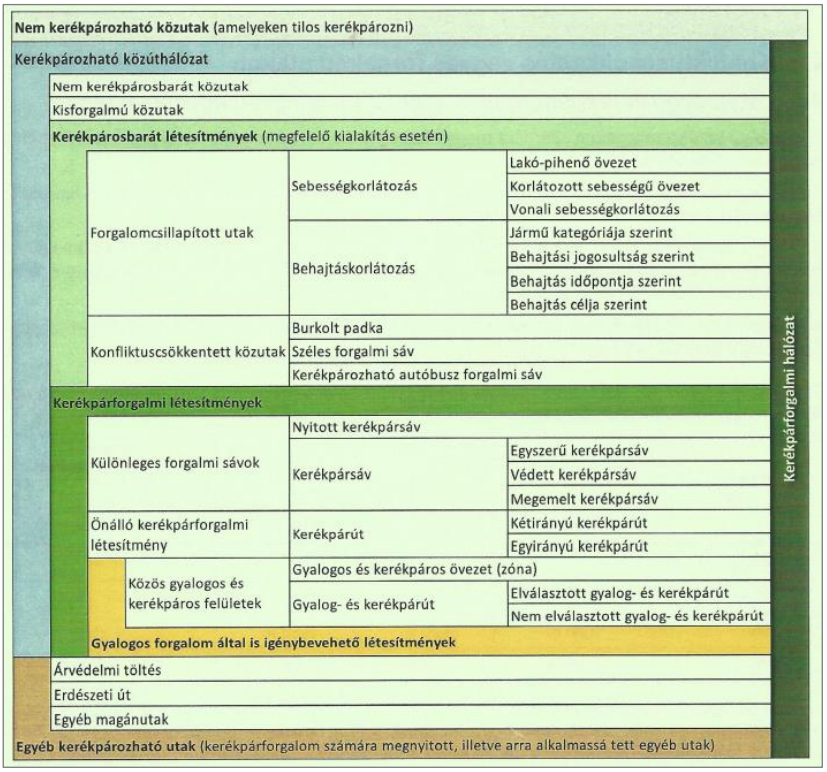
A kerékpározás céljára igénybe vehető tipikus vegyes forgalmú közlekedési felületek közé tartozik továbbá:

- Részlegesen vagy teljesen burkolt útpadka
- Kisforgalmú utca
- Párhuzamos szervizút
- Árvédelmi töltés (szilárd burkolatú/stabilizált/földes út)
- Erdészeti üzemi utak (szilárd burkolatú/stabilizált/földes út)
- Mezőgazdasági utak (szilárd burkolatú/stabilizált/földes út)

Hálózati szempontból a kisforgalmú kerékpározható utakat és utcákat a következőképp kategorizálhatjuk:

- Kijelölt kerékpárosbarát útvonal
- Egyéb jól kerékpározható, csillapított utca/út
- Egyéb kisforgalmú utca

A kisforgalmú (csillapított) utca hálózati szerepe alapján egyfelöl lehet kijelölt/ajánlott kerékpáros útvonal eleme (zöld útirányjelző táblákkal és esetleg kerékpáros nyom burkolati jelekkel ellátott kerékpárosbarát utca), másrészt lényegében minden elfogadható burkolatú kisforgalmú utca alapvetően alkalmas a kerékpározásra, így kijelölés nélkül is feltétlenül a kerékpáros hálózat részének tekintendő. Utóbbi halmazon belül célszerű megkülönböztetni a forgalomcsillapítás szempontjából elsődlegesen kerékpárosbaráttá tenni javasolt utcákat (ezeket részletgazdag „A" munkaábrán a „Jól kerékpározható csillapított utca, kijelölés nélkül" jelzéssel tüntettük fel). Ezeknél a helyi kerékpározás átlagnál jobb feltételei elsőként kerülnek biztosításra, mivel a fizikai csillapítást a település minden lakóutcáját bizonyosan nem lehet egy ütemben megvalósítani. Fontos, hogy az előző egyszerűsített (gyakorlatias) felsorolás nem a vonatkozó műszaki előírás logikáját követi.



62. ábra: Létesítménytípusok (Kerékpározható közutak tervezése műszaki előírás 5. ábra)

A hálózatfejlesztés egyéb eszközei

A kerékpáros utazások jelentős részben a meglévő közúthálózaton bonyolódnak. Sem szükség, sem lehetőség nincs arra, hogy mindenütt elkülönített kerékpáros létesítményeket hozzunk létre, ezért fontos feladat a közúthálózat kerékpárosbarát átalakítása, amelynek során meg kell szüntetni illetve csökkenteni kell a kerékpárosokat gátló akadályokat, és előnyben részesíteni a kerékpáros közlekedést. Ehhez javasolt megoldások:

- kerékpárosokra vonatkozó tilalmak feloldása, kerékpárosokat érintő kerülőutak közvetlenebbé tétele
- oldalváltások megszüntetése
- szegélyek lesüllyesztése, lépcsők melletti tolósínek elhelyezése
- csomóponti átvezetést segítő kerékpáros nyomok felfestése
- kerékpárosoknak előnyös jelzőlámpa-fázisok

5.2. A tervjavaslat bemutatása

A vizsgált terület rövid-, közép- és hosszú távon javasolt kerékpáros fejlesztéseit az alábbi szöveges bemutatásban és a VII. függelékben csatolt „B", ill. „C" tervlapon lévő hálózati ábrán foglaltuk össze. A hálózati javaslat a vizsgálati terület javasolt kerékpárforgalmi nyomvonalait, fontosabb kerékpáros kiegészítő létesítményeit és a területhasználat néhány kitüntetett adottságát szerepelteti.

A dokumentációhoz a VII. függelékben mellékelt külön tervlap („A” ábra) a város belső területére kiterjedően részletgazdag alaptérképi információval és képfelbontással ábrázolja a belső városi területen megadott javaslatokat, ezek között a csak nagytávú időhorizontba sorolt, ill. jelen nézőpontból legfeljebb opcionálisan elképzelhető hálózati létesítményeket is.

Általános cél, hogy Szekszárd város teljes közúti közlekedési hálózata legyen biztonságosan átjárható a kerékpárforgalom számára. A hálózat alkotó elemei nemcsak a kerékpárutak és az elválasztott, vagy elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárutak, hanem a kerékpársávok, a megemelt (koppenhágai típusú) kerékpársávok, nyitott kerékpársávok, a csillapított forgalmú utak és a kerékpárnyommal jelölt útszakaszok, továbbá valamennyi olyan út, ahol kerékpározni nem tilos – ezek együttesen alkotják a kerékpárforgalmi hálózatot. Az alkalmazott műszaki megoldások közül prioritást élveznek a gyalogos forgalommal nem „kevert” kialakítások.

A fentiek alapján indokolt az általános, „kerékpárforgalmi hálózat” megnevezés alkalmazása. Bár minden útvonal hálózati szerepe és jelentősége akár lakótömbönként változhat, elviekben a hálózat egyes elemei eltérő jelentőségűek a használók köre és kapcsolati jelentőségük alapján, ebből a szempontból a teljes hálózaton belül megkülönböztetjük az ún. főhálózatot. Lakott területen a helyi kerékpárforgalmi főhálózatot „a főhálózatnak kijelölt” elemek alkotják, ilyenek a városközpontot, városrészközpontokat, jelentős forgalomvonzó és -kibocsátó területeket összekötő útvonalak, emellett az áthaladó országos jelentőségű útvonalak településen belüli szakaszai.

A lakott területen kívüli főhálózatot a nemzetközi, országos és térségi jelentőségű útvonalak alkotják, utóbbi kategóriába az ipari parkok, járásközpontok, szabadidős célpontok bekötése tartozik. A mellékhálózatot leginkább a városrészek belső kerékpárforgalmi igényét kielégíteni kívánó nyomvonalak alkotják, melyek elviekben a forgalmat gyűjtik és azt „a főhálózatra vezetik”. Ide tartoznak a területi jellegű forgalomszabályozást biztosító csillapított forgalmú övezetek utcái, valamint a kerékpáros forgalomra igénybe vett szervizutak is.

Javasolt kerékpárforgalmi hálózat

A javasolt hálózat kialakításakor előzményként figyelembe vettük és felülvizsgáltuk

- a magasabb szintű (országos és megyei) területrendezési tervekben rögzített nyomvonalakat, térségi stratégiai dokumentumokat és terveket
- Szekszárd szerkezeti tervében rögzített nyomvonalakat
- további koncepcionális dokumentumokban előirányzott nyomvonalakat
- a meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket
- a város fő- és gyűjtőúthálózatát, gépjármű- és kerékpáros forgalmát
- a forgalomvonzó létesítmények területi eloszlását
- a lakosság és a bevont civil (sport-) szervezetek igényeit és javaslatait.

Szekszárd szerkezeti tervében rögzített kerékpárforgalmi nyomvonalakat, valamint az országos, megyei és egyéb városi koncepciókban rögzített nyomvonalakat a Helyzetértékelés c. fejezetben bemutattuk. A következő ábrán bemutatjuk a nyomvonalas kerékpárforgalmi létesítmények javasolt hálózatát – mely eltérő megoldásokat tartalmaz, mint a hatályos szerkezeti terv. Ennek főleg az az oka, hogy csak azok a létesítmények szerepelnek benne, ahol önálló kerékpáros felületre van szükség. A fejlesztendő elemeket az alábbiakban részletesen is ismertetjük.

A tervjavaslat bemutatását alapvetően a fő- és mellékhálózati (túlságosan elméleti) kategorizálás nélkül, de a megvalósítás ésszerű és reális ütemezési besorolásával, valamint az észszerűség határain belül a hálózati hierarchia és funkció tematikus sorrendjében mutatjuk be.

5.2.1. EuroVelo, törzshálózati és térségi jelentőségűnek besorolt útvonalak

Az EuroVelo hálózat (EuroVelo 6 Duna bal parti nyomvonala) a tervezési területet nem érinti, de ennek (elágazó) mellék-útvonala a szekszárdi és bajai hidakon keresztül nagy időtávban egyszer esetleg bekapcsolhatja a balpartál lényegesen attraktívabb Gemenci erdőt (és lényegében érintheti Szekszárd közigazgatási területét), mindazonáltal ezzel a lehetőséggel itt nem számolunk. Ennél reálisabb az országos jelentőségű **Sió-völgyi** (Fajsz - Szekszárd - Sióagárd - Simontornya - Siófok) **törzshálózati nyomvonalat** – mellék-útvonalaként – valamilyen attraktivitással Szekszárdhoz közelebb, a Sió jobb partjára is „áthúzni".

63. ábra: A Sárosi kilátótorony jelenleg is kedvelt célpont

Erre az egy-két kilométeres útvonalhosszabbodást jelentő választásra alapot teremthet a Sió zsilip, a Gemenci erdő és az erdei vasút vonzása, esetleg a Sárosi kilátótorony, a Holt-Sió és környékének többi vadregényes tava, végül a jobb parti árvízvédelmi töltés esetében egyébként is fennálló kerékpározási célszerűség: hogy itt a Szekszárdról kiinduló rekreációs kerékpározási igény miatt az útvonal karbantartása eleve indokolt. (Nyilvánvaló, hogy a Sió-völgyi túrák életszerű kombinálási lehetősége **Szekszárd város útba ejtése** is, mivel lényegében ez sem jár számottevő úthosszabbodással.)

64. ábra: A Sárosi kilátó izgalmas hely

A Sió jobb parti árvízvédelmi töltése egy jelenleg is kerékpározható adottság, azon kisebb intézkedésként – hálózati szempontból – csak minőségjavító beavatkozások lennének szükségesek (főleg az útirányjelzés és a népszerűsítés vonatkozásában), amit célszerű lenne a turisztikai attraktivitást segítő intézkedésekhez párosítani. A Bárányfok térségében a töltés kerékpározható, az erdőterületen belüli útvonalak valószínűleg részben bevonhatók lennének a kijelölt túrakerékpáros útvonalba.

Ahol az erdei, árvízvédelmi földesút szakaszokon az időjárásfüggő (csapadékos időszakban felázó, járhatatlan) **állékonyság javítására van szükség**, ott akár több kisebb ütemben talajstabilizálás elvégzése, leginkább folyamatos szemszerkezetű (pl. NZ 0/35 „poros murva") zúzottkő réteg alkalmazása célszerű. A jó minőségű járhatóság szempontjából akár elegendő csekély szélességű sáv egyenletesre profilozása, megfelelő tömörítése, emellett elsőrendű a lefolyástalan helyeken a vízelvezetés megoldása. E technológiával (gépi hengerlést, döngölést követően) szinte beton keménységű és rendkívül sima felület nyerhető.

65. ábra: A földesutak felázása gyakori probléma

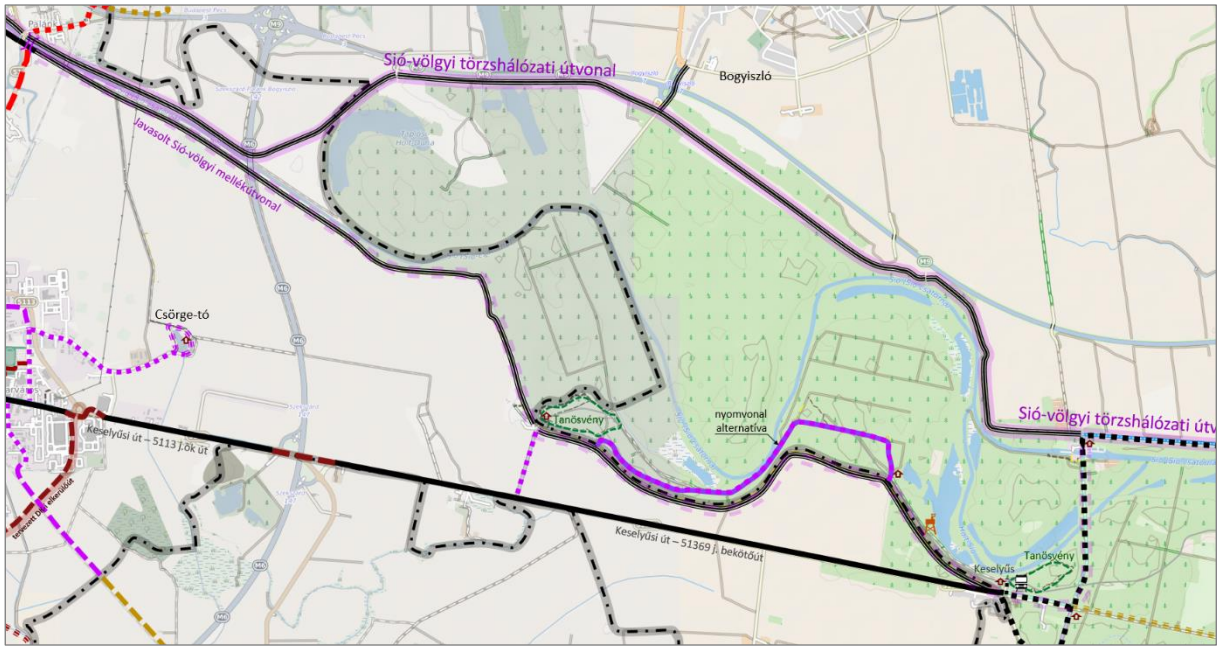
A Sió-völgyi törzshálózati nyomvonal nagyhálózati szempontból fontos útvonal, de mivel a nyomvonala a lakosságtól induló rövid (pl. fél- vagy egynapos) rekreációs **túracélpontok szempontjából jobbára perifériku**s, Szekszárd nézőpontjából a tényleges jelentősége kisebb, mint például a Keselyűsi úti, szálkai vagy sötétvölgyi relációk. A tervezési területen a napi hivatásforgalmi (szakszóval: „közlekedési") funkciójú vonalak közül még az őcsényi, tolnai és sióagárdi kapcsolatok kiemelkedő jelentőségűek.

66. ábra: A Sió torkolati zsilip, egyben kerékpáros csomópont és átkelőhely

5.2.2. A város térségi egyéb főhálózati kapcsolatok

A Keselyűsi út, a Duna és a Gemenci erdő elérése

A Keselyűsi út északi oldalán jelentős beruházással a közelmúltban épült ki a kétirányú elválasztott kerékpárút a Gemenci erdő északnyugati kapujának számító Keselyűs elnevezésű kisvasúti megállóig (Holt-Sió, tanösvény). Kisebb hálózati hiányok maradtak: a legfontosabb az Iparváros keleti határánál



67. ábra: A Sió menti nyomvonalak és a Gemenci erdő északi, közvetlen kapcsolata

fennálló **hálózathiány** kipótlása, ahol a nem egészen 400 méteres kétirányú kerékpárút megépítésére lenne szükség (ez jelen viszonyok alapján egy kis kitérést leíró – az 5113 j.ök út vonalához simuló – nyomvonallal[14] lehetne).
A Magyar Közút Nzrt. tájékoztatása szerint azonban a területet az engedéllyel rendelkező délkeleti elkerülő út északi végcspomópontjának hálózatba lépése jelentősen átalakítja (ezzel a kerékpáros kapcsolat létre is jön), így az átmeneti időszakban jelentős építést igénylő beavatkozás nem célszerű.
A Tolnatej Zrt. (TOLLE) vonalában látható ösvény valójában egy talajstabilizálással elkészített

[14] A tervezés vizsgálta a direkt vonalvezetés lehetőségét is a jelenleg tehergépjármű parkolásra használt régi Keselyűsi úti burkolt felület felhasználásával, azonban utóbbi funkció módosítása nem javasolt.

kerékpáros útszakasz, melynek sávját a növényzet részben visszahódította. Ennek kerékpárút karaktere a növényzet eltávolításával jelentősen javítható lenne.

68-69. ábra: Az M9 autóút bogyiszlói csomópontjának felüljárója és a rakamazi ún. hosszúhíd kialakítása.

A másik probléma az **M6 autópálya csomópontjánál** áll fenn, ahol a kerékpárosok körforgalmakon és felüljárón való átkelés segítése céljából a padka részleges burkolására került sor[15], ami jelentős komfortszint emelkedést eredményezett, azonban ez a családos, ill. rutintalan kerékpárosoknak így is nagy kihívást jelent. Ennek lehetséges javítása céljából több megoldási alternatívát vizsgáltunk (a külön felüljáró és a műtárgyszélesítés a sokszoros költségvonzat, a kétoldali kerékpáros nyom vagy tovább szélesített padka jogi és baleseti szempontból nem megfelelő). Tekintve, hogy a jó megoldásra számos hasonló átvezetésnél, tehát országosan is nagy szükség lenne, a Mérnöki Kamara Kerékpáros Szakosztályának megkeresésével megkíséreltük összegezni a kerékpáros tervezőműhelyek e vonatkozású tapasztalatait. Ennek eredményeként megállapítható, hogy kiérlelt, kipróbált, egyöntetűen sikeresnek mondható megoldás nincsen, elvi szintű általános megoldás sem létezik.

A Mérnöki Kamara Kerékpáros Szakosztálya szerint a megoldás irányát azonban a rakamazi ún. hosszúhíd kialakítása adhatja, ahol a rendelkezésre álló szűk 11 méteres szabad szélességbe műszaki előírástól való eltérési engedéllyel terveztek meg az előírtnál keskenyebb forgalmi sávokkal, kerékpárúttal egy **beton terelőelemekkel elválasztott keresztmetszetet**, mely kiválóan bevált. (Érdekes, hogy az M9 autóút bogyiszlói csomópontjának felüljáróján eleve hasonló elrendezésű megoldás készült, így az átkerékpározást kiválóan megoldották.) A Keselyűsi úti felüljárónál ugyancsak 11 m szélesség áll rendelkezésre, így a beton terelőelemes (3,50 m sávszélességekkel, 0,75 m biztonsági sávokkal és 2,00 m széles kerékpárúttal) elképzelhető elrendezést tekintve – első ránézésre – a pozitív döntés a közútkezelő álláspontján múlik, azonban a probléma általános, országos jellege miatt központi, generális érvényű döntésre lesz szükség, amit a szekszárdi eset egyértelműen generálhat is. A megoldás kétségtelen és összességében

70. ábra: A Keselyűsi út M6 autópálya csomópontjánál elképzelhető családbarát kerékpáros átvezetés javaslata a meglévő kerékpárútszakaszok meghosszabbításával és a felüljárón terelőelem elválasztással

[15] A megoldásra vonatkozó döntés a Miniszterelnökség Aktív Magyarországért Felelős Államtitkárság bevonásával született meg.

domináns előnyei mellett fontos látni annak nyilvánvaló hátrányát is, hogy a terelőelemek miatt a közútkezelő a karbantartási (főként a tisztítási) feladatait nehezebben tudja ellátni. Fontosnak látjuk a felvázolt megoldás részletes tervezéssel való kidolgozását, felsővezetői állásfoglalást és kivitelezés utáni tapasztalatgyűjtést magában foglaló pilot projekt megcélzását, azonban ami a Keselyűsi utat illeti, a padkaszélesítés közelmúltban történ kivitelezése miatt ezt más helyszín kiválasztásával lenne érdemes véghez vinni.

A jobbára tervezési területen kívül eső, de Szekszárd lakosságának egyik elsőrendű rekreációs célpontjaként tekinthető, egyelőre igencsak alacsony szinten látogatható **Gemenc térségi Dunapart és ártéri erdőterületek** kerékpározhatóságának javítási lehetőségeivel – mivel e kérdéskör lényegében kívül esik a hálózati terv elfogadásával érvényessé váló tervjavaslat tárgykörén – külön problémafelvető függelékben részletesen foglalkozunk (I. függelék).

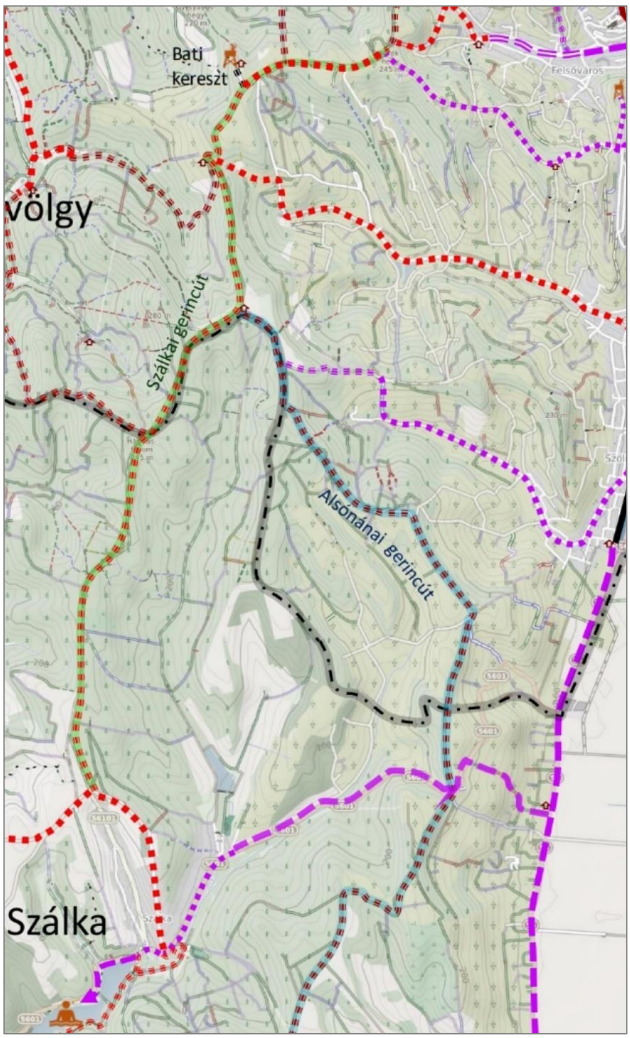
A szálkai tó és térségének elérése

Nem kétséges, hogy a Szekszárdi-dombság adottságai kiválóak a rekreációs célú, rövid idejű (néhány órástól egynaposig terjedő) kerékpáros túrázáshoz. Az ilyen jellegű oda-vissza, vagy körtúrák közül is a legígéretesebb reláció a **Szekszárd - Szálka útvonal**, amit egyfelől az 56-os főút vonalában elindulva lehet teljesíteni (azonban ehhez óhatatlanul egy önálló kerékpárút megépítésére lesz szükség, azaz még távolabbi lehetőség), vagy a főúttal hozzávetőlegesen párhuzamosan futó folyamatos dombvonulat gerincvonalán. Mivel a Szekszárd Kápolna tér - Kerék-hegy - Bati kereszt - Hármas halom - Szálka útvonal az erdők és szőlők (helyenként impozánsan panorámás) feltáróútjaival végig ki van építve, a szintemelkedés miatt az első szakaszon nehéz (utána szerencsésen szinte vízszintes hoszszelvényű) útvonal intenzív használatbavételéhez akár elegendő az útirányjelzések szisztematikus kihelyezése (nagyméretű pihenőhelyi információs, csomóponti útirányjelző, vonali útvonalmegerősítő, egyéb úticél jelölő táblák, festett „turistaútjelek”) és a népszerűsítés (pl. a lakosságot bevonó, mozgósító akciók, akár elnevezésre ötletpályázat, brand kialakítása).

71. ábra: A Szekszárdi dombság szőlői, kiszolgáló újai, háttérben Szekszárddal

72. ábra: A Szálkai tó

A projekt előkészítése során fel kell mérni az időjárástól független járhatóság biztosításához szükséges **karbantartó beavatkozások körét** is: felázó földút-felületek stabilizálása vegyianyagok hozzáadása nélkül[16], hatékony és tartós vízelvezetés megteremtése, pályaminőség javítása a biztonságos és komfortos járhatóság biztosítására. A terméskő burkolással épült szakaszokon komfortnövelő kisbeavatkozások indokoltak, a sűrű növényzetnél az űrszelvény biztosítása szükséges, emellett át kell gondolni a kerékpártároló igényt és a minimális szolgáltatási szintű pihenőhelyi infrastruktúra elhelyezési helyszíneit és műszaki tartalmát. Szükséges megjegyezni, hogy Szálka térségéből kiváló adottságú elágazó turisztikai kapcsolatok indulhatnak Grábóc és Alsónána irányába.



73. ábra: A Szekszárd - Szálka közötti és a csatlakozó útvonalak

Még ha távolabbi célkitűzés is lesz, nyilván fontos, hogy Szálka az **56-os főút vonalán** keresztül is (összességében kisebb szintemelkedésű) bekötést kapjon. Ezt illetően a Szőlőhegyi meglévő kerékpárút déli irányú folytatása, mint megoldás, nem igényel különösebb megfontolást (a főút nyugati oldala megfelelő erre), azonban a Szálkát bekötő kanyargós 5601 j. ök. út szerpentines része mentén (melyen a forgalom ugyan nem jelentős, de rajta történő kerékpározás veszélytelennek így sem tekinthető) önálló kerékpárút építése nem lenne könnyű. Itt – Szekszárd közigazgatási területének határzónájában – a Mausz-Kápolna alatti (domboldalra felkúszó) mezőgazdasági utak jelenthetik a megoldást. Fontos, hogy az 56. sz. főút menti hiányzó kapcsolat vonatkozásában, vagyis ó a főút menti meglévő kerékpárút végpont és a szálkai bekötőút között részben új vegyesforgalmú szervízútként, részben önálló kerékpárútként (a Szekszárd - Szálka - Bonyhád kerékpáros útvonalat célzó AÖFK-projekt keretében) kész tervek állnak rendelkezésre.

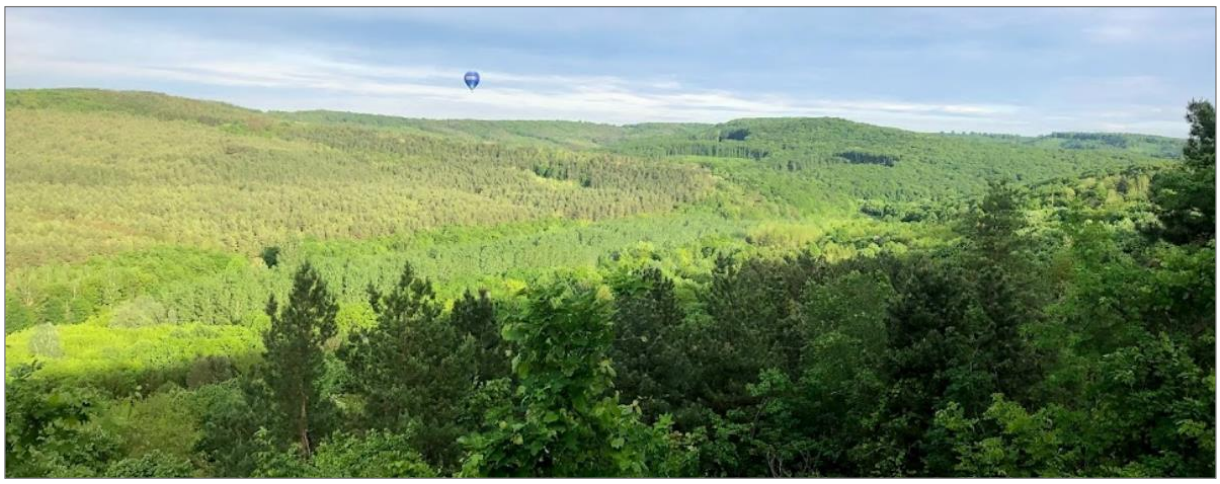
Sötétvölgy bekapcsolása

Szálkához hasonlóan Sötétvölgybe is célszerű egy direktebb (természetközeli, szintemelkedést is tartalmazó) útvonalat kialakítani és egy dombvidéket megkerülő (6. sz. főút folyosójában a Völgység terepadottságait kihasználó) nyomvonalat. **Mindkét kapcsolat könnyen létrehozható**, a Bati kereszt mentén vezetett direkt túraútvonalat jóformán csak „ki kell táblázni” (a Szálkai gerincúttal megegyező feladatok merülnek fel). A különbség elsősorban abban

74. ábra: Szokásos erdei útvonaljelölések (PilisBike jel)

[16] A természetközeli kerékpárutak kialakítási módjáról és hazai tapasztalatairól a II. függelékben részletes összefoglalót adunk.

áll, hogy Sötétvölgy térségében a meglévő erdei (gyalogos) turistautak egy kis részének felhasználására van szükség[17],, amihez az erdészettel kell egyeztetéseket folytatni, figyelemmel arra, hogy az erdőtörvény alapján a turistautakon csak kijelölés esetén szabad kerékpározni.

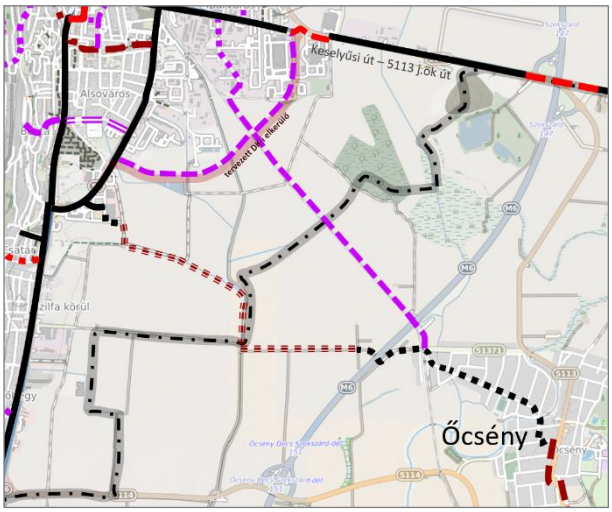


75. ábra: Sötétvölgy

Őcsény bekötése

A városhoz legközelebbi agglomerációs településként Őcsény bekötésére igen fontos, amire számos alternatíva kínálkozik: Szőlőhegyen keresztül az 5114 j.ök. út a sportkerékpározóknak jelen formájában is teljesen megfelelő, de a viszonylag széles kiépítettsége ellenére az nem nevezhető sem komfortosnak, sem veszélytelennek, sem kellően közvetlennek; a Keselyűsi út felől az 5114 j.ök. úton lényegében ugyanezek a problémák állnak fenn; Szekszárd és Őcsény között több közterületi besorolású földesút van, ezek közül egynek a több ütemben történő fejlesztése esetén hamar létrehozható lenne a biztonságos és direkt kerékpáros kapcsolat (első ütemben kisebb talajstabilizációval); kézenfekvő megoldás a 2018-as hálózati terv szerkezeti tervből átvett megoldása, mely a Keselyűsi útról indulva az Epreskert utca - Pusztaszabolcs-Bátaszék **vasútvonal keleti oldala** - a vasutat áthidaló M6 közúti felüljáró alatti átvezetés - Őcsény nyomvonalat hozza.

Tervezői javaslatunk ez utóbbi megoldást átveszi, annyi megjegyzéssel, hogy a tervezett új (délkeleti) városi elkerülőút északi oldalán kerékpárút kialakítása is tervezett, mely Őcsény felől további elágazó kapcsolatok vonalaként jelenhet meg, alternatív beközlekedést biztosítva az Iparváros keleti részéhez, valamint Csatár irányában a kereskedelmi szolgáltatások felé. Szükséges megjegyezni, hogy az engedéllyel rendelkező elkerülőúti terv a szükséges **csatlakozást nem tartalmazza**, a felüljárónál (jelentős szintkülönbséggel) elképzelhető kapcsolódás biztosítása nem is egyszerű.



76. ábra: Őcsény javasolt bekötései

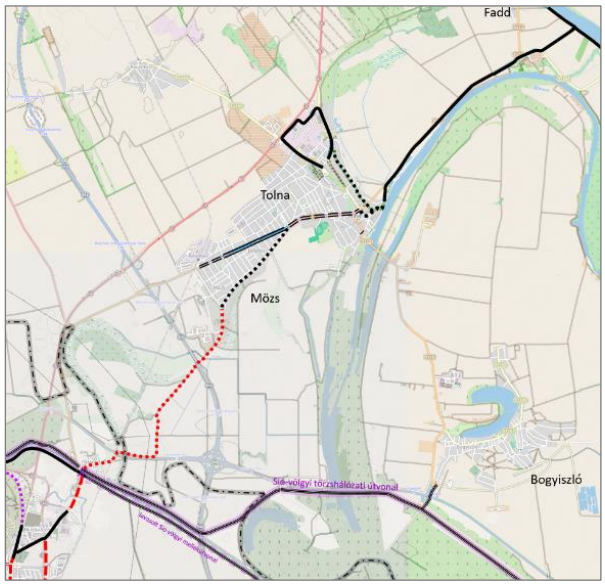
[17] A természetközeli kerékpárutak kialakítási módjáról és hazai tapasztalatairól a II. függelékben részletes összefoglalót adunk.

Az elkerülőút eddig nem szerepelt a központi fejlesztési programokban, a vasút melletti (területszerzési problémákkal jellemezhető, nem kis költségű) kerékpárút több más kerékpáros kapcsolathoz képest kevéssé tűnik prioritásnak, ezek megvalósítási időpontja nem a rövid időtávra esik, bizonytalan. Emiatt kerülhet előtérbe valamely **földesúti kapcsolat** kisköltségű rendbetétele, de a csatári kereskedelmi objektumok irányában különösen ígéretes kapcsolati lehetőség az *őcsényi Árpád sor (Soványtelek) nyugati folytatásában haladó önkormányzati tulajdonú mezőgazdasági út (M6 közúti felüljáró alatti átvezetéssel) - Séd nyugati partvonal - Csalogány utca elnevezésű önkormányzati tulajdonú mezőgazdasági út - Tesco déli üzemi út* nyomvonal, melynek ingatlanjai végig önkormányzati, vízügyi tulajdonban vannak, azaz területszerzés nélkül, kis ráfordítással (talajstabilizációval, a víztelenítés biztosításával) kialakítható útvonal.

77. ábra: Az Őcsény felé haladó külterületi Csalogány utca

Mözs, Tolna és Dombori elérése

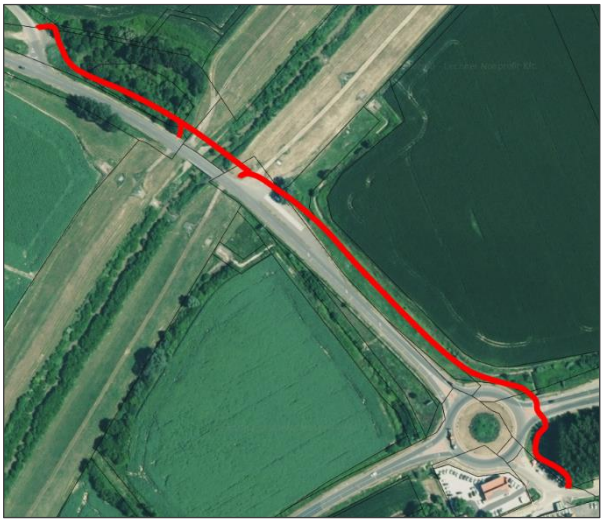
Mözs és a térség települései felé lényegében a Palánki úti fejlesztés folytatására lenne szükség, itt is a leginkább hiányzó elem a városhatár - Sió közötti rövid szakasz, melynek építési tervei rendelkezésre állnak. A Sión jelenleg a Palánki út szűkületes közúti hídján lehet átkelni. Bár a forgalom alacsony intenzitása a kerékpáros áthaladást jelenleg is lehetővé teszi, a térségi kerékpárút-tervezések keretében **külön kerékpáros híd** is tervezés alatt áll. Innen Mözsig a területet feltáró, az M9 és M6 gyorsforgalmi utak alatt gondosan átvezetett, jobbára jó minőségű (önkormányzati, ill. vízügyi tulajdonban lévő) mezőgazdasági földesúton lehet elvinni. E kapcsolat jelenleg is használható, de ütemezett fejlesztése célszerű. Ezen útvonalról ágazik ki a bogyiszlói kapcsolat is, mely a Sió völgyi törzshálózati útvonalként maga a csatorna északi töltése.



78. ábra: A Mözs, Tolna és Fadd, ill. Dombori felé javasolt kapcsolat

Sióagárd bekötése

Sióagárdra jelenleg a legegyszerűbben a már nagyrészt kiépült Palánki úti és Sió menti vonalakon lehet eljutni. Ezen indirekt nyomvonal a rekreációs célú kerékpározásra kitűnően meg fog felelni, ha a még fennálló hálózati hiányok pótlása megtörténik, ami napirenden is van. Az indirekt vonalvezetésű útvonal azonban a **napi kerékpáros beingázást** semmiképpen se segíti, így a szekszárdi Bor utca vonalában és – későbbi ütemben – a 65. sz. főút mentén rövidebb kapcsolat kiépítése indokolt. Előnyös, hogy a 65. sz. főút keleti oldalában az útterület rendelkezésre áll, azaz területvásárlás nem szükséges. A Völgységi-patakon önálló kerékpáros híd megvalósítása külön távlati ütemben javasolható.



79. ábra: A Sióagárd - Szekszárd napi bejáráshoz javasolt útvonal építést feltételező rövid szakasza a 65. sz. főút mentén (területszerzés nem szükséges; az önálló híd megvalósítása külön távlati ütemben javasolható)

Várdomb bekapcsolása

Az 56-os főút vonali meglévő kerékpárút fejlesztésének kérdését Szálka vonatkozásában már érintettük. A Szőlőhegyi meglévő kerékpárút déli irányú folytatása, mint megoldás, nem igényel különösebb megfontolást. Erre egészen Várdombig a főút nyugati oldala látszik ideálisabbnak. Várdomb viszonylag kis lélekszáma és távoli elhelyezkedése miatt a **Szálkai elágazástól délre** nem remélhető intenzív kerékpározás, emellett az építés költségei is jelentősek lesznek. Előzőek alapján a megvalósítás távolabbi ütemezése lehet reális.

5.2.3. Belső főhálózati kapcsolatok

A hálózati terv nem térhet ki valamennyi elem részletes típus-meghatározására, az alábbiakban a főbb lehetőségeket tekintjük át. Az útvonalakat a várható kerékpáros forgalomban betöltött szerepük szerinti fontossági sorrendben tárgyaljuk.

Észak-déli főhálózati elemek

Szekszárdon már kezd kirajzolódni egy alaphálózat, ennek szakaszai – a jelenleg még hiányzó szakaszokkal együtt – képezik rövidesen a város főhálózatának legnagyobb részét. Különösen hiányzik a déli és északi kerékpárúthálózati darabok egybekapcsolása. Ez megoldható a turisztikai és az ipartelepi feltárás szempontjából is fontos ún. **Pollack utcai kerékpárút** megvalósításával (a „Sorompó” és a Palánki út között vezetett – két változatban is elképzelhető – vonal az összekapcsoláson túl az Iparterület bekötését is nagyban megkönnyítené), de hasonlóan magas prioritású fejlesztés lenne az Újváros bekapcsolása a **Rákóczi út menti kerékpárút** megvalósításával. Utóbbi Szent László és Damjanich utcák közötti szakasza a járda és az útpálya/parkolóhely között helyezhető el (a rendelkezésre álló terület alapján kétoldali irányhelyes kialakítással), a Damjanich utcától északra pedig egyoldali kétirányú elrendezéssel (a rendelkezésre álló engedélyezési terveknek megfelelően a nyugati oldalon). Mivel a Damjanich utca torkolatával szemben egy rövid szakaszon a szabad terület kevesebb a szükségesnél, azonban a Rákóczi úton délről érkező csúcsórai forgalom lényegesen kisebb, mint az északról érkező (délután is[18] maximum 300 egységjármű/óra körüli, ami kevesebb, mint fele az ellenkező iránynak!), így a főirány észak felé haladó jelenlegi két egyenes sávjából egyet önálló

[18] A délutáni csúcs időben jobban szétoszlik, illetve az elkerülő úton az északi irány kevésbé torlódik.

jobbrakanyarodó sávvá lehet alakítani (de akár el is lehetne hagyni), és ezzel a csomópont északi torkolata – a külső fogadósáv elhagyásával – kelet felé tolható, a forgalomlefolyás sérelme nélkül.

Az ún. **Pollack utcai kerékpárút** két változata a következő lehet: az egyik lehetőség végig az 56. sz. főút vonalát követni, a keleti oldalon a felmerülő akadályok (funkciótlan vasúti terület és épület, a MÁV területén hallgatólagosan működő P+R parkoló nyugati kerítésének arrébb helyezése és északabbra temérdek fa eltávolítása, pótlása, két kishíd építése. A 2,3 km hosszban megépítendő új kétirányú kerékpárút ráfordításigénye mintegy 400 millió Ft lenne. Lényegesen takarékosabb megoldás lenne, ha első ütemben az építéssel járó fejlesztés a Nyári utca térségétől indulna, a nyomvonal a főút nyugati oldalán épülne és felhasználná a jelenleg jobbára funkciótlan, nagyon csekély forgalmú, szerencsés módon északon és délen is zsákutca jellegű régi Pollack utcát (mindkét végpontnál szükséges némi járdamenti új kerékpárút szakasz). Az első ütem során a déli irányú folytatásban a szűk, de csekély forgalmú Tompa utca kötne át a Séd-patak vonalára, ahonnan a déli irányú továbbkerékpározás a Keselyűsi úti „sorompóig" már lehetséges. Ez a hálózat későbbi ütemben kiegészülne a főút keleti oldalán elvezetett kerékpárúttal, mely az egyébként is nagyon fontos Mátyás király utcai kereszteződésnél kötne át a Pollack utcához. Az első ütemű 1,1 km hosszú épített szakasz teljesen kihagyná a főút keleti oldali (felüljáró környéki) nehéz terepét, annak forrásigénye kevesebb mint fele lenne a másik változatának, még a nagyon fontos (meggyőző erejű) fizikai csillapító beavatkozások esetén is. További előnye, hogy a főút nyugati oldalán való vezetés miatt a vonalat a város (pl. a Nyár és a Patak utca felől) jobban tudná hasznosítani.

A Rákóczi úti fővonal hiányzó városközponti, Széchenyi úti szakasza a szűk beépítési viszonyok miatt komolyabb megfontolást, vizsgálatot igényel[19], és a város belső részének hatékony tehermentesítését (elkerülő rendszer fejlesztése) megelőzően napirendre vétele nem reális. Itt rövidebb időtávban a **párhuzamos eljutási lehetőségek** javítása kerülhet fókuszba, így a keleti oldalon az ***Augusz Imre - Arany János utcai kerékpárúti vonal*** megteremtése, a nyugati oldalon pedig a ***Főposta és Rendőrkapitányság közötti*** (kevéssé ismert, de sokak által használt) ***gyalogos nyiladék***, a Várköz Vármegyeháza alatti „zsákutca" szakasza a sétálóutcás Garay térig, onnan a Garay tér 8. alatti gyalogos átjáró[20], majd a Bezerédj utca alatti névtelen utca, végül a Bezerédj utca alsó részén lehetne eljutni a Béri Balogh Ádám úti meglévő kerékpárútig.

80. ábra: A Főposta és Rendőrkapitányság közötti kevéssé ismert, de sokak által használt (részben önkormányzati, részben E.ON tulajdonú, a szabályozási tervben „tervezett közlekedési területnek" jelölt) gyalogos nyiladék a 1804/2 és 1811/2 HRSZ ingatlanokon

[19] A Rákóczi - Széchenyi utcai útpálya újraosztást ajánló 2018-as tervezői javaslat értékelésével külön foglalkozunk.

[20] A háznak az önkormányzattal kötött megállapodás alapján az utcafronti ajtót nyitva kell tartania, így a lakosság e kapcsolatot használja a Bezerédj utca alatti névtelen kisutca elérésére.

Kelet-nyugati főhálózati elemek

A város természetes kelet-nyugati főtengelye a Bartina - Hunyadi utca vonal, ahol a Béla tér - Keselyűsi út között a kerékpáros kapcsolat – döntő részt a széles járdára felfestett kerékpárút formájában – már körvonalazódik. Mivel semmilyen alternatíva nincsen, a vonal nyugati irányú folytatásában a Garay téri sétálóutcán az utcabútorokkal és eltérő anyagú burkolattal lehatárolt (utcát imitáló) felületén a KRESZ szerinti **gyalogos és kerékpáros övezet**[21] kijelölése célszerű, amivel legalizálásra kerülne a jelenleg is gyakori kerékpáros áthajtás.

A Bartina (felsőváros) patak menti kerékpáros vonalát tekintve sok megoldás jön szóba, ezek közül a keskeny, forgalmas és kanyarulatok, szintemelkedés miatt is problémás Bartina utca kerékpáros vonalként való kijelölését lehetséges, de nem optimális megoldásként értékeljük. Helyette az egyirányú **Babits utca, a Mérey utca és a pazar hangulatú Bethlen utca** felhasználását javasoljuk (döntően kétirányú kerékpáros közlekedésre megnyitott egyirányú utca formájában, de a Mérey utcában – jelentős kompromisszumokkal, területszerzési kényszerrel – elválasztott kerékpárúként).

Opcionális nagytávú lehetőségként jöhet számításba a Séd-patak közterületi státuszú sávjának rekreációs átalakításával összekötve egy (Kablár közig terjedő) parkosított **kerékpáros-gyalogos sétány**. A patakmeder területe jelenleg esetlegesen lehatárolt, jelentős kiterjedésű területet foglal el, lényegében funkciótlanul, miközben később egy csatornán halad tovább ugyanaz a vízmennyiség. Ez egy élő terület lehetne, szabad vízfelületekkel, díszfákkal és cserjékkel, néhol a patakon vagy kreált mellékágán átívelő kishíddal, arculati, építészeti értékeket hordozhatna.

81. ábra: Rekultivációval átformált patakpart kerékpározható sétánnyal (balra) és az Eger-patak városi szakasza, a nagyvízi meder magasságában kerékpárúttal (jobbra)

A **patak menti kerékpározható útvonal** a városközpont felé a szent László utcánál érne véget, de az útvonal folytatódna, előbb a lefedett patak folytatásában, a ***Szent László és a Tinódi utca vonalában***. A kisebb forgalmú ***Tinódi utcán*** középtávon nincs szükség elkülönített létesítményre: az útvonal zöld

[21]„Gyalogos és kerékpáros övezet (zóna)” jelölhető ki a KRESZ 26/j. ábra szerint a következők figyelembevételével: a jelzőtábla olyan terület kezdetét jelzi, amelynek útjai a gyalogosok és a kerékpárosok közlekedésére szolgálnak, egyéb jármű közlekedése az övezetben tilos. Kerékpárosoknak, az út számukra burkolati jellel elválasztott vagy eltérő színű burkolattal megjelölt részén kell közlekedni, legfeljebb 20 km/óra sebességgel. Az út egyéb részein a kerékpárosok - a gyalogosok veszélyeztetése nélkül - legfeljebb 10 km/óra sebességgel közlekedhetnek. A kerékpárosok számára kijelölt útfelületen a gyalogosok nem közlekedhetnek. Ha a jelzőtábla alatt időszakot megjelölő kiegészítő tábla van - a jelzett időszakon kívül - az ott lakók járművei és a közútkezelő engedélyével rendelkezők járművei az övezetben legfeljebb 10 km/óra sebességgel közlekedhetnek. A kiegészítő táblán jelzett időszakban az övezetben a várakozás tilos. A mozgáskorlátozott személyt szállító jármű - amennyiben ennek feltételei adottak - az övezetben közlekedhet és várakozhat.

táblás, kerékpáros nyomos jelzése megfelelő lehet, az utca nyugati szakaszán az egyirányúsítást a kerékpárosok számára föl kell oldani. Kétségtelen, hogy a kétoldali (egyik felől merőleges) parkolás miatt ez a kialakítás vonzónak nem mondható, így a későbbi ütemben a „patak feletti" kereskedelmi objektumok északi oldalán húzódó funkciótlan – részben kiszolgálóút, részben szabad terület – sávjában kerülhet sor zavartalan kerékpáros felület kialakítására.

A Tinódi utca után a **dél felé ívelő patak keleti partján** jó minőségű kiszélesített gyalogút van, az viszonylag jó kerékpározási lehetőséget biztosít, de egyelőre gyalogos konfliktusokkal. Itt később a nagyvízi meder délnyugati oldalán javasolható a gyalogosoktól elválasztott kerékpárút elhelyezése, a délről az autóbuszállomáshoz vezető jelenlegi rövid gyalog- és kerékpárút folytatásaként.

A további észak-déli, ill. kelet-nyugati nyomvonalak már mellékvonalként értelmezhetők.

5.2.4. Belső mellékhálózati kapcsolatok

Észak-déli mellékhálózati elemek

A topográfiai adottságokból fakadó sajátosság, hogy a Séd által elválasztott két dombvonulat között nem lehet működőképes kerékpáros kapcsolatot létrehozni a város területén. Éppen ezért igen nagy érték a viszonylag szabályos peremvonalakban létesíthető összes észak-déli kapcsolat, mely a dombok lakóutcákon leereszkedő kerékpározóit összegyűjtheti. Az egyik ilyen hosszú vízszintes szakasszal rendelkező gyűjtőút a Kadarka utca, azonban annak nagyobb forgalma és szélesítésre alkalmatlan szakaszai miatt az sajnos felkészíthetetlennek látszik a kerékpározás színvonalas lebonyolítására. Az alatta húzódó **Táncsics utca** azonban szerencsésen egy (több irányban is) kerékpáros kivezetéssel felszerelhető zsákutca: itt a Táncsics közön keresztül kapcsolat biztosítható a Babits iskola szervizútjához, és a Táncsics utca északi végpontjából kisebb patakműtárgyon keresztül, a Pince utca felhasználásával az I. Béla gimnáziumhoz és a Kadarka lakótelephez. Az utca fizikai csillapításával viszonylag kellemes kerékpáros útvonal alakítható ki és abból jó kapcsolatok indíthatók a Bottyánhegy felé. (Megj.: igen fontosnak tekintettük a domboldalakra épített lakótelepek bekapcsolását.)

A Kálvária-hegy és a Bakta térségében már nem találunk ennek megfelelő vonalat – a Vármegyei Korház jelentősen bezárja a domboldalt –, itt a Bezerédj és a Béri Balogh utcák a domb lábvonalának gyűjtővonalai. A **Bezerédj utca** enyhén lejtő hoszszelvénye miatt itt az emelkedő irányban nyitott kerékpársávot, a lejtő irányban pedig kerékpáros nyomot célszerű kijelölni. (Megj.: Ezt a megoldást javasoljuk minden dinamikusabb meredekségű úttest kerékpáros útvonala esetében, így a Munkácsi, Ybl, Körösi Csoma utcában.)

A Táncsics és a Bezerédj utcák közötti kapcsolatot biztosíthatná elvileg az igen szűk és nagyon forgalmas Flórián utca, azonban ezen (az ív és a dinamikus emelkedő miatt) nem lehet biztonságos kerékpározást biztosítani. Direkt kapcsolatot biztosíthatna a Dózsa György utca, mely egy **gyaloglépcsős zsákutca**, ha a kerékpárosoknak a lépcső mellett valamilyen rámpakapcsolat (akár szerpentin) kialakítható. A szerpentin elég nagy tervezési kihívás és nyilván teljes értékű (könnyen kerékpározható) megoldást nem lehet létrehozni[22], azonban a két kompromisszumos esetből az utóbbi tűnik követendőnek, ráadásul a szerpentin vonalú útpálya építészetileg igen attraktív létesítményt is eredményezhet.

82. ábra: Az AI így képzeli el a meredek nyiladék kerékpáros szerpentinjét

Az észak-déli mellékvonalak közül a következő a **Zrínyi - Mészáros - Holub - Bencze - Csengey utcai irányhelyes nyomvonal**. Ez az útvonal jelenleg fontos észak-déli irányú gyűjtőút, melynek középső szakasza kihasználatlanul széles. A vonal Damjanics utcától északra eső része lényegében a ***Zrínyi iskola*** térségét hivatott bekötni. Az iskola mentén a kerítés kismértékű áthelyezésével önálló kerékpárút valósítható meg, így az a Damjanics utcai kerékpáros tengely felől azok számára is használható lesz, akik a nyitott kerékpársávtól ódzkodnak. A Damjanics utcától délre, a ***Mészáros*** utcára is kiterjedően irányhelyes nyitott kerékpársáv (a szabad területtől függően akár kerékpársávot) kijelölését javasoljuk. A tengely folytatásaként a ***Holub*** utcában már irányhelyes kerékpársáv és a keleti oldalon (egyirányú) kerékpárút is elhelyezhető. A sávok kialakításakor kerülni kell a parkolófelületek indokolatlan megszüntetését, keresni, tervezni kell az parkolási kapacitások közeli pótlásának lehetőségét, hogy a veszteség ne járjon a kerékpárosbarát fejlesztések társadalmi támogatottságának csökkenésével.

A város belső, intenzív területhasználatú zónájában távlati opcionális lehetőségként további kerékpárúti vonalakat jelöltünk, ezek közül a legfontosabb a **Wosinsky utcai nyomvonal**, ami a ***Mikes utca*** mentén, majd a ***Tambov lakótelep*** területén át halad tovább az Alsóváros felé.

Kelet-nyugati mellékhálózati elemek

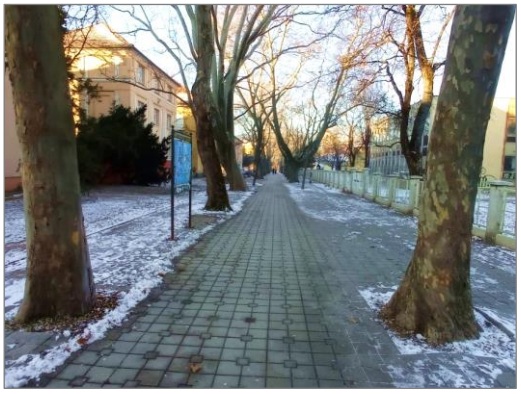
Északon kezdve az első kelet-nyugati tengely a kadarka lakótelep és Zrínyi iskola közötti, **Kapisztrán utcánál** megrajzolt vonal, ami azonban a Kapisztrán utca nagyobb részében csak csillapított útvonali kerékpáros nyom (ajánlott útvonal). Ez nyugat felé az Előhegyi utcán keresztül – ugyancsak csillapított, ajánlott útvonalon – a Bottyánhegyi lakótelepet is beköti.

A következő kelet-nyugati tengely a **Damjanics utca vonalában** van, ahol az országos közút zsákutcás szervízútja igen jó lehetőséget teremt a kerékpározásra, főleg, hogy a vonal keleten és nyugaton is továbbvezethető a „zsák végén”. Szükséges megjegyezni, hogy a Damjanich utca jelenlegi 2x2 sávos kialakítása messze nincs összhangban az utca mérsékelt forgalmával , emiatt az útpálya újraosztásának,

[22] Fontos határhelyzeti példának tekinthető a Kelenföldi pályaudvar Koszorúslány utcai kijárati (2 m külső fordulósugarú, 12% rámpa-meredekségű) szerpentinje, melyet a kerékpárosok és rolleresek többsége leszállás nélkül használ.

kerékpársávok kijelölésének a lehetősége is felmerül (ez továbbra is egyenértékű megoldásnak tekinthető), azonban a potenciális kerékpározók összességében jobban elfogadnák az országos közúttól elkülönített szervizúti megoldást. A nyugati folytatás a figyelmet érdemlő Pince utca, keleten a Bottyánhegy csapadékvizét elvezető Csendes-utcai-árok északi oldali (névtelen) földesútján adódik (rövid szakaszon a meder lefedésével), végül az 56. sz. főúton bejelentkezős jelzőlámpás, a vasútvonalon labirintkorlátos átvezetés biztosíthatná az Iparváros északi részének elérését.

A következő vonal a **Mátyás király utcai tengely**, aminek nyugati fele első ütemben egy kétirányban kerékpározható egyirányú utca is lehetne, de az egyetem miatt távlatban célszerű lenne, a déli oldali szabad területek felhasználásával egy egyoldali kétirányú kerékpárút létesítése, ill. az ipartelep jobb bekötése érdekében az utca kétirányú részén kerékpársáv kijelölése. A Mátyás király utca vasúton túli, külső szakaszán elegendő lehet nyitott kerékpársávot kijelölni.



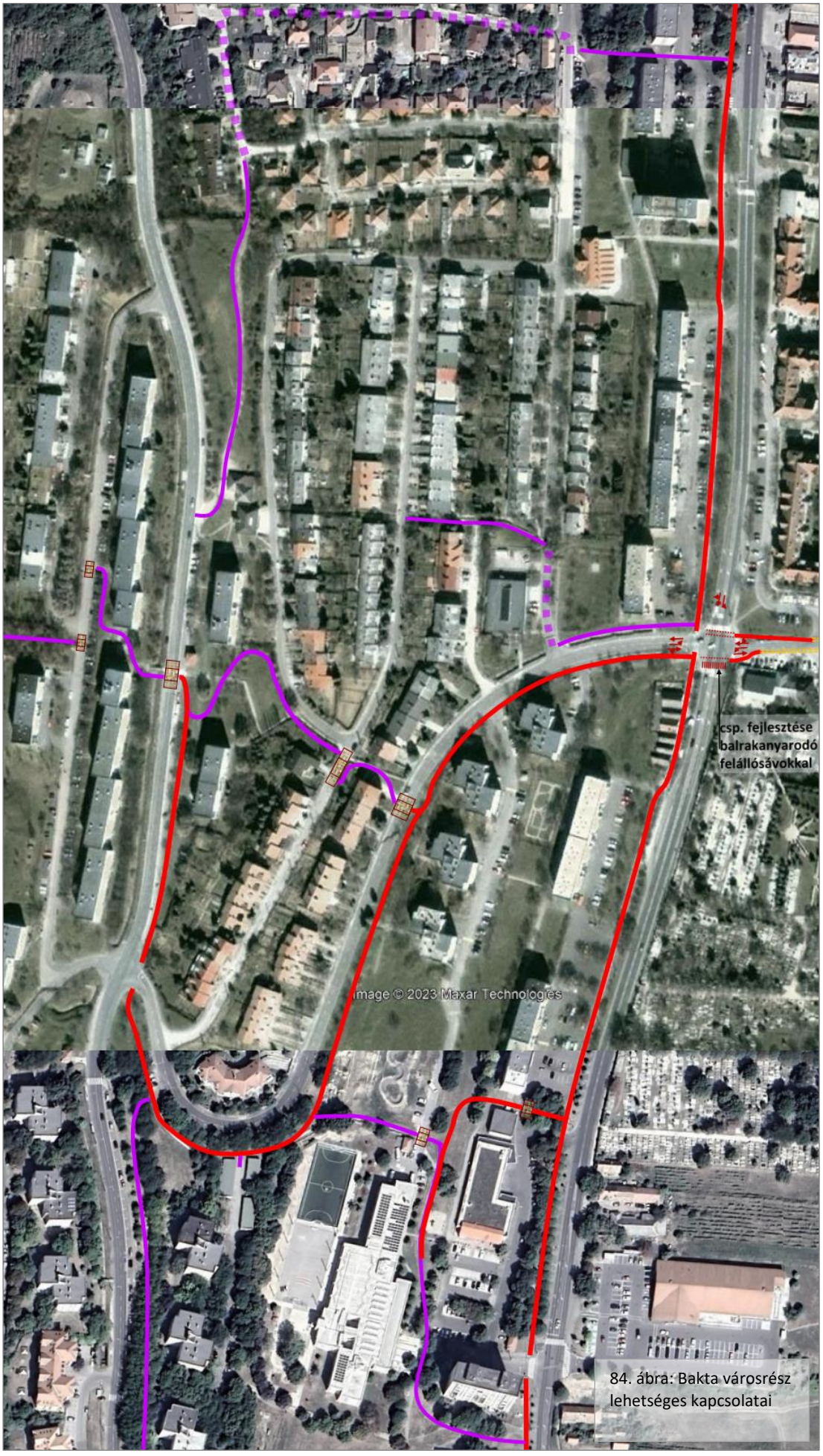
83. ábra: A Bajcsy-Zsilinszky sétány

A Garay tér és a vasútállomás között impozáns gyalogos sétány, a **Bajcsy-Zsilinszky sétány** ad remek sétáló kapcsolatot, mely vonalat a kerékpárosok is előszeretettel használnak. Itt kellő hely áll rendelkezésre az önálló kerékpárút kialakításához, így ez a vonal részben átveheti a Hunyadi utcai meglévő kapcsolat szerepét is. Az értékes platánsor közelében nem csekély kihívás a gyökérvédelem biztosítása a megfelelő technológiával[23], amire a szokásos kerékpárútépítési körülmények között általában is rendkívül nagy szükség van.

Az Alsóváros kelet-nyugati tengelyében a Dienes és a Wesselényi utcák közötti párhuzamos vonalon a Béri Balogh utcától egészen a Tartsay utcáig rendelkezésre áll egy fejleszthető lakótelepi **gyalogos folyosó**, ahol kiváló lehetőség nyílik egy családbarát kerékpárút megvalósítására. Ettől délre a Szent-Györgyi Albert és a Búzavirág utcában van célszerűsége egy-egy nyitott kerékpársávos kapcsolat távlati kialakításának.

Végezetül fontos kitérnünk a **domboldalra épített lakótelepek bekapcsolásának kérdésére**, mivel a Kadarka, a Bottyánhegyi, a Mérey (Herman Ottó) és az Alisca lakótelepek ugyan egyértelműen igen nehezen kapcsolhatók be a kerékpáros vérkeringésbe, azonban ezek együtt olyan jelentős lakossági arányt képviselnek, hogy Szekszárd kerékpáros jövője, élhetősége szempontjából igen komoly kérdésként merül fel bekötésük. Nehézség mutatkozik a szintkülönbség, az ezeket elérő kvázi szélesíthetetlen, kellemetlenül kanyargós gyűjtőutak, valamint a szűk lépcsőházakban nehezen megvalósítható eszköztárolás oldaláról, azonban tény, hogy a szintkülönbségek az edzettebbeknek nem leküzdhetetlen (emellett ez a problémát az elektromos eszközök terjedése is áthidalja), a tárolás elég könnyen leküzdhető probléma a fedett, zárható közterületi tárolókkal, és egyébként a domboldali lakótelepekhez már jelenleg is komoly gyalogos folyosók, azaz javarészt jól kiépített akadálymentes gyalogos ("babakocsis") kapcsolatok, nyiladékok vezetnek.

[23] Jelenlegi ismereteink szerint a statikai gyökérzóna érintése esetén lokálisan a következő technológia alkalmazása ideális: Kézi feltárással 0,20-030 m réteg talajlefejtés a terepszintből; rétegrend: 4 cm Mixton (vagy azzal egyenértékű) műgyantás kötésű zúzottkő kopóréteg; 10 cm 4/22 folytonos szemeloszlású zúzottkő; 20 cm 11/22 folytonos szemeloszlású zúzottkő; 20 cm 0/32 folytonos szemeloszlású zúzottkő; hálós tehereloszló; intenzív gyökérzónában szivárgó dörkenlemez; gyökérvédelmi kókuszrost-paplan; kopóréteg-megtámasztás: betongerendába épített fémlemez szegély vagy betongerenda nélküli „L" profilú egyedi teherbíró fémlemez szegély.



84. ábra: Bakta városrész lehetséges kapcsolatai

A gyalogos nyiladékokban közepesen meredek (sportolóknak megállásmentes, kezdőknek helyenként „leszállásos”) kapcsolatok alakíthatók ki: a Kadarka lakótelephez az I. Béla Gimnázium északi oldalában 6%-os meredekséggel, a Bottyánhegyi lakótelephez az Előhegyi utcán át (maximális) 10, a Nefelejcs-Cserhát-Bükk utca útvonalon 8, a Mérey lakótelephez a Kiskadarka és Erkel utca között 10, a Kőrösi Csoma utcán át 7 és az Alisca lakótelephez a Cseri Kálmán utca kanyarulata mentén (rövid szakaszon) akár 10%-os maximális hosszeséssel[24] (az Alisca lakótelep és Bakta vizsgált kapcsolatait az előző oldali ábra tartalmazza). Ezek a körülményekhez képest elfogadható paraméterek, a domboldali lakótelepek bekapcsolása igen fontos feladat.

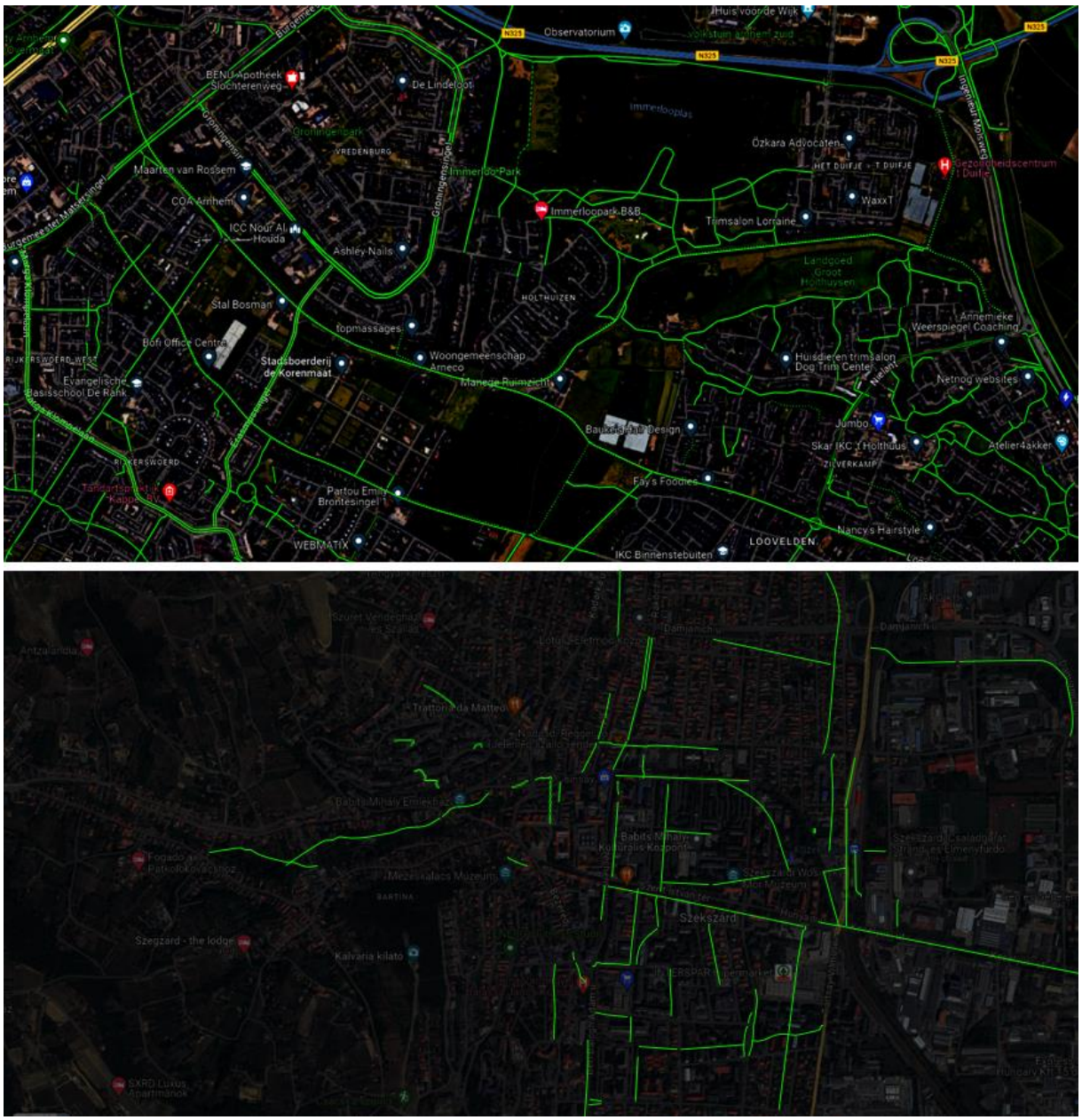
Összehangoló egyeztetések és érvényesítés

A turisztikai jellegű és helyközi kerékpárutak nyomvonalainak egyeztetése céljából fontos a tervdokumentáció megküldése a vármegyei önkormányzat, érintett települések, közútkezelők, vasúti és autóbusz szolgáltatók, erdészet, nemzeti park felé. A felülvizsgált kerékpárforgalmi hálózati terv új, ill. eltérő nyomvonalú elemeket határoz meg, és egyes elemeket törlésre, megszüntetésre javasol. A megyei településrendezési terv és az érintett település(ek) területrendezési eszközeinek felülvizsgálata során nagyon lényeges, hogy **a hálózati terv tartalma a szabályozási anyagokban megjelenjen**, hiszen ezek a joganyagok az érvényesítés kulcseszközei. A kerékpáros infrastruktúra felértékelődése miatt természetesnek kell venni, hogy a néhány évtizeddel ezelőtti rendkívül sematikus (csak nagyívű, párhuzamos kerékpárútban gondolkodó) gyakorlathoz képest – a kifinomultság és a hálózatisűrűség szempontjából is – merőben más formátumú településszerkezeti és -szabályozási tervlapok születnek.

A rendezési terv készítésének mélysége, a környezet és a körülmények összetettsége jellemzően nem teszi lehetővé a konkrét műszaki megoldás biztonságos meghatározását.
A legjobb megoldás kiválasztása legtöbbször a műszaki tervek (tanulmányterv, engedélyezési és kiviteli terv) kidolgozása során történik meg, ezért a településrendezési tervben kerékpáros infrastruktúraként csak és kizárólag kerékpárutak létesítését előírni nem célszerű. A szabályozási előírások megfogalmazásánál ezért **kerülni kell a túlszabályozottságot**, mely később építési engedélyezés során okozhat problémát. A fentiek alapján javasolt, hogy a településrendezési terv felülvizsgálata során a szerkezeti és a szabályozási tervben a nyomvonalas kerékpárforgalmi elemeket, melyek egyben kötelező területrendezési tervi nyomvonalak is, egységesen „kerékpárforgalmi hálózati elemként” vagy „hálózati jelentőségű kerékpárforgalmi létesítményként” rögzítse a Város. A nagytávú és opcionális hálózati elemek tekintetében inkább a ***szerepeltetés irányában célszerű dönteni***, mivel ettől még a megvalósítás nem lesz kötelező érvényű, de a megvalósíthatóság akár ezen múlhat.

A távlati hálózat tervezése során az egyik legkritikusabb buktató a túltervezés kérdése: valójában **milyen sűrűségű** az ideális távlati (befejezett állapotúnak tekinthető) hálózat? Ennek eldöntéséhez célszerű páros összehasonlításokat végezni a legfejlettebb kerékpárúti hálózattal rendelkező régiókkal. Az alábbi képeken a holland Arnhem déli városrésze (annak épített hálózati részei, vagyis a csak „kijelölt” szakaszok nélkül) és Szekszárd építésre javasolt hálózati elemei vethetők össze (a közbenső munkaközi fázisban), ami alapján nem tűnik túl sűrűnek a tervezett hálózat.

[24] A műszaki előírás a hosszesés vonatkozásában a gyakori kényszerek miatt csak ajánlást fogalmaz meg (dombvidéki környezetnél felső határesetnek tekinthető a 10%-os hosszesés 40 méteres, a 15%-os hosszesés 10 méter hosszú szakaszon).



85. ábra: A távlati hálózat sűrűségének összevetése (Arnhem hálózatának épített hálózati részei - fent, és Szekszárd tervezett hálózata egy adott munkaközi fázisban - lent)

5.3. Kísérő intézkedések

A közlekedési hálózat egyes pontjain, rövidebb szakaszain alkalmazott kis léptékű, de a város egész területén következetesen használt költségtakarékos beavatkozásokkal általánosságban kedvezően és nagyon hatékonyan lehet befolyásolni a kerékpározás feltételeit. Adott nézőpontból ide sorolhatjuk a jelentős építést nem igénylő területi típusú csillapító intézkedéseket is. A kísérő intézkedések – mint a biztonságos, komfortos tárolás megoldása, a tájékoztató rendszerek kialakítása, a kerékpáros pihenőhelyek létrehozása, továbbá a kerékpározást veszélyessé/kényelmetlenné tevő apró burkolati, űrszelvényi és forgalomtechnikai hiányosságok célzott javítása – egyfelől a hálózati típusú beruházásokba integráltan, másrészt külön **tematikus projektként** is indokolt a fejlesztési program részévé tenni.

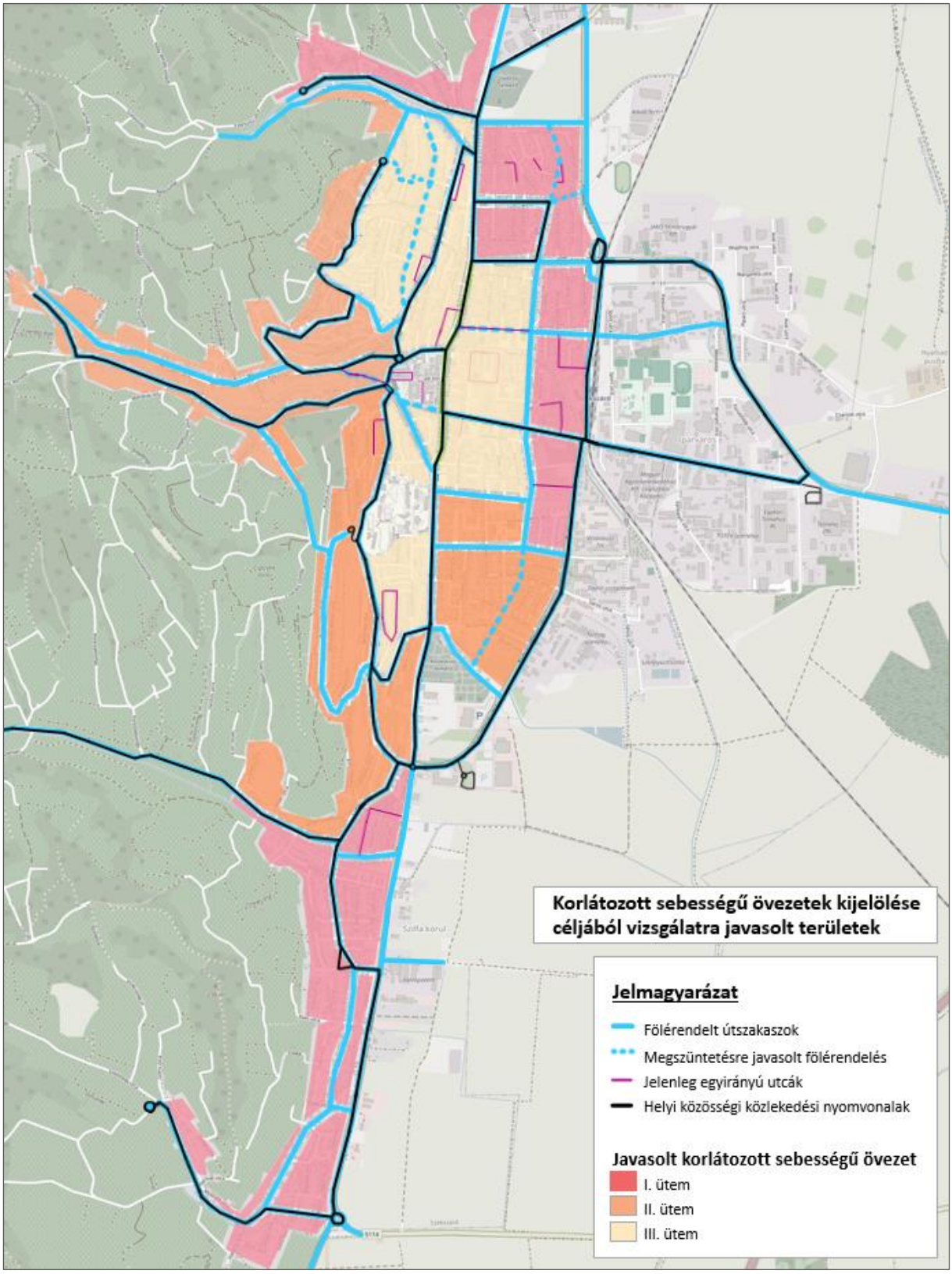
Minden városban adottság, hogy az utcahálózat jelentős része – a lakóutcák – eleve jól kerékpározhatóak és kis segítséggel meg jelentős biztonságérzet hozható létre. Különösen fontos a hálózati jelentőségű kisutcák csillapítása. A tavaszi, nyári, őszi szezonban jelentősen növekszik a kerékpárosok és a mikromobilitási eszközök (például roller, gördeszka; vagy ezek elektromos változatai) használóinak száma, nem beszélve a gyalogosokról, az ő védelmük és komfortjuk miatt a hálózati céloktól függetlenül is fontosak a **gépkocsiforgalom csillapítását célzó intézkedések**. Ezek többnyire lakossági kezdeményezések eredményeként születnek, éppen ezért fontos, hogy az elfogadott kerékpárforgalmi hálózati terv szem előtt tartásával kerüljön sor a forgalomcsillapítási döntések (vonali táblázások és területi típusú beavatkozások, különösen a lakó-pihenő övezet, TEMPO 30 zóna, fizikai csillapítást is tartalmazó építési beavatkozások) meghozatalára, azok előkészítését szolgáló tervezési folyamatokra. Az építési-fejlesztési beavatkozások és a burkolatfelújítási projektek esetében is figyelmet kell fordítani a megcélzott kerékpáros infrastruktúra projektekbe integrálására.

86. ábra: Példa rendkívül takarékos szűkítéses fizikai csillapításra (Kistarcsa, Attila utca) Megj.: szélesebb útpálya esetén, ill. a padka lokális stabilizálásával a kerékpárosok számára jobbról kerülhető elhelyezés célszerű.

Valódi előrehaladásról azonban csak akkor lehet beszélni, ha a TEMPÓ 30-as és Lakó-Pihenő Övezetek (LPÖ) létesítésére külön program indul el. Ennek intézkedési tervbe iktatását (a fő- és gyűjtőutakon kívüli utcahálózatra, azaz minden lakóútra kiterjedően) első ütemben tartjuk indokoltnak[25], ami – különösen a kerékpározásra ajánlott útvonalak esetében – fizikai csillapítással is párosuljon (következő oldali nagy ábra). Lényeges, hogy a programszerű intézkedés meghirdetését a TOP Plusz és a Nemzeti Kerékpáros Stratégia is szorgalmazza. A **lakóutcák adminisztratív és fizikai csillapítása** az élhetőség, a gyalogosok biztonságának javítása mellett a kerékpározás térhódítását is szolgálja. Konkrét megoldásokat tekintve elsősorban a következők jöhetnek szóba: kerékpárral elkerülhető sebességcsökentő küszöb, sávelhúzás (pl. provizórikus virágládával), kapuzat, útpálya-szűkítés, csomóponti ág/zóna lemezszintemelés.

Nagyon fontos a forgalmasabb **utak keresztezésénél** a megfelelő átkelési lehetőségek kiépítése, mivel a balesetek legnagyobb része a csomópontokban történik, és a kerékpározástól a csomóponti átkeléstől való félelem a legerősebb visszatartó erő. A forgalmasabb útszakaszokon – ilyen például a 7. sz. főút – a kijelölt gyalogátkelőhelyeket és a kerékpáros átvezetéseket is lehetőleg középszigettel, piros színnel kiemelt felfestéssel indokolt kivitelezni.

[25] A TOP_Plusz-1.2.1-21 kódszámú Felhívás 2.3. IV) 4) e7) szerint „A tervezett fejlesztésekre vonatkozóan több lépcsős intézkedési tervet szükséges kialakítani, … **első ütemnek biztosítania kell**, hogy a kijelölt terület valamennyi útvonala kerékpárosbaráttá váljon, a későbbi ütemekben jelentősebb forgalomszervezési vagy átalakítási, forgalomcsillapítási, vagy költségesebb távlati megoldások tervezése javasolt.”



87. ábra: A Korlátozott sebességű övezetek kijelölése céljából vizsgálatra javasolt területek (Forrás: a 2018-as hálózati tervjavaslaton alapuló intézkedési javaslat)

A meglévő hálózaton számos csomópontban hiányzik a **kerékpárút átvezetése**. Ezt mind a körforgalmaknál, mind a jelzőlámpás csomópontokban ki kell alakítani. A kerékpárutakon egy jellemző baleset az elsőbbség meg nem adása a gépjárművezetők részéről a keresztutcáknál, ahol a külön vezetett kerékpárút kereszteződését és az azon érkező kerékpárost későn észlelik. Az ilyen balesetek

megelőzésében segíthet a fölérendelt útvonalon vezető kerékpárút emelt szinten való átvezetése az alárendelt keresztutca torkolatán. Különösen fontos a nem jól belátható kereszteződések átalakítása. Ahol az út egyik oldalán kerékpárút vezet, ott a másik oldali torkolatok felől gyakran hiányzik a kerékpáros megközelítés lehetősége. Ezt egy-egy felhajtóval célszerű pótolni. A Mátyás király utcán található egy vasúti átjáró gyalogosok részére az ipartelep és a lakóterület között. Javasoljuk a labirint-korlát átalakítását oly módon, hogy kerékpár áttolására is lehetőséget adjon. A Keselyűsi úton a meglévő kerékpárút egy helyütt négy sávot keresztezve oldalt vált, a négy sáv nem messze két sávra vált. Javasoljuk a kerékpárút átvezetését középszigettel bevédeni.

Javasoljuk az **egyirányú utcák** vizsgálatát a kétirányú kerékpáros forgalom engedélyezése szempontjából (4.1 fejezetben bemutatott módon). Hálózati szempontból különösen javasolt rövid távon megnyitni az alábbiakat:

- Babits Mihály utca
- Kölcsey lakótelepen az Augusz Imre utca felé
- Szövetség utca (Tartsay lakótelep)
- Tompa utca
- Tinódi utca
- Wosinszki Mór utca

A kiépített kerékpárforgalmi létesítményeken kívül fontos infrastrukturális hatása van a kisebb forgalmú, csillapított utakon kijelölt, alternatív, **ajánlott kerékpáros útvonalaknak**. Ezek esetében a kijelölés egyszerű zöld alapú, kerékpárt és nyilat ábrázoló, fontosabb irányokban az útirányt is feltüntető, útirányjelző táblával történik. A hálózati tervjavaslatban (VII. függelék „C" tervlap) ilyen útvonalak kialakítására is javaslatot tettünk.

A kellő eredmény eléréséhez elengedhetetlen az „egyéb" kerékpáros infrastruktúra, mint a **pihenők,** kerékpártámaszok folyamatos fejlesztése, és szükséges „kísérő intézkedések" a népszerűsítés, tájékoztatás, melyek a klasszikus hálózatfejlesztési típusú projektek (pl. az átadási ünnep, híradás) állandó részei, velejárói kell hogy legyenek. Fontos, hogy készüljön a fejlesztés alatt álló főtengelyhez kapcsolódó alternatív útvonalakról, túrakör, betérés lehetőségekről szóló ajánlás. Ennek célja, hogy minél több látnivalót érinthessenek a túránk során.

Javaslat a kerékpárparkolás fejlesztéséhez

A nemzetközi és hazai tapasztalatok alapján, ahol lehetővé válik a kerékpárok kényelmes és biztonságos elhelyezése, ott megnő a kerékpárral közlekedők száma. A kerékpártámaszok telepítése tehát nem csak a kerékpáros közlekedés szolgáltatási színvonalának emelése, hanem forgalomgeneráló eszköz. A belvárosban, ahol jelentős a látogatóforgalom, illetve a sűrűn lakott belvárosi vagy lakótelepi részeken, ahol jellemzően nincs lehetőség ingatlanon belül elhelyezni a kerék-párokat, általános elvárás, hogy az épületek bejárataitól minimális rágyaloglással közterületen legyenek elérhető korszerű, biztonságos tárolásra alkalmas támaszok.

A kerékpártámaszok funkciókhoz rendelt mennyiségét a 253/1997. (XII. 20.) számú, az országos településrendezési és építési követelményekről szóló (OTÉK) **Korm. rendelet** 7. számú melléklete határozza meg. Az Önkormányzat intézményei, szervezetei esetében javasoljuk, hogy az OTÉK alapján készüljön teljes gépjármű-parkoló és kerékpáros tároló leltár, melyben a rendelkezésre álló parkolók és tárolók száma kerül összevetésre a jogszabályban előírtakkal, illetve az igényekkel. A felmérés alapján a legrosszabb helyzetben lévő szervezetek kerékpár tároló hiányát éves ütemezésben szükséges pótolni. A tervezési terület szinte minden elavult kerékpártámaszának lecserélése fontos lenne (az ideális támasz és tárolótípusokat a IV. függelék mutatja be). A tárolók mennyiségét tekintve az egyszeri nagy tárolókapacitás helyett a fokozatosság elve ajánlható (a kapacitás kimerülése esetén újabb elemek felszerelése). A tárolók közterületen és saját telken is elhelyezhetők. Az ügyfélforgalom számára jellemzően a közterület a kedvezőbb, míg a dolgozók és a diákok számára a biztonságosabb telken belüli, csapadéktól védett elhelyezés az optimális megoldás.

A kerékpárosok jellemzően a legközelebbi lehetőséghez lakatolnak, legyen az egy korlát vagy oszlop, ezért fontos szempont, hogy a forgalomvonzó létesítmények környezetében a bejárathoz legközelebb kerüljenek a támaszok. Az üzletekkel sűrűn ellátott területeken, utcákban a kevés számú (koncentrált), nagy kapacitású tároló helyett szerencsésebb elszórtan, több, kisebb csoportban telepíteni a támaszokat, így nagyobb az esélye, hogy ezeket fogják használni és rendezettebb marad az utcakép. A gépjárművek között elhelyezett vagy más miatt takarásban, nem jól észrevehető helyen lévő kerékpárparkolók esetében szükséges a „Kerékpár várakozóhely" KRESZ-tábla elhelyezése.

Az üzletek, szolgáltató vállalkozások számára fontos szempont, hogy a kerékpárral érkező vásárlókat, ügyfeleket is fogadni tudják. Ennek érdekében sok vállalkozó hajlandó lenne átvállalni a támaszok létesítésének költségét, de a terveztetés, engedélyeztetés, közterület-foglalás díja és az adminisztráció nehézsége már komoly akadályt jelent. Ezért javasolható olyan egyszerűsített, egyablakos engedélyezéssel történő önerős támasztelepítési program indítása, amelynek keretében a vállalkozó jelzi a támaszok iránti igényét, és ha ez illeszkedik a város elképzeléseibe, akkor az önkormányzat meghatározza a kért helyszínen a támaszok darabszámát, elhelyezését, és a város által preferált egységes kivitelben és színben megrendeli a telepítést. A vállalkozó pedig egy egyszeri díjat fizet. Nagyobb társasházak részére javasolt pályázati támogatás nyújtása az ingatlanon belüli közös kerékpártároló kialakításához. Saját udvarral, kerttel nem rendelkező (pl. lakótelepi) társasházak esetében javasolt emellett a közterület ingyenes rendelkezésre bocsátása (akár zárható) kerékpártámaszok elhelyezésére.

A felsőoktatási, középiskolai és általános iskolai épületek **bejáratainál** a jelenlegi igények felmérésére és azt meghaladóan járműtárolásra alkalmas modern (lehetőleg fedett) tároló telepítése lenne fontos. A Vármegyei Korház beteglátogatói számára és a Szakorvosi Rendelőintézet esetében az épületek bejáratánál ***kínálatbővítés, valamint az elavult támaszok cseréje szükséges***. A szórakozóhelyek, gyorsbüfék, szabadidős és sportlétesítményeknél ugyanez a követelmény jelenik meg. Fontos a jó kerékpártárolási kínálat az erdei vasút végállomásánál és a túraútvonalak olyan kerékpáros végpontjainál, ahonnan a turisták esetleg csak gyalog barangolhatják be a folyópartot, illetve az erdőt. Foglalkozni kell a kerékpártárolás minőségi javításával a problématérkép „hiányos tárolás" jelű helyszínein.

A kerékpár és a közösségi közlekedés kapcsolatának fejlesztése

A ***vasútállomáson és a központi autóbuszállomáson*** a tárolóhelyek számának növelése válik szükségessé, a helyközi autóbusz megállóhelyek közül elsőként a nagyobb forgalmú helyszíneken (első ütemben mintegy 20 megálló) indokolt egy-egy támasz népszerűsítéssel egybekötött elhelyezése és a tapasztalatok függvényében az intézkedés folytatása. Szekszárdon a helyi közlekedésben a kis távolságok miatt nem várható tömeges igény kerékpárszállításra.

88. ábra: Turisztikai kerékpáros útvonalak útbaigazító jelzése (más térségben)

Útirányjelző táblarendszer fejlesztése

Szükséges egy, az egész várost lefedő, széles körűen alkalmazott kerékpáros útirányjelző táblarendszer kialakítása. A jelzésrendszer elsődleges célja a helyi közlekedési igények kiszolgálása, a számukra fontos útvonalak és célpontok jelzése, ugyanakkor a tábláknak az ide látogató turistákat is el kell igazítaniuk. A táblák fontos funkciója a közlekedési célú kerékpározás szempontjából, hogy a nagy forgalmú, nehezen kerékpározható főútvonalak helyett jelezzék az alternatív eljutási lehetőségeket. A táblarendszer

kialakítása így a hálózati javaslatok megvalósításával összefüggően, ütemezve végezhető el, az alábbiak szerint.

A **kerékpáros útirányjelző táblarendszer** kialakítását (felépítését, logikáját, a táblák tartalmát, elrendezését) az Útügyi Műszaki Előírások[26] részletesen szabályozzák. Az útirányjelző táblarendszer fejlesztésére vonatkozóan javasoljuk, hogy a város alakítson ki és írjon elő egy egységes rendszert, a következő szempontok figyelembevételével:

- a táblák egységes arculatúak legyenek,
- a táblák mérete biztosítsa a jó olvashatóságot, ugyanakkor legyen nehezen hajlítható, ellenálló,
- szolgálja ki a hivatásforgalmi és a szabadidős célú kerékpáros közlekedést egyaránt,
- a táblák modulrendszerűek legyenek, egymáshoz jól illeszthetően lehessen felszerelni őket,
- a következő információkat javasolt megjeleníteni:
    - kerékpárra utaló jelzés (amely egyértelműsíti, hogy a tábla kerékpárosokra vonatkozik)
    - úti cél megnevezése
    - távolság (a közelebbi célpontok esetében tizedes km, a távolabbiak esetében egész km pontossággal elegendő)
    - továbbá opcionálisan:
        - városi kerékpáros arculati elem megjelenítése (pl. városi kerékpáros logó, ami visszaköszön marketing anyagokon, térképen stb.)
        - az úti célra utaló piktogram (pl. vasútállomás) a gyorsabb felismerhetőség kedvéért, illetve a külföldi látogatók számára
        - túraútvonal esetén az útvonal megnevezése, arculati eleme
        - az adott útvonalon jellemző kerékpárforgalmi létesítmény típusa (pl. önálló kerékpárút)
        - szükség szerint a táblarendszer finanszírozását biztosító program arculati eleme (pl. Széchenyi 2020)
        - alternatív útvonalak egyidejű jelzése esetén a távolság mellett további releváns információk is jelezhetők, melyek az útvonalválasztás szempontjából fontosak (pl. nagyobb emelkedő, burkolatlan szakasz)

Az útirányjelző táblarendszer elsősorban a turisztikai céllal utazók számára lenne fontos, amit valamely (vagy több) **térségi kerékpárúthálózat fejlesztési projekt keretében** lenne célszerű megtervezni és megvalósítani. Az útirányjelző és tájékoztató táblák kihelyezése során fontos jelölendő célpontok a települések turisztikai látnivalói, emellett a pihenőhelyek, illemhelyek, étkezési, szállás, bevásárlási lehetőségek elérhetőségének jelzése, illetve a kerékpárosokat kiszolgáló létesítmények (pl. fedett kerékpártároló, kerékpárszervizek) is táblával jelölhetők.

Kerékpáros kényelmi eszközök

A kerékpárosok kiszolgálására különféle kényelmi eszközök helyezhetők ki, amelyek egyúttal felületet biztosítanak a kerékpározás és a város kerékpáros arculatának népszerűsítésére. Ilyenek például:

[26] e-UT 04.00.13 (ÚT 1-1.156) A közúti útbaigazítás rendszerének és jelzéseinek követelményei (ÚTIR); e-UT 04.02.11 (ÚT 2-1.157) Közúti jelzőtáblák (T), A jelzőtáblák megtervezése, alkalmazása és elhelyezése; e-UT 03.04.11 (ÚT 2-1.203) Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése

- Kerékpáros támaszkodó korlát jelzőlámpánál
- Köztéri térkép a kerékpárforgalmi hálózatról
- Köztéri kerékpárpumpa
- Köztéri önkiszolgáló szervizpont: kerékpárállvány és drótkötélhez rögzített szer-számkészlet (a vandalizmus (szerszámok levágása) miatt célszerű megfigyelt, őrzött területen)

5.4. Közbringa rendszer

A közbringa rendszer segít a kényelmetlenül hosszú gyalogutak kiváltásában, így javítja a közösségi közlekedési megállók elérését, az autóbuszok által ritkán vagy nem kiszolgált időszakban (pl. éjszaka) kiegészíti a tömegközlekedési szolgáltatást, ingyenes parkolókkal kombinálva vonzó alternatívát nyújt a belvárosba autóval történő behajtással szemben. A közbringa rendszer használatával a felhasználók anélkül élvezhetik a kerékpáros közlekedés előnyeit, hogy meg kellene venniük a kerékpárt, foglalkozniuk kellene annak tárolásával, karbantartásával, vagy – egyáltalán – a belvárosba juttatásával. A rendszer keretében megvalósuló és a rendszer által fellendített hagyományos kerékpáros közlekedés további egészségügyi hasznokkal is jár mind a felhasználóknak, mind a városi társadalom egésze számára. Léteznek kifejezetten turisztikai célú rendszerek, amelyek a hagyományos kerékpárkölcsönzéshez állnak közelebb, ezeknél a rendszer a hosszabb idejű, akár egész napos kölcsönzést is elérhető áron lehetővé teszi. Ilyen rendszer működik például a Fertő-tó körül, vagy elektromos rásegítésű kerékpárokkal a Dráva mentén.

Szekszárd esetében mind egy, a belvárost kiszolgáló közlekedési célú városi rendszernek, mind pedig egy, a környező területekre, így a Gemencre kiterjedő turisztikai rendszernek lehet létjogosultsága. Egy szekszárdi rendszer kialakíthatóságának vizsgálatához javasoljuk megvalósíthatósági tanulmány elkészítését, amelynek többek között a következő kérdéseket kell részletesen körüljárnia:

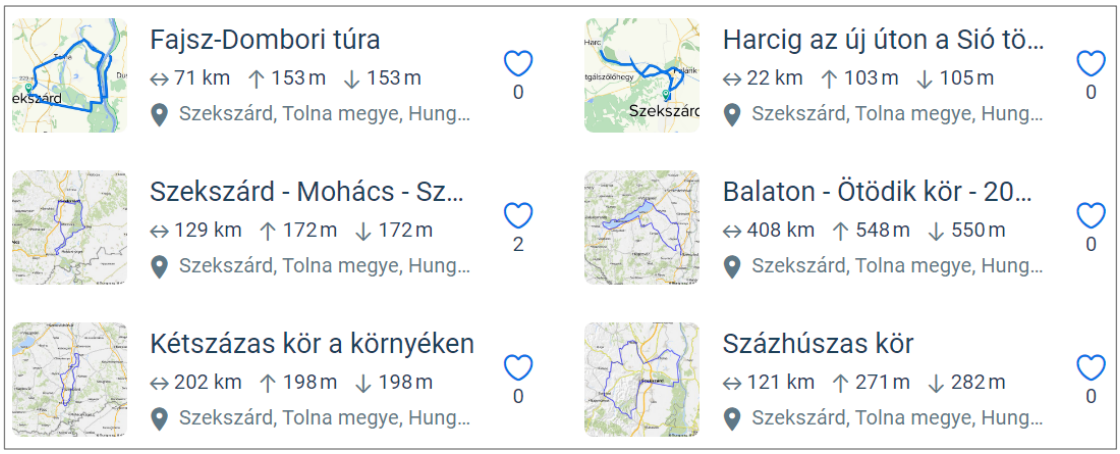
- célcsoport
- területi lefedettség
- állomások száma, elhelyezése
- műszaki jellemzők, szükséges funkciók
- beruházási és üzemeltetési költségek
- bevételek
- reklám/szponzoráció kérdése
- üzemeltetési modell
- díjstruktúra
- marketing, kommunikáció, szemléletformálás

A közbringa rendszer sikerének nagyon lényeges feltétele, hogy a rendszer megvalósításával párhuzamosan megtörténjenek azok a kerékpárosbarát beavatkozások, amelyek révén a város bárki számára kerékpározhatóvá válik.

5.5. Szervezeti-működési háttér

A térség páratlan természeti adottságaiknak köszönhetően Szekszárd térsége Magyarország egyik aktív turisztikai és kerékpáros desztinációja lehet, azonban ehhez szükséges az egyirányba mutató, hálózatos logikán alapuló és **minden területre kiterjedő turisztikai stratégia elfogadása**, a célokban érintett intézmények feladat és hatásköreinek egyértelmű tisztázása, emellett lehetőség szerint a forrásviselő és a sikerért vagy kudarcért egyaránt felelős „egyszemély” deklarálása. A jelenlegi erősségeket kiaknázó, arra épülő fejlesztési-intézkedési stratégia szükséges, amely révén a város néhány éven belül viszonylag jól kerékpározhatóvá, a környéki turisztikai célpontok elérhetővé és látogathatóvá válnak.

Részletkérdésnek tűnhet, de önmagán túlmutató jelentősége van, hogy több online/offline térképes **alkalmazáson** és nonprofit turisztikai felületen megtalálhatóak a térségi ajánlott túraútvonalak



89. ábra: Túraútvonal ajánlatok a bikemap.net-en

kerékpárút hálózat elemei (pl. bikemap.net, bicimap/OSM, aktivmagyarorszag.hu, stb.) és például Szekszárd város kínálatát bemutatva egy új saját oldal is elindult (szekszardtour.hu[27]), azonban célszerű lenne létrehozni az információkat teljeskörűen összefoglaló (a partnerek kínálatára is áthivatkozó), széleskörű tájékoztatást és szolgáltatást nyújtó, egységesen rendezett ***térségi weboldalt***, annak rendszeres karbantartásával, fejlesztésével.

5.6. Egyéb kísérő intézkedések

A települések az oktatási, szemléletformálási intézkedéseket (kampányok, rendezvények, kiadványok, közösségi média használata stb.) a civil szervezetekkel együttműködve kívánják tovább folytatni. A **népszerűsítő program** a megvalósuló kerékpáros beruházások esetében külön rendezvények (nyitó-/zárórendezvény, alapkőletétel, átadás) megszervezését, és tájékoztató anyagok (médiának, honlapra és hirdetőpontokra elhelyezendő tetszetős, figyelemfelkeltő tájékoztató anyag) elkészítését jelenti, az előkészítési és a kivitelezési szakaszban egyaránt. Fontos alapelv, hogy a szemléletformálás minden közlekedőre – a kerékpárosokkal kapcsolatba kerülő összes közlekedési módra – terjedjen ki. Az oktatás tekintetében kiemelt fontosságú a nemzeti alaptantervbe beépített BringaAkadémia[28] interneten is megtalálható anyagainak alkalmazása.

A fent meghatározott intézkedések megvalósításával a vizsgálati terület útvonalai biztonságosan, kényelmesen (többek közt minimális létesítményváltással, lehetőség szerint elsőbbséggel, minimális szintkülönbséggel), viszonylag közvetlenül, kitérőmentesen válnak kerékpározhatóvá, azaz kerékpárosbaráttá.

[27] Az oldal kínálata egyelőre csekély, három túrából áll, emellett a „Szekszárd kerékpáros túrák” google rákeresés azt nem találja meg. Összehasonlításul: az aktivmagyarorszag.hu a különböző Szekszárdról kiinduló, azt érintő túraajánlatai közt hat kerékpározásra is alkalmas javaslat van.

[28] https://www.bringaakademia.hu/

6. Megvalósítás

6.1. Ütemezés, több fázisú intézkedési terv

A hálózati terv (VII. függelék „B” és „C” tervlapok) a jelmagyarázat szerinti színekkel szerepelteti az 4.2 fejezetben bemutatott beruházási elemek (szakértők által javasolt indikatív) időbeni ütemezését. Az ajánlás értékű ütemezési elképzelés megadása a módszertani útmutató (tematika) alapján szükséges, azonban a fejlesztésekben illetékes önkormányzatoknak ebben a kérdésben nem kell hosszútávra kiható döntést hozni. Ennek megfelelően az **ütemezési elképzelés** tekintetében külön ki is hangsúlyozzuk, miszerint az nem képezi a települések hivatalos álláspontját, az csupán ***indikatív szakértői állásfoglalás***.

A **megvalósulás sorrendjét** jellemzően a ***pályázati támogatások feltételrendszere*** és a települések egymással történő együttműködése alakítja. Előzőek mellett a napirendre vehető fejlesztésekről általában még a mindenkori lakossági igények, az aktuális hálózati helyzet (legégetőbb folytonossági hiányok), a rendelkezésre álló saját források függvényében, mindig ***esetileg szükséges döntést hozni***.

A megvalósulás időhorizontja igen hosszú (az indikatív ütemezésben például „nagytávú” besorolások is szerepelnek, ami a településrendezési tervek időtávjának felel meg, több mint 10 éves időszakra kitekintve), illetve a világoskék jelölés a távlati opcionális jelölést is lefedi („a megvalósítás indokoltságát egyértelműen csak a későbbiekben lehet megítélni”), mivel a tervezési módszertan alapján a hálózat – elviekben – befejezett állapotára kell a tervet elkészíteni.

Első ütembe az alábbi fejlesztések sorolhatóak:

- A rövid hálózati hiányok megvalósítása a Keselyűsi és a Palánki út vonalában
- A tervvel rendelkező kisebb kapcsolatjavító szakaszok (Szent László u. - Tinódi u. összekötése; Mikes - Wosinsky u. összekötése; Szentgáli - Arany J. utcai kapcsolat), ill. némely fontosabb útkezelői intézkedés, pl. a Tinódi utca kétirányú kerékpározásra megnyitása
- Az észak-déli kerékpáros útvonalak legfontosabb elemeinek megvalósítása (Pollack utca és Rákóczi utca)
- Szálka gerincvonali bekötése
- Sötétvölgy gerincvonali bekötése
- Az első ütemben megkezdődik a korlátozott sebességű övezetek kijelölése a városban.
- Az első ütemhez tartozóan lehetőség szerint minél többet célszerű megvalósítani a kisebb beavatkozások körében felsorolt intézkedések közül: csomóponti átalakítások, egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpározásra, útiránytáblával és/vagy kerékpáros nyommal kijelölt útvonalak kisebb forgalmú utcákon.

A **második ütembe** (középtávúnak) besorolt jelentősebb intézkedések:

- Őcsény kisköltségvetésű délnyugati bekapcsolása
- A Séd-patak menti kerékpáros útvonal, a Szent László utcai kétoldali irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztésével a Rákóczi utca és a Kadarka utca között
- A Mérey, a Bottyánhegyi és az Alisca lakótelepek első bekötései
- A Kölcsey lakótelep nyugati oldalán (Augusz u.) kétirányú kerékpárút építése, keleti oldalán pedig a Tartsay utca kétirányú kerékpározásra való megnyitása, az északi oldalán az egyetem területét keresztező kerékpáros összeköttetés kialakítása a Tinódi utca és a Mátyás király utca között, lehetőleg a gyalogos nyiladéktól független, külön kerékpárút létesítésével; a folytatásban kerékpárosbarát utca kialakítása, lehetőleg a folyamatosságot biztosító Petőfi utcában
- A Zrínyi - Damjanich utca vonalában a Zrínyi iskolától a Rákóczi utcáig kerékpárforgalmi létesítmény (részben kerékpárút) megvalósítása

- Útirányjelző táblákkal és forgalomtechnikai korrekciókkal kialakított kerékpáros útvonalak a kisforgalmú útszakaszokon, így a Táncsics és Pince utcában, a Bezerédj utcában, a Várközben és a Flórián utcában
- Alsóvárosi lakótelepi kelet-nyugati átkötés megvalósítása
- A vasútállomás nyugati oldalán az észak-déli és nyugati irányban az autóbusz pályaudvart elkerülő közvetlen kapcsolatok teljes kiépítése

Amennyiben a fejlesztések a javasolt ütemezéssel valósulnának meg, úgy az rövid távú intézkedések forrásigénye nagyságrendileg egymilliárd, a további (II. ütemű) projekteké másfélmilliárd Ft.

6.2. Források, finanszírozás

A Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP Plusz) a 2014-2020 közötti TOP eredményeire építve, annak tematikáját és integrált területi programokon keresztül megvalósuló modelljét folytatja. A program elsősorban helyi önkormányzati fejlesztéseket támogat, fejlesztési tematikája kiterjed a gazdaságélénkítésre, munkahelyteremtésre és bővítésre, valamint a népességmegtartásra és családvédelem térségi és helyi feltételeinek biztosítására, így a helyi gazdaságfejlesztésre és foglalkoztatásra, valamint **a helyi turizmusra, a települési infrastruktúra**, településüzemeltetés és helyi közszolgáltatások fejlesztésére.

Ebben a kerékpárút-fejlesztéseket célzó **támogatási intenzitás** a 100%-os, vagy speciális költséghatárok túllépése esetén – közel 100%-os. Ilyen jelentős támogatásnál is igaz, hogy a speciális (inkább előkészítési és szervezési terhet jelentő), kis költségű fejlesztéseket (pl. adminisztratív forgalomcsillapítási intézkedés, kisebb átalakítás) célszerű a bonyolult és humán-erőforrásigényes OP-s pályázati rendszertől függetlenül, saját költségvetési forrásra alapozva megvalósítani. Az önkormányzatok számára elvileg több operatív program nyújtott közlekedésfejlesztési támogatást, de valójában csak a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP PLUSZ) biztosított pályázati rendszerben elérhető közlekedési kerékpáros fejlesztés ad lehetőséget. A TOP – az elfogadott pályázati kiírás alapján – egy szokásos kerékpárút-építési projektnek lényegében minden elemét támogatja (pl. az útfelújítást, vízelvezető rendszer átalakítást, tájékoztató rendszert, parkolóhely áthelyezést, pihenőépítést, népszerűsítést is), azonban ezek közül jó néhány esetében felső százalékkorlátot állapít meg.

Fontos – elnevezésében is közlekedési tartalmú – OP az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) Plusz, azonban ennek céljai lényegében csak a kormány által központilag meghatározott fejlesztések körére terjednek ki. Az IKOP Plusz a magyarországi kötöttpályás, közúti, kerékpárúti és kikötői beruházások legnagyobb uniós forrása lesz ebben az évtizedben. Ez a fenntarthatóbb és biztonságosabb közúti mobilitás részeként megcélozza az EuroVelo kerékpárutak fejlesztéseit, **közlekedésbiztonsági** és egyéb (pl. zajárnyékoló falak, e-töltők) beruházásokat.

A település költségvetésének tehermentesítése érdekében a **magánerős források** esetleges bevonása céljából mindenképpen indokolt számba venni az új kerékpáros hálózati elemek potenciális helyi kedvezményezettjei között a nagyobb üzemeket.

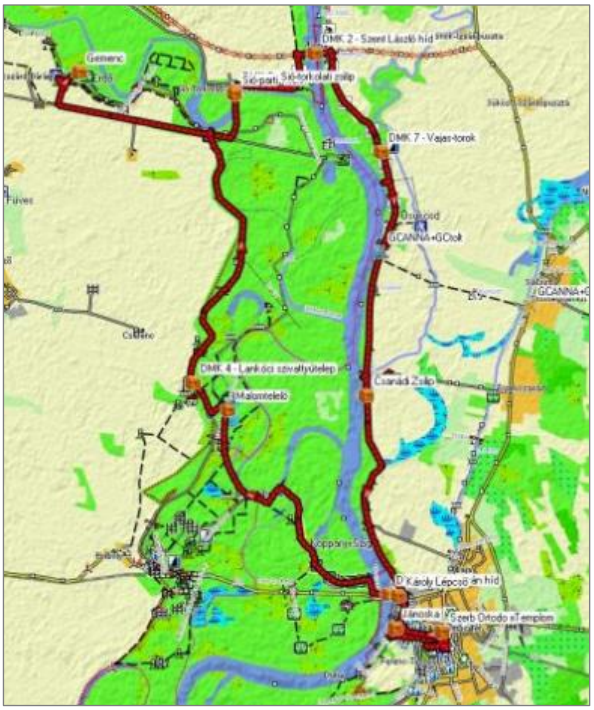
FÜGGELÉKEK

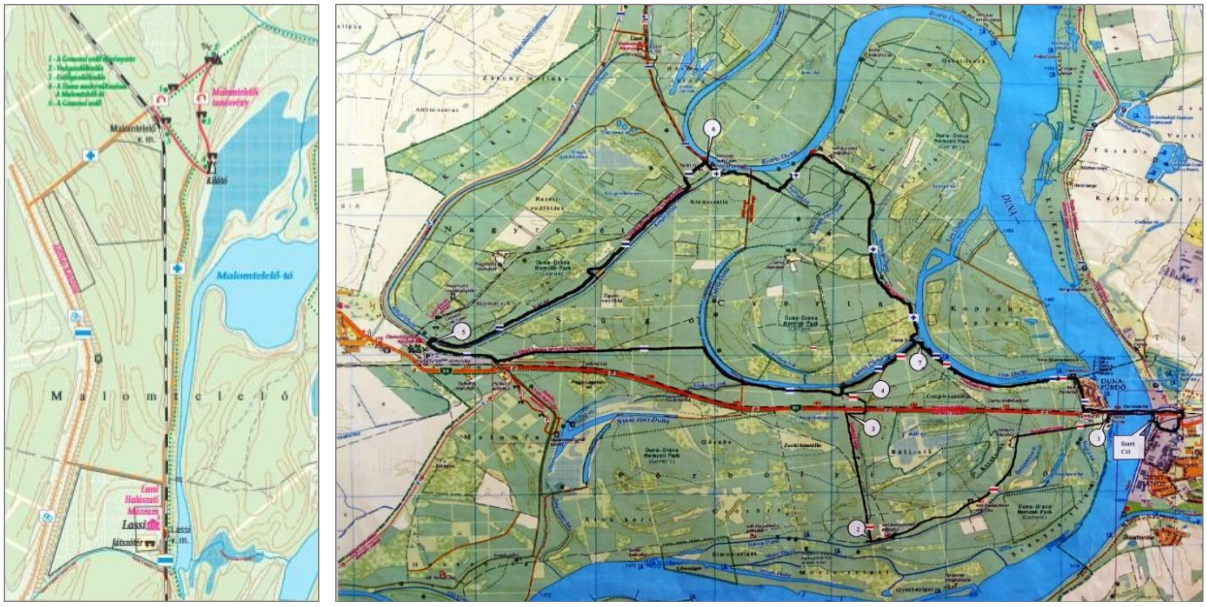
I. FÜGGELÉK

A Gemenc térségi Dunapart és ártéri erdőterületek kerékpározhatóságának javítási lehetőségei

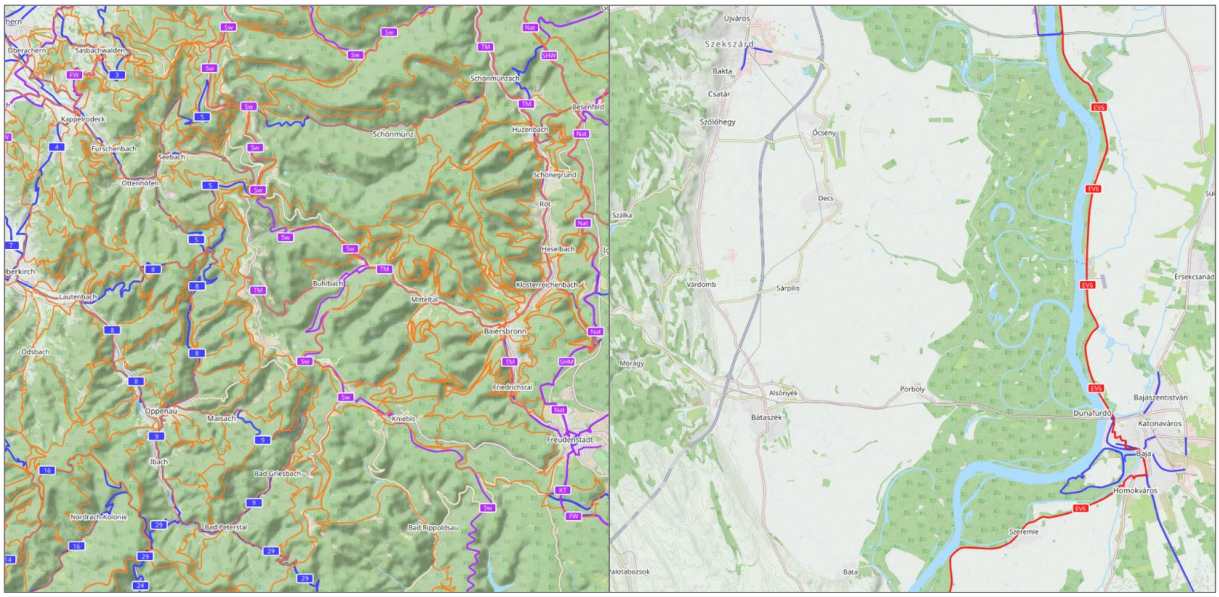
A jobbára tervezési területen kívül eső, de Szekszárd lakossága rekreációs célpontjaként tekinthető, egyelőre igencsak alacsony szinten látogatható Gemenc térségi Dunapart és ártéri erdőterületek kerékpározhatóságának javítási lehetőségeivel – mivel e kérdéskör lényegében kívül esik a hálózati terv elfogadásával érvényessé váló tervjavaslat tárgykörén – e külön problémafelvető függelékben részletesebben foglalkozunk.

A látogathatóságot jól érzékelteti, hogy az erdő belső részét kijelölt, vagy hivatalosan ajánlott kerékpárút egyáltalán nem érinti (a Sió zsilip és a Holt-Sió környékét leszámítva az egyetlen bizonytalan jelölésű kerékpározható útvonal az árvízvédelmi töltésen, az erdőn kívül halad), sőt, az erdő déli harmadától és a Holt-Sió környéki nyúlványtól eltekintve abban turistautak se haladnak. Az erdő déli részének erdőgazdasági útjaira felfűzve kerékpáros körtúra útvonal-javaslatok lelhetők fel az interneten.



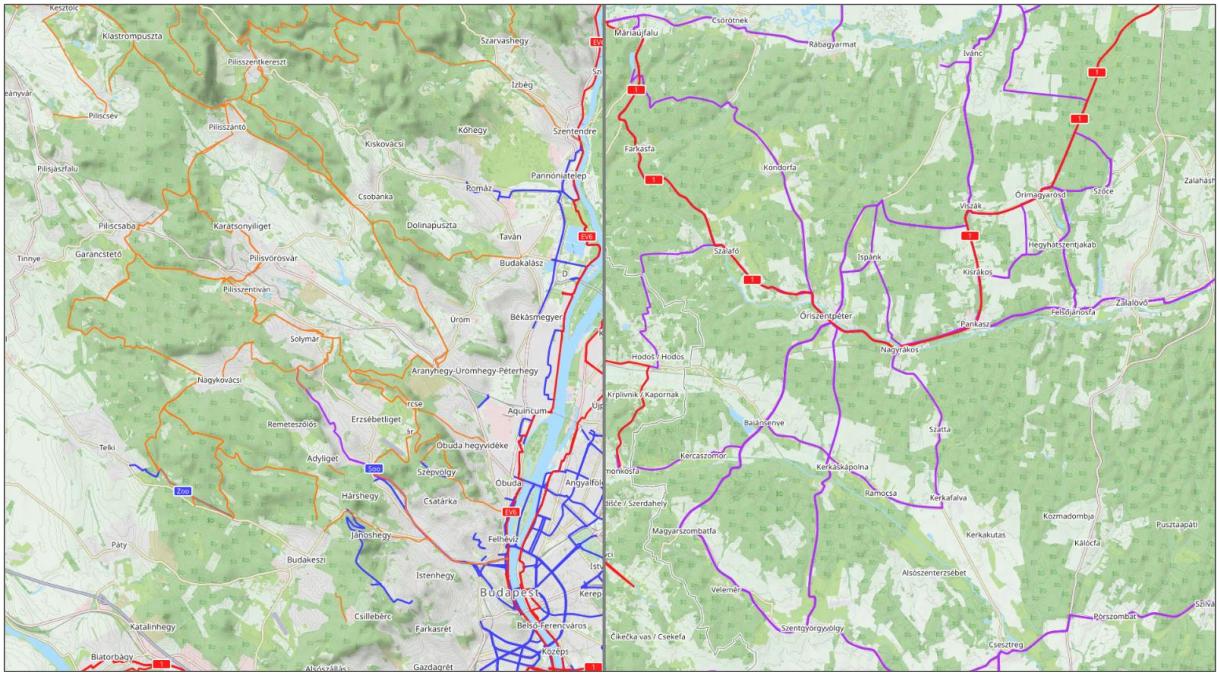


Érdemes összevetni a kerékpározható erdei túraútvonalak hálózatát és sűrűségét az alábbi két esetben, a németországi Fekete-erdőben (balra) és ugyanolyan méretarányban a Gemenci erdő térségében (jobbra). Fontos, hogy ezeket ugyanannak a globális kerékpáros térképszolgáltatónak a felületén találjuk, és ugyanolyan nagyságú földrajzi terület került a kivágatba (megj.: a Gemenci erdő nyugati peremén húzódó kerékpározható útvonal hivatalosan nem kerékpárút). Hasonlóan nagy kontraszt rajzolódna ki a hazai ún. PilisBike (hegyi-erdei kerékpározásra kijelölt túraútvonal hálózat[29]) összevető ábrázolása esetén is.



Ábra: A „MTB" útvonalak hálózata és sűrűsége a németországi Fekete-erdőben – balra – és ugyanolyan méretarányban a Gemenci erdő térségében – jobbra (megj.: mindegyik vonalszín valamilyen szintű kijelölt kerékpáros útvonalat jelöl)

[29] A Pilisi Parkerdő Zrt. 28 útvonalon, 330 kilométer hosszú, kerékpározásra alkalmas túraútvonalat alakított ki a túrázók számára a Pilisben, valamint a Visegrádi- és a Budai-hegységben, döntő részben szigorú védelem alatt álló tájvédelmi körzetben. Az ún. Pilis Bike kerékpáros túraútvonal-hálózat igen jó tájékoztató rendszerrel és 9 "Parkolj és bringázz!" (P+B) pont szolgálja a természetbe vágyódókat.



Ábra: A „MTB” és kerékpáros útvonalak hálózata és sűrűsége a Pilis térségében – balra – és ugyanolyan méretarányban az Örség térségében – jobbra (megj.: mindegyik vonalszín valamilyen szintű kijelölt kerékpáros útvonalat jelöl)

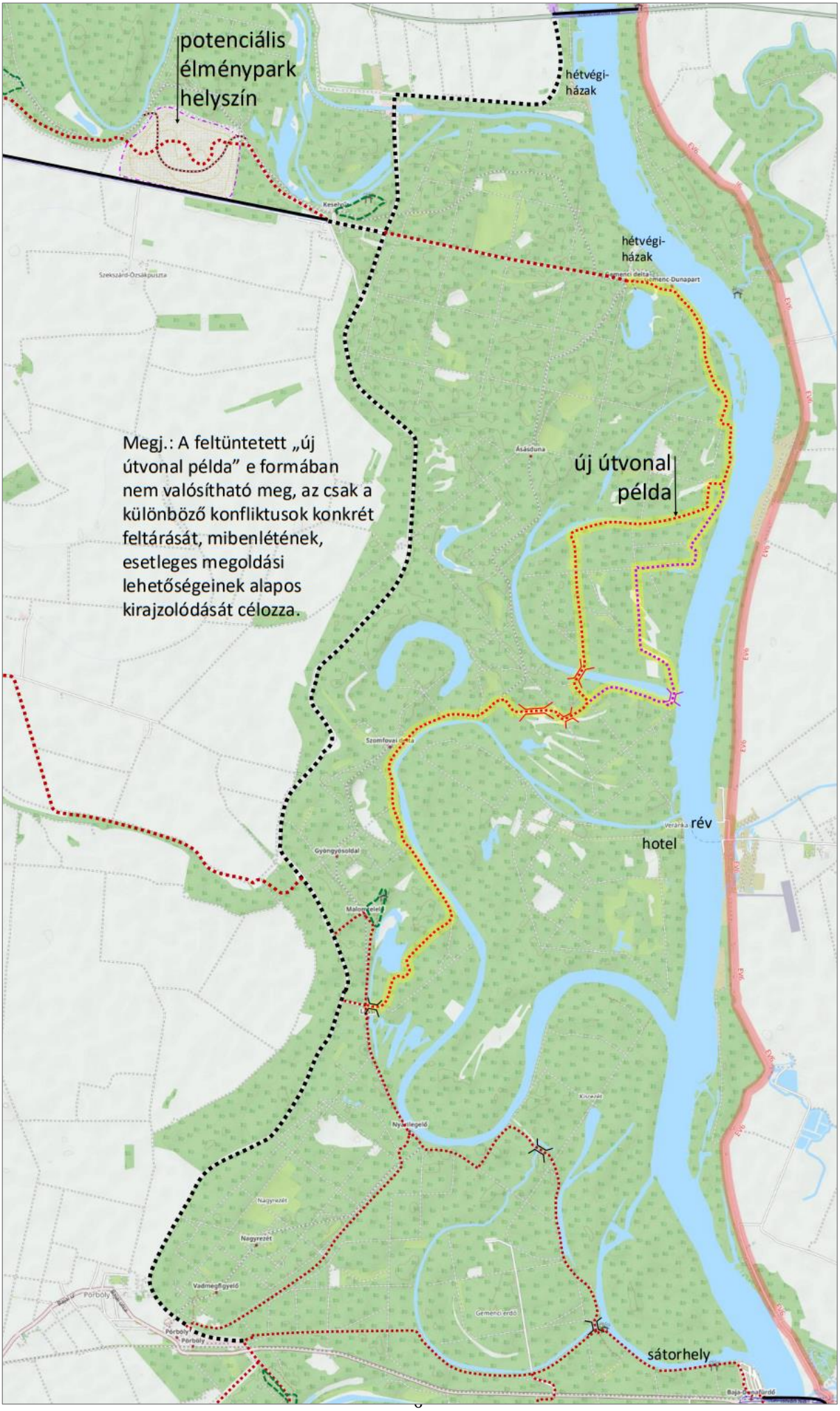
Az alábbi fotók a Fekete-erdőben elég jellemzően (takarékosan és környezetbe illeszkedően) létrehozott stabilizált földesutak képezik a kerékpáros (és gyalogos) túraútvonalak alaphálózatát.

A Gemenci erdőt jól feltárják az erdészeti utak, azonban a kerékpáros látogathatóság egyértelművé tétele hiányzik (a behajtani tilos, kivéve engedéllyel jelzőtáblák, illetve a sorompós zárások éppenséggel nem hatnak bátorítólag a kerékpáros turizmusra), és a burkolat minősége sem mondható kielégítőnek (lenti képek a Keselyűsi út Dunáig terjedő folytatásában készültek: az aszfaltozott út a Dunával párhuzamos töltésen vezet).

Az erdőt a kerékpáros látogathatóság egyértelművé tétele hiányában is azért előszeretettel barangolják be a kikapcsolódásra vágyó, bátrabb kerékpárosok (lenti képek).

A Gemenci erdő és a Duna partvonala páratlan látványban és gazdag a vadregényes helyszínekben. A következő képek ezt kívánják demostrálni.

A következő oldal egészoldalas ábráján az erdő északi (Szekszárdhoz közelebbi) részének jobb **kerékpáros feltárására** teszünk konkrét, megvitatható felvetést, különös tekintettel a Duna partján való kerékpározás lehetőségére és a körtúra jellegű útvonalszervezés igényére (alászínezéssel kiemelt új kerékpáros túraútvonal – kettő nyomvonalváltozat). A felvetett útvonal e formában szinte bizonyosan nem megvalósítható, az a különböző konfliktusok konkrét feltárását, mibenlétének, esetleges megoldási lehetőségeinek alapos kirajzolódását célozza. Az útvonaljavaslatnak optimális esetben fontos összetevője lenne – rövid szakasz erejéig – egy időszakos vizes rét fahídon való bekapcsolása és egy holtág (keskenyebb vízi folyosó) fahíddal való keresztezése. Ezeket leszámítva természetesen a meglévő erdészeti utak felhasználása indokolt. Itt is hangsúlyozzuk, hogy ez az útvonali felvetés semmiképpen nem része a tervezői javaslatként elfogadásra előterjeszteni tervezett hálózati tartalomnak.


potenciális élménypark helyszín
hétvégi-házak
hétvégi-házak
Megj.: A feltüntetett „új útvonal példa” e formában nem valósítható meg, az csak a különböző konfliktusok konkrét feltárását, mibenlétének, esetleges megoldási lehetőségeinek alapos kirajzolódását célozza.
új útvonal példa
rév
hotel
sátorhely

Ábra: A turisztikai piac kínálati versenyének egyre magasabb szintjét érzékeltető példák („instapozitív” helyszínek)

A Szekszárd térségi kerékpározáshoz (is) kötődő turisztikai vonzerő kínálati palettájából kiindulva kisebb „kontrolmentes” ötletelést végeztünk a „pár faluban tudnak róla” ismertségű attrakción bőven túlmutató (akár a globális „húha!” ingerküszöböt elérő) különlegesség lehetőségeit keresve. Szekszárd „felkerülhet a térképre”? Abból indultunk ki, hogy a vonzerőt képviselő „valaminek” nem szükséges nagy méret, elegendő egyetlen, de erős üzenetű „instapozitív” helyszín. A „valami” a Gemenci erdő térségében jellemző specialitások (egyenként is) attraktív kínálatából álljon elő (élővíz, láp, erdő, kisvonat, turista-/kerékpárút, kishidak, kilátótorony).

Nyilván a kívánt erős üzenet igényelheti az extrém skála magasabb fokozatát, emiatt a tájképileg és élőhelyileg is védett területen valószínűleg kívül kell esnie (de azért legyen a turisztikai célpontok láncolatában), ettől függetlenül fontos, hogy az összetevők környezetazonosak legyenek. A feladat elvégzéséhez – a legkülönbözőbb parancsok megadásával, próbálgatásos úton – segítségül hívtuk az AI-t és a PhotoScape-et.

Fontos, hogy a végeredményként létrejött ábrát (következő oldali egész oldalas kép) csak illusztrációként kell értelmezni: a funkcionálisan és környezetazonosság szempontból is nyilvánvalóan tökéletlen, túlzó és giccsesnek is mondható produktum ebben a formában nem maga a javaslat, hanem egy gondolkodásra késztető képi üzenet. Minden hibája ellenére, a konstrukció mindenképpen sikeresen érzékelteti, hogy a néhány lélekemelő összetevő – kiránduló út, kisvonat, erdő, élővíz – térben való besűrítése milyen eszményi atmoszférát képes létrehozni.

Ábra: Egy ötlet a magas ingerküszöböt elérő turisztikai különlegességre – a helyi attraktivitások kínálatából (élővíz, láp, erdő, kisvonat, turista-és kerékpárút, kishidak, kilátótorony), a mesterséges intelligencia bevonásával összeállítva. Ez az eredmény csak illusztráció, mely nyilvánvalóan tökéletlen funkcionalitás és a környezetazonosság szempontból is, tehát ebben a formában nem maga a javaslat, hanem csak egy gondolkodásra motiváló képi üzenet. A konstrukció mindenképpen sikeresen érzékelteti, hogy néhány lélekemelő összetevő térben való besűrítése milyen eszményi világot képes létrehozni.

II. FÜGGELÉK

Kerékpáros közlekedés erdőben és védett területeken – hazai példák

Példák természetközeli kerékpárutakra – a hazai gyakorlat áttekintése

Az erdőkben épített kerékpárutak vonatkozásában egyelőre nincs nagyon sok tapasztalatunk, ezért nagyon értékes az eddigi hazai példák összegzése. Itt elsősorban a Pécs-Orfű kerékpárút tapasztalatait összegezzük, de mindenekelőtt felvonultatjuk az ország első komolyabb erdei, illetve természetközeli kerékpárútjainak kivonatát.

Az erdei (dombsági, síksági, vagy ártéri természetközeli) kerékpározható útvonalak általános jellemzője, **előnye az attraktivitás**, emellett hogy a turistaösvények és – elsődlegesen erdőgazdálkodást, vízügyi feladatokat szolgáló – üzemi utak azonnal, **építési beavatkozás nélkül is rendelkezésre állnak**, vagy fejlesztésük kis költséggel is megoldható. Tagolt topográfiai környezetben a dinamikus hosszesés jelenthet nagyobb hátrányt: jelentősebb szinthullámzás a komfortot rontja, a meredek szakaszokon pedig a talaj eróziója és csúszása lehet gond, így emiatt itt szóba jön a lokális talajstabilizáció, vagy akár a szilárd burkolat szükségessége.

Ábra: A Sukoró Nadap kerékpárút és az Által-éri kerékpárút

A már megvalósított hazai erdei kerékpárutakat megtekintve hamar megállapíthatjuk, hogy **egyelőre még inkább jellemző a burkolt útvonalak tervezése**. Erre példák a tatai (nem erdei, de természetközeli) Által-éri kerékpárút, a Sukoró - Nadap között kiépített erdőt keresztező kerékpárút, valamint a Füzéri várhoz kapcsolatot adó új kerékpárút.
A Pécs-Orfű kerékpárút lenti részletesebb értékelésében tetten érhető, hogy az erdei burkolt kerékpárút **nem csak a természet megőrzéséért felelős szervezetek szemszögéből aggályos**, hanem még **a kerékpározás szempontjából is számos hátránnyal já**r (sokak szerint veszélyes a lejtőkön jellemző nagy sebességnél az őszi csúszósság), így tehát a kerékpáros civilek is inkább a stabilizált burkolat mellett állnak ki.

Egy alapjaiban eltérő és nagyon előremutató megoldásnak lehet minősíteni a nem épített, hanem csak kerékpározásra kijelölt hálózatokat (pl. Pilis Bike), azonban az erdőket érintő kerékpáros turizmusnak esetenként (különösen ha a kapcsolat részben napi közlekedési szerepet is betölt) a szimpla kijelölésnél minőségileg valóban több kellene, a fő útvonalakon például a kijelölésnél már magasabb szolgáltatási szint indokolt. **Kitűnő kompromisszumos megoldásnak** (etalon értékű jó példának) **tekintjük a Remete-szurdok aszfalt nélkül tervezett kerékpárútjának terveit** (részletesebben bemutatjuk).

Ábra: A Füzéri várhoz kapcsolatot adó kerékpárút

Jelen ismereteink szerint a legmegfelelőbb takarékos megoldás a **mechanikai stabilizálás, vegyianyagok hozzáadása nélkül**: ennek lényege a folyamatos szemszerkezetű (pl. NZ 0/35 „poros murva") zúzottkő elterítése, adott talajtípusoknál a porzás megakadályozásához a zúzottkő és a talaj keverése, és kulcsfontosságú a felület egyenletesre profilozása, megfelelő tömörítése. Gépi hengerlést, döngölést követően szinte beton keménységű és rendkívül sima felület nyerhető. Mindig nagy a jelentősége a megfelelő csapadékvíz elvezetés megoldásának, a pangó és a romboló erejű áramló víz elvezetéséhez a pálya- és árokprofil megfelelő kialakításával és – természeti környezetben – elsősorban szivárgók elhelyezésével.

Ábra: Kerékpározásra kialakított stabilizált földút az Appalech hegységben (North_Bend_Rail_Trail)

Ábra: A Remete-szurdokban kerékpározásra alkalmassá tett turistaút

Az erdészet feladatait ellátó szervezetek szemszögéből az erdészeti feltáró utak célja elsődlegesen az erdővel kapcsolatos munkák kiszolgálása (erdészet, hatóság, természetvédelem), de *megengedett*, hogy azokat a turisták is használják. A kerékpározható erdei hálózat tervezése során kiemelt figyelemmel kell lenni a turizmus (kerékpározás) és a természetvédelem céljainak ütközéseire, illetve az erdészeti munka zavartalanságának lehetőség szerinti biztosítására.

Az erdőkben a kerékpárral és egyéb eszközökkel túrázók által betartandó szabályok ismerete jellemzően igen alacsony szintű, maga a szabályozás is ellentmondásosnak mondható. Mind a szabályozási tartalom, mind a szabályok használók felé történő kommunikálása, érvényre juttatása területén fejlesztés indokolt, főként a kommunikálás módja megoldások kidolgozására szorul.

Remete-szurdok aszfalt nélküli kerékpárútja

Remeteszőlős–Budapest a Remete-szurdokban: a tervezés alatt álló kerékpár-útvonal kijelölés (a szurdokbéli szakasz egyes pontjain az út javításával) küszöbön áll, ez legalizálja az évek óta meglévő használatot. Amennyiben az útvonalat elsősorban munkába járásra használják a település lakói és a nagykovácsiak Budapest felé, a kerékpározás hétvégi tiltása indokolt lehet a gyalog kirándulók biztonsága érdekében.

A masszívan védelem alatt álló szakaszon nem tervezett szilárd burkolat építése, hanem a kerékpározhatóság javítása csak tereprendezésre („lokális úthibák javítása” talajstabilizálással – 6 cm mészkőliszttel kötött folytonos szemeloszlású murva burkolat, 15 cm M56 stabilizált burkolatalap) és szükség szerint medervédelmi beavatkozásra (25 cm kőszórás, 20 cm homokos kavics ágyazat és geotextília), illetve bélésfal építésére (szárazon rakott terméskőből) szorítkozik. A projekt előirányoz még rőzsefonás készítésével rézsűvédelmet, valamint homok ágyazaton terméskő-folyókával megoldott csapadékvízelvezetési feladatokat.

Ábra: Áthelyezett útkeresztezés a Szuadó völgy előtti kanyarban

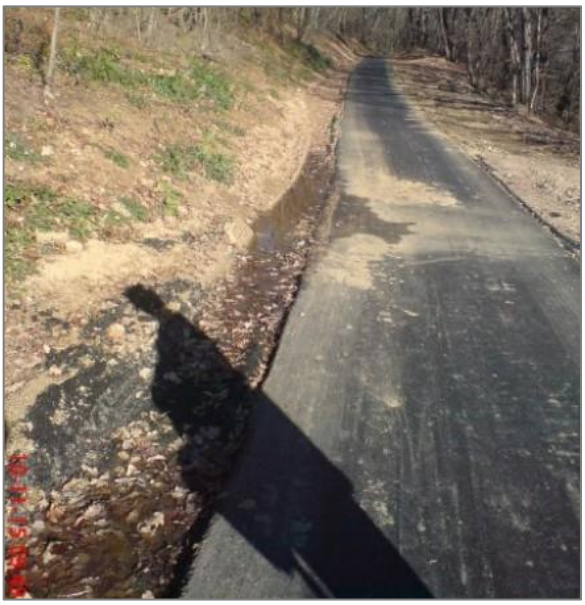
A Pécs-Orfű kerékpárút tapasztalatai

A Pécs Orfű kerékpárút létesítésének ötletét 1994-ben a Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub vetette föl. Az ekkor végzett kerékpáros közvélemény-kutatás ugyanis egyértelműen jelezte, hogy a pécsi kerékpárosok a Pécs-Orfű útirányt tartják a legfontosabb fejlesztendő turisztikai útvonalnak. (A másik kiemelt útvonal a Pécs belváros – Kertváros útirány volt, itt 1996-ban épült meg a Verseny utcai kerékpárút a Pécsi víz feletti kerékpáros híddal.)

Ábra: Erdészeti feltáróút keresztezés sárrázóval

1997-ben a Környezetünkért Alapítvány megrendelésére a Viaprodukt Kft készített a kerékpárútra több változatot is tartalmazó tanulmánytervet (később ugyanez a cég készítette a kiviteli terveket is). Ugyanez év áprilisában, a Föld Napján több mint 200 kerékpáros biciklizett ki Pécsről Orfűre, demonstrálva, hogy van igény a kerékpárútra.

Ezt követően a Pécs-Orfű kerékpárút koncepció bekerült a hivatalos fejlesztési tervekbe. 2009. év végén a kerékpárosok észlelték a nyomvonal kitűzését, többen tiltakoztak a természetkárosítás miatt. Az építés során nem csak természeti, hanem más problémák is adódtak a nyomvonallal (pl. víznyelők), de a legnagyobb felháborodást az keltette, hogy Orfű előtt a Szuadó völgynél a kerékpárút az autóutat egy beláthatatlan útkanyarban keresztezte. Ezért az építés közben jelentős földmunka árán módosították a nyomvonalat, eltolva a keresztezést egy jobban belátható útszakaszra.



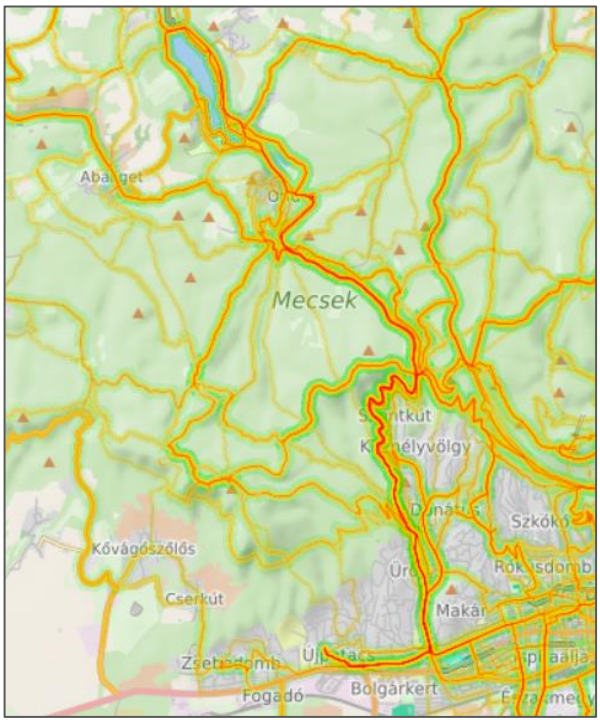
Ábra: A vízelvezetést szivárgórendszer hivatott biztosítani

Ezekről a gondokról a helyi média részletesen beszámolt. A minőségi észrevételekkel kapcsolatban (útalap hiánya, összetört, megsüllyedt útburkolat) a kivitelező biztosította a médiát, hogy az út minősége megfelelő lesz és hibákat kijavítják. Fennmaradt aggályok: a kerékpárutat keresztező erdészeti utakon várhatóan nagy sárfelhordás lesz, ki fogja ezt rendszeresen letakarítani? Bírni fogja a kerékpárút az áthaladó rönkszállító teherautók súlyát? A kivitelező nyilatkozata szerint ezeken a helyeken megerősítették az útalapot, hogy elbírja a kerékpárúton áthaladó nehéz erdészeti járműveket.

Sok helyen problémásnak látszik a vízelvezetés, a hegyoldalról lefolyó esővíz sarat hordhat az útra. Az út mellé egy szivárgó rendszert építettek.
További problémát fog jelenteni az aszfaltburkolatra hulló lombtömeg, annak a takarítása (nedves, nyálkás avar balesetek forrása lehet). 1994-ben a kerékpárosoknak eszébe sem jutott aszfaltburkolatú utat kérni (akkor még elképzelhetetlen volt egy ilyen nagy összegű beruházás!). A PTKK a meglévő erdészeti utak feljavításával egy esőben is járható zúzottköves-murvás útburkolatot javasolt a keleti légakna – Patacsi mező – Vásáros út nyomvonalon.

A kerékpárút műszaki átadás-átvétele során több gond is fölvetődött (az első szakasz bejárása végén a rögzített lista 49 pontot tartalmazott), ezek kijavítása a kivitelező feladata. Úgy tűnik, a menet közben fölvetődött problémák egy része korrektül orvosolható. A tervezés 15-20 km/h (!) sebességgel számolt, ellenben a tapasztalatok az 50…70 km/h lejtmeneti csúcssebességeket valószínűsítik. Ha az eredeti burkolatjavaslat valósult volna meg, az nemcsak költséghatékonyabb lett volna, de a sebességeket is az ésszerű határok között tartotta volna, arról nem is szólva, hogy a lomb sem okozna különösebb gondot. A bejáráson többször javasolt sebességkorlátozó táblák viszont nem tűnnek különösebben életszerűnek, ha a cél valóban a tempócsökkentés.

Az út három szakaszon az erdészeti feltáró úttal közös. A gondot várhatóan nem az igen korrekt hozzáállású erdészet gépei okozzák majd, hanem a fatolvajok és a quadok, meg talán pár nekivaduló endurós. A kerékpárosok (heterogén és így szép) társadalmának ellenben fontos próbaköve lesz, hogy miként bánunk majd a már most is szépszámú futóval (akik köztudottan a balratarts szabályát követik) és a megjósolhatóan szintén megsűrűsödő gyalogturistákkal, akik ugyancsak ezt a pályát fogják használni. Eltekintve a fenti problémáktól a kerékpárút megépítése nagy előrelépést jelent, ugyanis a létesítmény szükségességéről bárki meggyőződhet: az év bármelyik szakában lehet látni kerékpárosokat a szerpentinen, tavasztól őszig szinte állandónak mondható a bringások jelenléte. Az elmúlt hónapokban pedig a kerékpárosok birtokba vették az utat. A Pécs-Orfű kerékpárút megépítése nagy előrelépést jelent a térség turisztikai fejlődésében!



Ábra: A Pécs - Orfű (- Abaliget) kerékpáros túraútvonal népszerűsége kirajzolódik a forgalmi hőtérképen

Szilárd burkolat nélküli természetközeli kerékpárutak pályaszerkezete

Ábra: felázott erdészeti földút

Természetvédelmi megfontolásból, de adott esetben takarékossági okokból számos esetben van szükség vegyes funkciójú stabilizált földutak[30] és stabilizált kerékpárutak megvalósítására. A földút stabilizálása mintegy negyede az aszfaltozás költségeinek. Számos példa létezik stabilizált földutas kerékpárutakra és a földutak (vagy „földes utak") megfelelő teherbírásának biztosítására, illetve szerkezetének un. determinizálására (a kátyúk keletkezésének, vagy az útpálya megsüllyedésének megakadályozása, stb.) különböző eljárások léteznek. Földes utaknál az egyik legfontosabb probléma a „talajba süllyedés", a másik a porzás (ha az út porzik, azzal kátyúk keletkeznek). A szilárd burkolatnak nem minősülő stabilizálási megoldások a következők:

- mechanikai talajstabilizáció
- folyamatos szemszerkezetű zúzottkőpálya (poros murva)
- bitumenpermetezés, bitumenes itatás
- biokatalizátoros talajstabilizáció
- kalcium-kloridos talajstabilizáció
- Ecobond-technológia

[30] Földút („földes út") és szilárd burkolattal nem rendelkező egyéb utaknak tekintjük az eredeti termett talajú, vagy ahhoz hasonló anyagú (pl. zúzottkő, kavics, murva, kohósalak stb) utat, melyen legfeljebb talajszerkezet javító beavatkozás történt. Ezzel szemben a szilárd burkolatú út meghatározása: szabályos alakzatban lerakott kő, műkő, vagy beton, aszfalt, vagy itatott makadám burkolattal rendelkező út.

A legnépszerűbb megoldás a mechanikailag stabilizált földút készítése, mely megfelelő lehet például erdei kerékpárutak kivitelezésénél, vagy meglévő földes utak kerékpározhatóvá tételénél.

A porzás megakadályozására az egyik megoldás a kalcium-kloridos talajstabilizáció. A kalcium megköti a levegő páratartalmát, így a porzás megszűnik. A hatás időtartama azonban nagyon kevés. Hasonló eljárás még a biokatalizátoros talajstabilizáció. Jelen ismereteink szerint a legmegfelelőbb takarékos megoldás a mechanikai stabilizálás, vegyianyagok hozzáadása nélkül: ennek lényege a folyamatos szemszerkezetű (pl. NZ 0/35 „poros murva") zúzottkő elterítése, adott talajtípusoknál a porzás megakadályozásához a zúzottkő és a talaj keverése, és kulcsfontosságú a felület egyenletesre profilozása, megfelelő tömörítése. Gépi hengerlést, döngölést követően szinte beton keménységű és rendkívül sima felület nyerhető. Mindig nagy a jelentősége a megfelelő csapadékvíz elvezetés megoldásának (a pangó és a romboló erejű áramló víz elvezetéséhez a pálya- és árokprofil megfelelő kialakításával és – természeti környezetben – elsősorban szivárgók elhelyezésével). A 0-35-ös poros murva fizikai adottságai miatt jól tömöríthető, finom szemcséi cementálódnak, ezért állag-megtartásuk kiváló. A poros murva jól alkalmazható sáros, süppedős területek felkeményítésére is.

Ábra: A Fertő tó körüli kerékpárút ausztriai szakasza Neusiedler és Podersdorf között (a 3 km zúzottköves földút sima, jól járható)

Ábra: Jól járható stabilizált vegyes használatú kerékpáros útvonal Kapuvár és Mosontarcsa (Andau) között

Ábra: Kitűnően kerékpározható stabilizált erdei útvonal a pestszentlőrinci XVIII. kerületi Halmierdőben (egyszerű zúzottköves beszórás, behengerléssel)

Mivel az erdei kerékpározás szempontjából meghatározó jelentőségű az 2009. évi XXXVII. tv. – az „**Erdőtörvény**” – ezt szabályozó tartalma, itt kivonatoljuk a legfontosabb előírásokat.

Az erdő látogatása

91. § (1) * Az erdőben – annak rendeltetésétől függetlenül – pihenés, üdülés, sportolás és kirándulás céljából gyalogosan, **kerékpárral**, lóval, valamint az erdészeti feltáróhálózat részét képező erdei úton sport vagy turisztikai célú, lóval vontatott járművel **bárki saját felelősségére közlekedhet**, illetve ott tartózkodhat, **amit az erdőgazdálkodó tűrni köteles, kivéve, ha** *

a) más jogszabály azt korlátozza, vagy

b) az arra jogosult **a látogatás korlátozását** az e törvényben foglaltak alapján **elrendelte**.

(1a) * Az állam illetve a helyi önkormányzat 100%-os tulajdonában nem álló erdőben az erdészeti feltáróhálózat részét képező erdei úton kívül való lovaglást, és kerékpárral való közlekedést az erdőgazdálkodó korlátozhatja, illetve megtilthatja, ha a terület tulajdoni jellegét és a korlátozást, illetve tiltást a területen megfelelően jelzi.

(1b) * Az erdőben **abban az esetben lehet a megjelölt turistaúton kerékpározni** és lovagolni, a megjelölt kerékpáros úton lovagolni, **ha az együttes használat lehetősége jelzéssel az adott turistaúton** vagy kerékpáros úton **megjelölésre került**.

(1c) *

(1d) * A megjelölt turista- vagy kerékpáros utak **kereszteződésén** a lovas kizárólag **lépésben** haladhat át.

(1e) * Az erdőben sport vagy turisztikai célú, lóval vontatott járművel turistaúton közlekedni tilos.

(2) Aki erdőben nem erdőgazdálkodással összefüggő tevékenység céljából tartózkodik, az e törvény alkalmazásában az erdő látogatója.

(3) Az erdőgazdálkodó és az erdő tulajdonosa az erdő látogatójától a látogatásért díjat nem kérhet, azonban jogosult a ténylegesen felmerült kárának és költségének megtérítésére.

(4) Az erdő látogatója

a) az **erdei életközösségben**, az erdő **talajában** és az erdészeti létesítményekben **kárt nem okozhat**,

b) az **ott tartózkodók pihenését**, valamint a rendeltetésszerű erdőgazdálkodási tevékenységet indokolatlanul **nem zavarhatja**.

(5) * Üdülési, sportolási, illetőleg kirándulási célból – a kijelölt út kivételével – gyalogosan, **kerékpárral** és lóval **sem vehető igénybe**

a) az **erdősítés** területe, amíg a rajta lévő faállomány a két méter átlagos magasságot el nem éri;

b) az **erdőrezervátum magterülete**.

(6) * Kiépített parkerdei utat lovaglás céljára kizárólag az erre a célra kijelölt szakaszon lehet igénybe venni.

(7) * Kiépített parkerdei utat lóval vontatott járművel nem szabad igénybe venni.

92. § (1) * Az erdőben látogatás céljából járművel – ideértve a nem sport vagy turisztikai célú, lóval vontatott járművet, valamint a **300 W** teljesítménynél nagyobb névleges teljesítményű motorral rendelkező **kerékpárt** is – közlekedni csak *

a) a közforgalom számára megnyitott erdészeti magánúton,

b) a (2) bekezdés szerint járműközlekedésre kijelölt erdei úton, valamint

c) az erdőgazdálkodó beleegyezésével az erdészeti feltáróhálózat részét képező egyéb erdei úton szabad.

(2) * Erdőben **erdészeti feltáróhálózat részét képező utat** járműközlekedésre az erdőgazdálkodó javaslata alapján vagy harmadik fél kezdeményezése esetén az erdőgazdálkodó egyetértésével **az erdészeti hatóság jelöl ki**.

(3) Az erdészeti hatóság a kijelölést az út műszaki tulajdonságaihoz igazodva **egyes járműfajtákra korlátozhatja**.

(4) * Az erdőben járműközlekedésre kijelölt utat **mindenki saját felelősségére veheti igénybe**.

(5) *

92/A. § * Erdőben, illetve az erdészeti feltáróhálózat részét képező erdei úton quaddal, terep-motorkerékpárral, segédmotoros kerékpárral, valamint motorkerékpárral – erdőgazdálkodási célú járműforgalom kivételével – közlekedni tilos.

93. § (1) Az **erdőgazdálkodó hozzájárulásával szabad** az erdőben:

a) huszonnégy órát meghaladóan üdülési, illetőleg sportolási célból tartózkodni, táborozni, továbbá sátrat felverni;

b) **turistaútvonalat kijelölni és létesíteni**;

c) turisztikai berendezést, létesítményt építeni és fenntartani;

d) ideiglenes árusítóhelyet üzemeltetni;

e) e törvényben külön nem nevesített sportversenyt rendezni.

(2) * Erdőben lovas és technikai sportversenyt rendezni csak az erdőgazdálkodó hozzájárulásával és – a (2a) bekezdésben foglalt kivétellel – az erdészeti hatóság engedélyével lehet.

(2a) * Lovas vagy technikai sportverseny rendezéséhez

a) védett természeti területen lévő erdőben a Tvt.-ben meghatározottak szerint,

b) védett természeti területnek nem minősülő Natura 2000 területen lévő erdőben az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló rendeletben meghatározottak szerint a természetvédelmi hatóság engedélye szükséges.

(3) Az erdőgazdálkodó köteles az erdőgazdálkodási tevékenysége során megrongálódott jogszerűen kialakított turistautat, turisztikai berendezést, létesítményt haladéktalanul az eredeti állapotában helyreállítani, illetve rendeltetésszerű használatra alkalmassá tenni.

(4) Nem állami feladat végrehajtásával összefüggően az erdőben jelet, mérő-, vagy gyűjtőeszközt elhelyezni, valamint az erdei életközösségből, az erdő talajából mintát venni – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – csak az erdőgazdálkodó írásos hozzájárulásával lehet.

(5) Az erdőben kutatási, felmérési tevékenységet végző személy köteles e tevékenységét az erdőgazdálkodónak bejelenteni.

(6) Turista útvonalat jól láthatóan, az e törvény végrehajtására kiadott jogszabály szerint jelzéssel kell megjelölni, és nyilván kell tartani.

94. § (1) Az erdőgazdálkodó **átmenetileg korlátozhatja** (*szerk. megjegyzése: jellemzően honvédségi okból, erdőgazdálkodási munkák és vadászat miatt*) és feltételhez kötheti az erdő egyes részeinek látogatását (…). (…)

III. FÜGGELÉK

Kérdőíves lakossági kikérdezés eredményei (összefoglaló)

A kérdőív bevezetője:

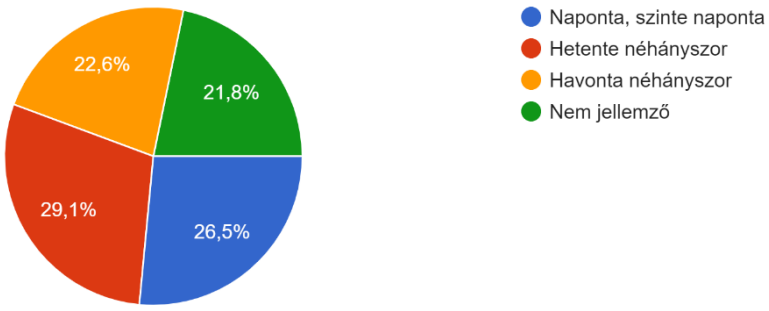
Tisztelt Válaszadó!

Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzata megbízásából készül a város kerékpárforgalmi hálózati tervének felülvizsgálata. Elsőként online kikérdezéssel igyekszünk felmérni, összegyűjteni a város és környéke lakóinak utazási prioritásait, valamint fejlesztési javaslatait. Természetesen a kitöltés anonim módon történik. Kérjük, áldozzon pár percet a kérdések megválaszolására! Fáradozását előre is köszönjük!

A kérdőív kérdései és az arra adott válaszok összegzett eredményei:

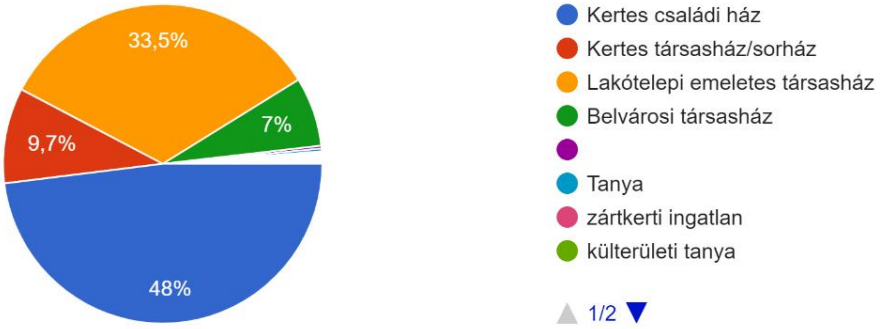
Milyen gyakran jár a tervezési területen? (Szekszárd közigazgatási területén; bármilyen eszközzel)
717 válasz

Milyen gyakran kerékpározik? (bárhol; ideértve az elektromos roller és más mikromobilitási eszközök használatát is; a jövőbeli elképzeléseiről később kérdezzük)
717 válasz



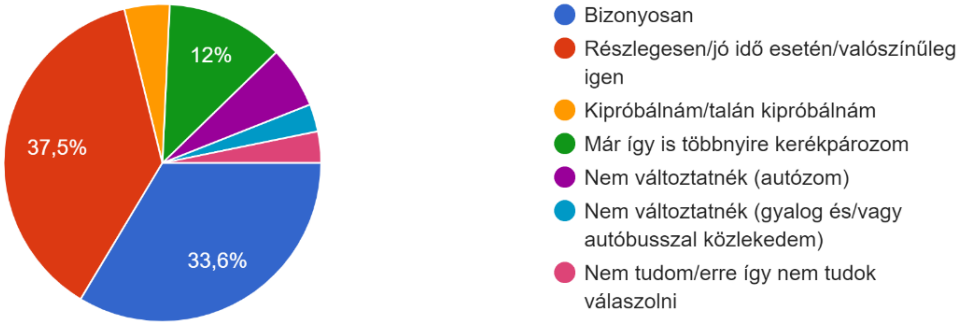
Milyen típusú lakóhelye van?

714 válasz

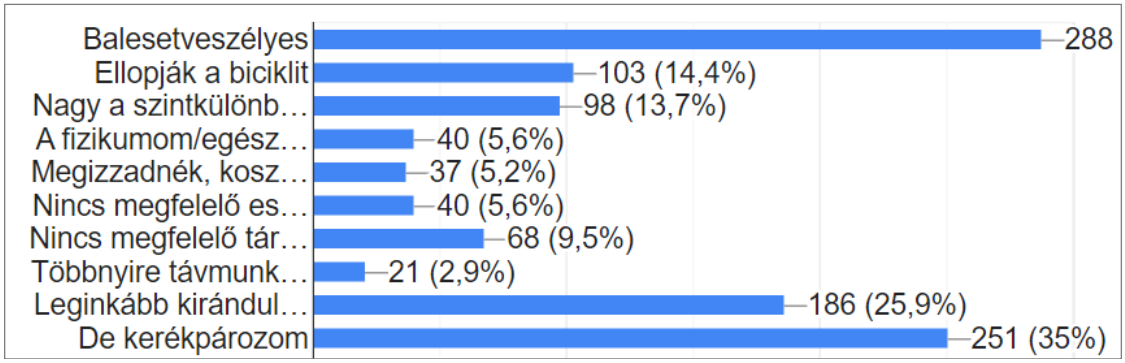


Kerékpárra váltana-e, ha a tipikus útvonalán biztonságos és élvezhető kerékpárút lenne?

717 válasz

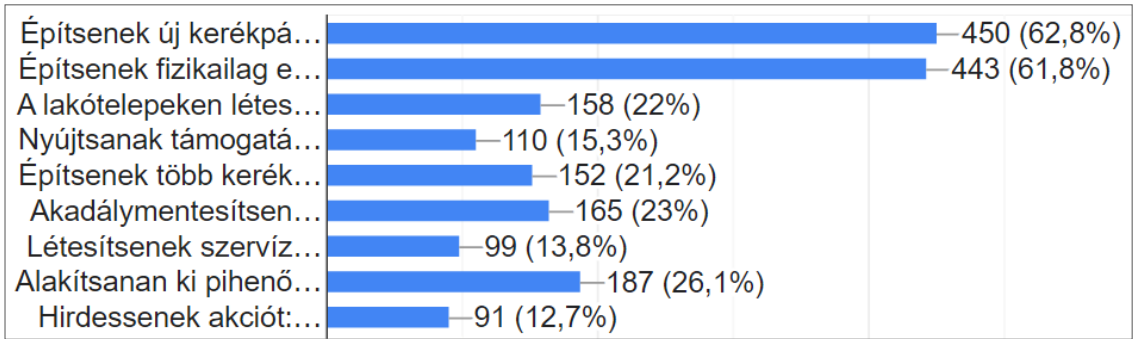


A „**miért nem kerékpározik rendszeresen**?” kérdésre legnagyobb arányban a **balesetveszélyt** jelölték meg indoknak, ezután jelentős lemaradással a lopás és a szintkülönbségek problémájára hivatkoztak. Ezek a körülmények sokszor erősítik is egymást, például a legrosszabbul kerékpározható meredek, keskeny és kanyargós (nehezen belátható) utcák épp a dombokra épült lakóterületek felé találhatók. Ide a kerékpárutak elvezetése se egyszerű feladat, de pedig pont ezekben a relációkban lenne nagyon szükség rájuk.



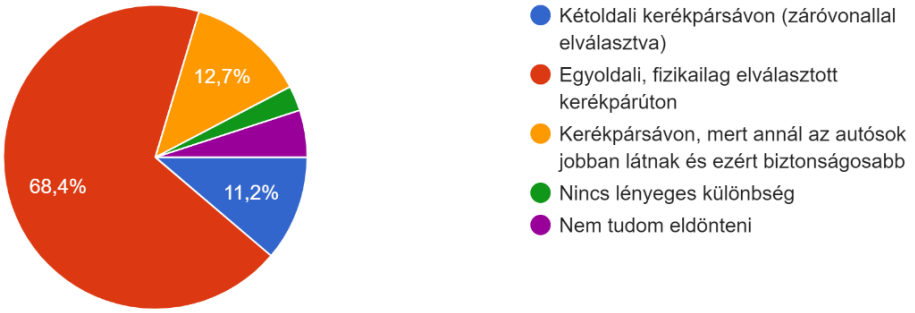
Az „**Ön szerint mit kellene tenni**?” kérdésre legtöbben az „építsenek új kerékpárutakat/-sávokat, ahol jelenleg még nincsen” opciót választották, de majdnem ilyen arányú volt a

fizikai elválasztású kerékpárutak népszerűsége (kizárva a kerékpársávot, az autókkal és a gyalogosokkal közös/azokhoz közeli vezetést).



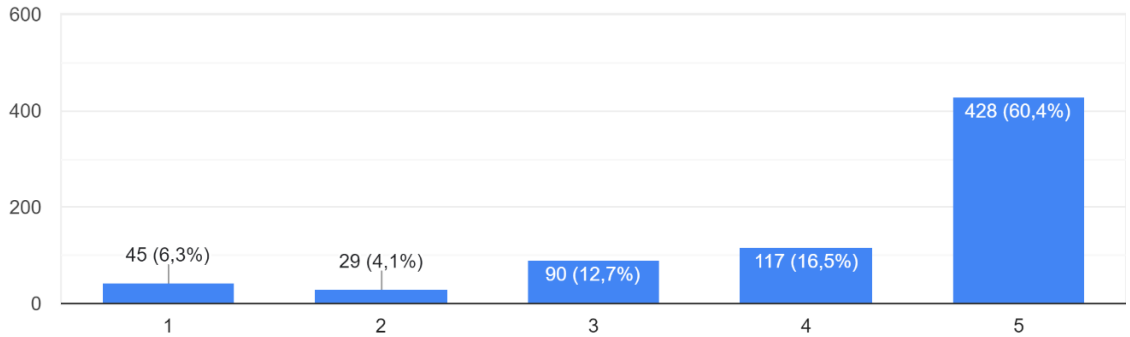
Egy forgalmas települési főút esetén hol kerékpározna szívesebben? (EZ KIHAGYHATÓ KÉRDÉS!)

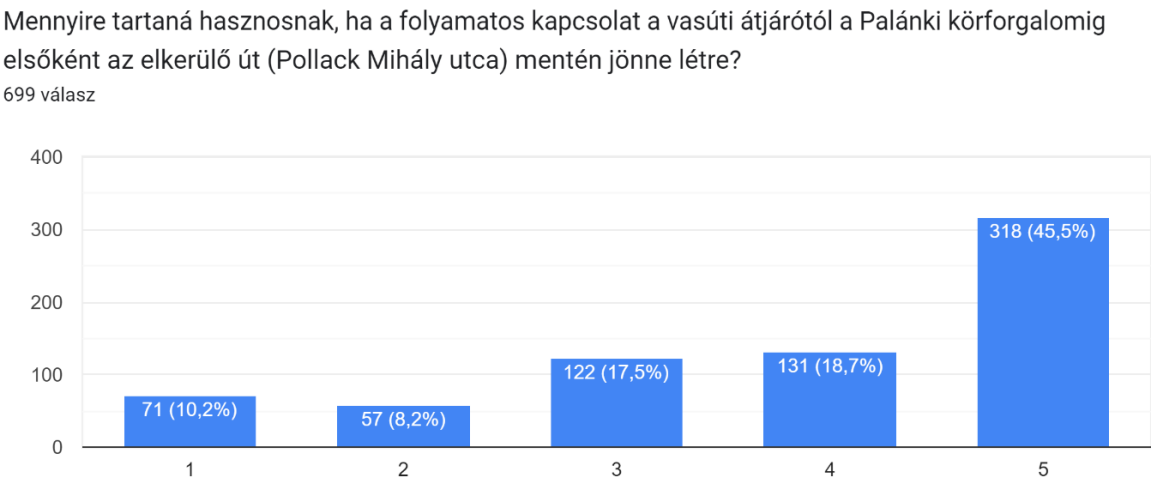
678 válasz



Mennyire tartaná hasznosnak, ha a vasúti átjárótól a Palánki körforgalomig folyamatos és biztonságos kerékpáros útvonal jönne létre? (nem hasznos: 1 ; ... ; nagyon hasznos: 5)

709 válasz





Ön szerint Szekszárd melyik részén (konkrétan melyik utcaszakaszon vagy utcákon) lenne szükség kerékpáros útvonal kiépítésére? Ha van róla elképzelése, kérjük, írja le azt is, hogy milyen típusú létesítményt gondolna ott megvalósítani (pl. kerékpárút, osztott vagy osztatlan gyalog- és kerékpárút, kerékpársáv, piktogramokkal kijelölt forgalomcsillapított utca, stb.) (EZ KIHAGYHATÓ KÉRDÉS!)

Északi városrész
Herman Ottó

Zrínyi utca, Rákóczi utca
Elsőként az utakat kellene megcsinálni, aztán kellene kerékpárutat építeni. A Mérey utcában a burkolat állapota rendkívül rossz!

Központtól Újváros felé

Rákóczi utca, Pollack utca

Belváros, Bodri, Takler, Fritcz pince kerékpáros elérése. Belvárosbol is.

Várdomb és Szekszárd között.
Palánk és a vasútállomás között a főúttól fizikailag elválasztva.

Újváros fele a főúton

Rakoci utca
Béri Balogh utca mentén a gyalogos járdánától külön választott kerékpárút lenne a normális megoldás. Régebben megoldották egy 50 cm-es aszfalt csíkot még hozzá építettek és a gyalogosok illetve biciklisek kölcsönösen szidták egymást. Ott annak javasolnám a sétát a kis gyerekével aki ezzel nem ért egyet vagy aki annak idején ezt jóváhagyta.
Jó lenne ha már a járdákból választják le a bringa utat, legalább a járdát normálisra megcsinálni pl Garay Gimnázium,előtt vagy Széchenyi utca az Erstétől a KÖJÁL ig vicc az a kerékpár út és a járda minősége
Teljes Rákóczi utca
Szekszárd központtól az északi városhatárig, és tovább.

É-D és K-Ny irányú.
Tolnai Lajos, Parászta, Kadarka, Rákóczi

Szent László utca, Mérey utca, Babits utca, Nyomdától egészen az Újvárosi temetőig, Elkerülő út: buszpályaudvartól Palánki ISKOLÁIG, valamint Tolnáig, (Dombori üdülőtelepig) Újvárosi temetőtől a Bor utcáig. Kerékpárút

Rákóczi út
Újvárosi temetőtől a központig normális járda és kerékpársáv

A központ ès az èszaki városrèsz között nem megoldott a kerèkpárral való közlekedès!
Újvárosból Északra kivezető szakasz (Parászta utca és Rákóczi találkozásánál nincs se gyalogos se semmilyen átkelő), az újvárosi temetőnél lévő lápás zebránál a nyugadi oldalon lehetetlen felmenni biciklivel olyan meredek a rámpa, küszöb pedig nincs, rendkívül balasetveszélyes pont!
Bartina utca, piktogramokkal jelölt forgalomlassított utca. Rengeteg agresszív autós van az utcában, a rolleresek, biciklisek folyamatos életveszélyben vannak, és az új társasházak építésével csak nő a forgalom és nő az életveszély. Állandó sebességmérő kamerák kihelyezését is indokoltnak tartom, valamint a nappali 30 km/h sebességhatárt, a Bezerédj utcában is jól működik.

Keselyűsi út elágazótól (külső Samsonite) - Palánk felé, illetve Szekszárd-Sötétvölgy

A Siófoki körforgalomtól lehetne kerékpárút a Sötétvölgyi leágazóig.
Szêchenyi utca, Mészàros L. Utca, Zrínyi

Újvářos

Mátyás király utca-Bogyiszlói út-Csörge tó ; Pollack Mihály utca,
A fő utcán, Széchenyi utcán jó lenne, illetve tovább a Rákóczi utcán kifelé

A meglévő kerékpárutakat kellene összekötni, hogy folyamatosan lehessen haladni.
Várdomb felé is nagy szükség volna kerékpárútra.
Jelenleg életveszélyes az az útszakasz.

Szekszárd - Várdomb

Belváros - kerékpársáv

Központban, Holub, Mikes, Mészáros utca, patakpart, Újváros, Fasor
Rákóczi utca

Újvárosi temetőtől a városközpontig
Rákóczi utca

a szőlőhegyi körforgalom és a decsihegy közt, mindenképpen az autóúttól jól elkülönülve, sok arra az autós versenyző

kössék össze a déli és az északi városrészt bicikli úttal. ne sávval. úttal.

A város északi része mint mindenben ebben is el van felejtve!!! Pl.: mi értelme a palánki kerékpárútnak ha nem vezet sehonnan sehova!!!!

Szőlőhegyi körforgalomtól Várdombig külön kerékpárút, tekintettel a Decsi Szőlőhegyen élő emberekre.

56-os út akár Várdombig vag, Bátaszékig

Palánki új kerékpárút a Szekszárd táblánál kivezet az úttestre. Igaz hogy csak egy kis szakasz onnan a töltés, de a balesetveszély miatt nem tudok arra kerékpározni a gyermekeimmel. Márpedig aki az északi városrészben él, szívesen indulna abba az irányba. A városközponttól parásztáig csak a járda marad kerékpározásra, de ez még ott is gyötrelmes a csatornák, járdák állapota miatt, az úttestre pedig még felnőttként sem szívesen megy ki kerékpárral az ember a nagy forgalom miatt.
Szekszárd - 56-os fkl út - Bátaszék
"Osztott kerékpár út Tanítóképzőtől észak és dél irányba. Illetve Bélatérről lefele pl:Bezerédj u.
Ne kelljen leszálni 10 méterenként a zebra miatt."
A központtól a végállomásig használható kerékpárút, illetve Szekszárd és Tolna között. Köszönöm
A vasútállomás és a Palánki körforgó között
A vasútállomás és a palánki kerékpárút között.
Központ -Shell töltőállomás
A belvárosban gondolnám át a kerékpáros közlekedést Kossuth Lajos utca, Rákóczi utca.

Ott kéne ki alakìtani őket ahol lehetséges,városon belül és kìvül is.

Sárköz utcától a. Baranya völgyi.
Széchenyi utcától a Rákóczi utca végéig itt kerékpár út.Vagy a vele párhuzamos utcákban ahol kevesebb a forgalom. Itt viszont elég az osztott kerékpáros az úton.

A Zrínyi Sörkert Étterem és az Autóbusz állomás között a járda mellé a patak mellett! A Mátyás Király utcában végig a teljes hosszában. A Megyei Könyvtártól egészen ki az északi MOL-kútig.

Szekszárd és Palánk között a Sió töltésre
Rákóczi u.

5112-es mellék út
Buszmegállótól, vasútállomastól palánki hídig,hogy rá lehessen csatlakozni a másik bicikli útra
Szekszárd Várdomb között..
Buszpályaudvar - palánk (hiányzik egy szakasz a Sio toltesig) elkerülő mellett jó lenne palankig

Palánk felé végig
Iskolákhoz ezető utak mentén jó lenne, ha minden iskola, több irányból biciklivel megközelíthető lenne.
Széchenyi utca városközpont és Parászta illetve Bor utca közötti szakasza, épített kerékpárút, lehet osztott a gyalogosokkal, de mivel nagy a forgalom, semmiképpen sem az autóúttól leválasztva
Szekszárd,Berzsenyi utcától/ a felüljárótól a központba akár a Mátyás király utcán keresztül
Palánk híd-Műszergyár között

Rákóczi utca, kerékpár sáv parkoló sáv helyett.
Újvárosi városrész (Rákóczi utca)
A Sió töltéshez szükséges lenne kerékpárút.
A palánki iskoláig mindenképpen szükség lenne kerékpárútra.

Széchenyi és Rákóczi utca
Szekszárd - Sötétvölgy, Szekszárd - Szálkai elágazó
Nagy szükség lenne Palánkra egy kerékpár útra

Kadarka utca, újvárosi rész
Bor utcától a városközpontig

piktogramokkal kijelölt forgalomcsillapított utca - ez így badarság
Újvárosi rész!
Sió

Belvárosban osztott/osztatlan kerékpársáv, óvodák/iskolák környékén osztatlan/osztott kerékpársáv biztonságosan
"1. Messze legfontosabb a Garay tér és Újváros (temetőig) összekötése lenne. Jelenleg ez csak vagy az autókkal zsúfolt útszakaszon, vagy (szabálytalan módon) járdán lehetséges. Ha ez megvalósulna, Palánktól Csatárig végig lehetne kerekezni, ez óriási segítség lenne.

2. Jó lenne összekötni a központot, és a Gemencbe vezető bicikliutat is.
3. És bár nem Szekszárd belterülete, de egy Tolna felé vezető bicikliútnak is nagyon tudnék örülni."
Ehhez sajnos nem értek.😐
Palánkon végig Tolnáig

Szekszárd - Várdomb között

Táncsics utca a Kadarka helyett, Babits - Bethlen G. a Bartina helyett.

Széchenyi utcán végig, az újvárosi temetőtől a skáláig. Elég lenne egy osztott sáv, azzal egyik fele gyalogos, másik fele kerékpáros.

Elkerülő út mellett elkülönítve az autósoktól. Autóbusz pályaudvar és a Palánki út között.
Palánk, Siótöltésre
Belváros (Béla tér) - Újváros összekötő szakasz

"Palánki temető és a városközpont között, valamint Palánk (ahol az új építésű kerékpárút véget ér) és az új kajak sportközpont között kerékpárút kiépítése."
Újváros

Szinte bárhol, mert ami van, az egy vicc...
"A Sió tőltésen kellene befejezni a kerékpárutat Sióagár-Harc felé.A tejipari vállalat elött is kellene valamit kezdeni.Palánk felé is csak egy félmegoldás született.
"
Buszpályaudvartól a Palánki úti körforgalomig, Újvárostól- Bor utcán keresztül -Sötétvölgyig, Sötétvölgyig, Déli városrész legyen összekötve
Alisca utca és a Kálvária kilátó közötti útszakaszon ahol még gyalogos út sincs (gyalogos út építését is ajánlom), a belvárosban: Rákóczi utca (kerékpársáv), Dienes Valéria utca (kerékpársáv)

"Mátyás király utcára nyomot szembe. Nonszensz hogy fél várost kelljen megkerülni csak mert ott tilos.
A Garaí téren is lehetne felfestés ahol sima a térkő, illetve a főúton is a sárga nyilacskák.
Kifelé a gimi előtti ""út"" még gyalog sem lakalmas, ki kell vezetni a bicikliseket nyomra, vagy megoldani a fasor oldalán... de hogy ott megy ahol a legtöbba kátyú, a padka és a lézengő diák az nonszensz.

Ja! vegyétek már le a tekerve tilos tolva szabáloys táblákat! Eleve nem igaz, és mióta kit van az autósok egyenesen vadásznak a bringásra miután becsalják az átkelőre.
Lehet tábla de a valós "" nincs elsőbséged, csak ha tolod"" szöveggel.

Ja és ugye a csatári szakasz.. vagy legyen az autók mellett, így látnak tükörről, vagy a parkolók mellett, így meg a lefordulók merőlegesen állnának és látnának. De ez a legroszabb hogy úttól jobbra 2-3m van. Pont holttérben biciklizünk végig a lefordulóknak."
Remete utca, Mérey utca, Zrínyi utca
A központtól újvárosig, elkerülő út palánki körforgalomig, tejipar előtti út.

Garay tértől az Újvárosi temetőig

Szekszárd északi részén gyalog- és kerékpárút
Északi városrész,
És örülnék ha Szekszárd-Sötétvölgy vonalon is lenne kerékpárút. Illetve az északi városrészén is jól elkülönülő, biztonsàgos kerékpárút lehetne

Liszt Ferenc utca
A kerékpárút Sió töltésig való kiépítése fontos lenne.
Munkácsy utca, Bartina utca.

A Rákóczi utcában minden képpen.

"Szekszárd északi része (pl. Parászta utca)és a városközpont közötti szakasz nagyon veszélyes, akár a főút, akár a Kadarka utca (itt az út minősége is borzasztó, ráadásul az autósok is nagyon gyorsan hajtanak). Itt mindenképp indokolt lenne egy kerékpárút, gyalogosok nélkül. De bármilyen megoldás jó lenne, kivéve a kerékpársáv, mert az autósok erre sem igazán vannak tekintettel. A Kadarka utca amúgy is egy kritikus pont, akár egy -két fix traffipax elhelyezése is indokolt lenne. A Babits iskolába is sokkal többen tudnának kerékpárral járni, ha lenne megfelelő bicikliút, mérsékelve a reggelente tapasztalható hatalmas dugókat. Ilyen közlekedési morál mellett senki sem szeretné a gyerekét ekkora veszélynek kitenni.
A város többi része egész jól lefedett bicikliút tekintetében, esetleg ami eszembe jutott még, az a Munkácsy utca-Alisca utca, itt sem lenne rossz egy kerékpárút, bár a hely sajnos nem mindenhol adott ehhez.
A másik, hogy Palánk felé a Szekszárd tábla után a Sió hídig tartó szakasz nagyon veszélyes, itt sajnálatos, hogy nincs bicikliút.
A lenti kérdésben felvetett ötlet is jó, hogy a buszpályaudvartól a Palánki körforgalomig lenne kerékpárút. Viszont szerintem fontosabb lenne, hogy konkrétan a városban is lehessen kerékpárral biztonságosan közlekedni, pl amit írtam az előbb (Parászta-központ). Ez növelné leginkább a kerékpárt használók számát, nem feltétlenül a város külső területein létesített kerékpárutak.

Még egy felvetés: a Remete, Bartina utcában élők egy része is biztosan bringára pattanna, ha lenne bicikliút. Ez is elsőbbséget élvez véleményem szerint.
Újváros ABC és Bonyhád elágazó megállóhely között nincs járda, sem kerékpárút,sötét bokros terület, fagyökéreses,össze-vissza töredezett járdarészek a temetőben szemben, kadarka u elágazótól az autók között a főúton lehet csak északra menni.
Sárköz utcàtól a Bodri birtokig
Újváros, Rákóczi utca

Pollack Mihály utca elkerülő út mellé kellene nagyon egy külön kerékpár út ez mehetne ki palánk felé.
Vasútállomástól Palánk felé meglévőig.
Leginkább el kéne vinni a kerékpárutat végre Tolnára úgy, hogy a Szekszárdról kivezető bicikli utat elvinni a 6-os főút mellett (ahogy Pakson is az erőmű és a város között) és hozzá kapcsolni a Fácánkerti Tolnai elágazásig

az ottani kerékpárút végéig. Jó időben lehetne akár kerékpárral munkába járni Szekszárd-Tolna között. Ez esetleg időszakosan csökkenthetné az autós forgalmat, főleg reggel és délután, számtalan lehetőség van ebben.....
Széchenyi utcán egészen Palánkig.

A főutcán végig,kerékpárút és turisztikai célpontok elérése
Városközpont-Újvárosi rész
Palánki úton a Szekszárdi Kajak Kenu SE turisztikai központ és a Szekszárd tábla előtti kerékpárút vége közötti szakasz befejezése sokat dobna a lehetőségeken. Illetve innen Domboriba is tovább lehetne vinni.

Garay tértől az Újvárosi temetőig

Az elkerülő út felüljárótól csecsemőotthoni körforgalomig tartó szakaszán jó lenne kerékpáros útvonal. Van arra több gyár, de kerékpárral csak nehezen megközelíthető.
Szekszárd Rákóczi utca

Pollack utcában a tehermentesítő út mentén a Palánki útig fizikálisan elválasztva az autó forgalomtól. Tovább vinni a Palánki út melletti kerékpárutat Palánkig és akár a tolnai elágazóig is. Be kellene fejezni a Sió töltésen lévő kerékpárutat össze kötve végre a Sióagárd felöli oldallal. Nagy turisztikai potenciál lenne egy Sötétvölgyig vezető különálló kerékpárútban! A szőlőhegyi körforgalomtól tovább vinni a kerékpárutat legalább a szálkai elágazóig. A Bor utcáig érő járdát átalakítani és felújítani kerékpáros használatra is és amíg lehet behozni azt a városközpont irányába a Rákóczi utcában.
Újvároson át, összekötve a többi városrész kerékpárútjaival

A vasút állomástól Szekszárd Palankig. Azért nem megyek biciklivel dolgozni, mert nem akarok meghalni. És az érintett szakaszra nagyon kellene egy járda is. De az úttól elválasztva.

Garay tér és Hunyadi utca. Jelenlegi lekopott sárga csík nem kerékpárút
A város északi szélétől a központig, ahol nem kell nyomvályús aknafedőket kerülgetni, nem dudálnak le az autósok és nem szólnak be a gyalogosok.
Valamennyi óvoda, iskola, a Babits Mihály Kulturális Központ, a Piac tér kaputól kapuig bekötése a kerékpárút hálózatba.
Északi városrész

Az észak-déli tengely hálózati hiányainak megszűntetése, településhatárt átlépő kerékpárutak a városi infrával összefüggő hálózatot alkosson minden irányban

Tejipar mellett hirtelen véget ért a kerékpár út. Így értelmetlen. Sötétbe, gazba és a parkoló tejszállító autók között nagyon veszélyes. Központi részén át a városon. És a nyomdánál is véget ér az út ott is veszélyes.
"Szekszárd-palánk útvonal l
."
Pályaudvartól és központtól északra szükseges lenne kerékpárút, osztott vagy osztatlan gyalog- és kerékpárút

Szálkai elágazóig kerékpárút

Rákóczi utca

Széchenyi utca (Kórház) - Rákóczi utca (Palánki úti temető)

Rákóczi utca; Palánk
Rákóci u.,Kadarka u.

Őcsény, Decs irányába Szőlőhegyről, Várdombra Szőlőhegyről és a belvárosban (kb. Skála-Béla-tér-Arany J. utca- Művház négyszög) leválasztani a gyalogosoktól, egyértelműen és láthatóan felfestve

A központot kellene összekötni, az újonnan épült palánki kerékpárúttal, akár az elkerülő mellett,

a város északi részén
"Széchenyi utcában minden évszakban a gyalogosokat kell kerülni, ott meg kellene oldani
Alsóváros összekötése Újvárossal"
Rákóczy utca
A város teljes hosszában.
Tolnatej Zrt. bekotőút és a meglévő (most elkészült) bicikliutat összekötő szakaszt nagyon hiányolom!

Rákóczi utca, Széchenyi utca. A régi kerékpárutak minősége is sok helyen nagyon rossz
Rákóczi utca végig, gemenci erdőhöz vezető út, vasúttól a palánki hídig vezető út.
Bátaszék-Szekszárd között
A Garay tértől Parásztáig, Palánki hegyig. A Garay tértől a Felsőváros felé.
Palanki úton végig legalább a Sió-töltésig! Gyerekek számára biztonságis, forgalomtól elzárt útra lenne szükség.
Városon beül: Garay tér- Bor utca , Városon kívül: Őcsény-Decs, Várdomb, Tolna összekötése nagyszerű lenne.

Damjanich utca felüljáró. A lépcső helyett jobb lenne kerékpárút.

5-ös iskolatol a waldorf iskolaig
Sehol. Olyan kevesen kerékpároznak Szekszárdon, hogy teljesen felesleges (lenne) erre költeni, miközben ezernyi sokkal-sokkal fontosabb dolgot kellene megoldani.
Bartina, Remete utca
Autóbuszpályaudvartól Palánkig kerékpárútmely elválasztva van az úttesttől,, mert egyébként életveszélyes az autók mellett kerékpározni
A palánki úton, az új kerékpárút végétől a Sió töltésig legalább sávfestés. A sorpmpótól a tehermentesítő út mentén a palánki körforgóig.

Hogy észak-déli irányban végig lehessen menni a városon.

A Mátyás király utcán, a Sport utcán a Sport központig, mert ebből a irányból nagy szükség lenne egy osztott, vagy osztatlan gyalog-és kerékpár útra a sportolók, főként gyermekek biztonságos közlekedésére. Jelenleg ebből az irányból veszélyes a Sporttelep megközelíthetősége gyalogosan, kerékpárral, babakocsival!!

Gyermekotthontól keselyűsi útig

Északi városrész megközelítése, kerékpárút
Sötétvölgybe
Újváros és Bor utca közt

Központ-Újváros szakaszon jó lenne akár egy osztott bicikliút. A Garay Gimi előtt haladó felfestett bicikliút nagyon igényelné a felújítást, vannak életveszélyes szakaszai.

Észak-Dél átvezetés

Szent László utca, Rákóczi utca, Széchenyi utca, Szent István tér
Garay tér és újvárosi temető között. Palanki útig.
Osztott kerékpár út
Rákóczi utca, esetleg Szent László utca körforgalomtól a Mátyás király utca végéig(vasút)
A varosneszakines deli resze nimcs osszekotve, csak a fouton lehet menni.
Szőlőhegy-palánk

Szekszárd északi részét a déli résszel összekötni

"Számomra az újvárosi temető, újvárosi templom közötti szakasz rendezése lenne a leg kézenfekvőbb. A temetőtől lefele már biztonsággal el lehet érni a Siótöltést, illetve a bor utcát, de a temető sarkáig nagyon bonyolult, összetett és veszélyes a kijutás. Elképzelésem szerint az út nyugati oldalán az újvárosi templomtól a temetőnél lévő gyalogátkelőig lehetne ezt rendezni, a nyugati oldalon lévő járda kiszélesítésével, valamint zökkenőmentesítésével, a kérdéses rész a Liszt borászat bejáratánál nehezebb megoldani...de nem lenne lehetetlen, ha a borászatot is be lehetne vonni az együttműködésbe.
Tehát a Rákóczi utca Tolnai Lajos utcai útkereszteződés környéke
Linkelem a kérdéses helyszint.:
https://www.google.com/maps/@46.3629515,18.7042857,3a,75y,16.22h,90.42t/data=!3m7!1e1!3m5!1sLOIqgbcLQPksg1dq3LS03Q!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fpanoid%3DLOIqgbcLQPksg1dq3LS03Q%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D22.15659%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i16384!8i8192?authuser=0&entry=ttu"
Szekszard-Szalka bekötö, Esetleg Várdombig, Szekszárd-Sötétvölgy,

Remete, Bartina utcákban legalább felfestett kerékpársáv. A Hunyadi úti zötykölős járda+kerékpársáv kijavítása.
Rákóczi utca, kerékpárút
Újváros - belváros,
Szekszárdot áthidaló kerékpárúthálózat lenne a legideálisabb a felvilágosult korhűség okán..

Az is hihetetlenül nagy lépés lenne, ha a jelenlegi kerekpárutakat fizikaikag is elválasztanák a gyalogúttól. Javasolnám emellett a Széchenyi utcában FIZIKAILAG is elválasztott kerékpárút kiépítését. Napi rendszerességgel közlekedem elektromos rollerrel, és körültekintő közlekedés mellett is életveszélyes ezen a szakaszon átjutni a butikokból a zöld jelzéshez rohanó gyalogosoktól. Ha nem figyelnék saját és mások épségére szinte minden nap nekem jönne valaki.

A központtól északra, mert ott max az amúgy is rossz járdák meg a forgalmas főút van.
"Garay tértől a diófa csárdáig, onnan sötétvölgy / Garay tértől Bati kereszt kilátóig"
A városközpontból északi irányba, de nem az útból krétával leválasztva, mert az előző is roppant balesetveszélyes volt.
Szerintem a Palánki és a Keselyűsi bicikli útat össze kötni
Rákóczin végig a központtól egészen a Bor u. kerékpár útat (a kórház előtti mintájára, nem az autóútra ráterelve egy sávot leválasztva, ahogy pár éve volt...)
Mátyás király utca Zrínyi utca és 56 sz. főút közti szakaszán kerékpáros nyom, parkolás tiltásával.

Szluha György utcából jó lenne ha könnyen meg lehetne közelíteni a Garay àltalanos iskolát. De mi már azzal is meg elègednènk ha akadály mentesítenèk a járdákat mert katasztrófa .

Elsősorban a város 4 főtengelye irányába kellene biztonságos, végig összefüggően járható szinvonalas kerékpárútat létesíteni, aztán ha ez megvan, akkor kellene ezeket kiegészíteni.
Rengeteg embert látok a városban biciklizni, rollerezni (magam is ezt teszem). Naponta intézik így az emberek az ügyeket, járnak munkába. Tehát városon belül A-ból B-be kell eljutniuk. Általában a lakóhelyről (mely kissé távolabb van a centrumtól) munkába mennek, így fontos, hogy hamar eljussanak a célállomáshoz. Ezért fontos lenne, hogy a meglevő kerékpárutak, a városon belül, jól elhatároltak legyenek (egyértelműen elkülönítva a gyalogostól), megfelelő legyen a minőségük - gyakran rosszabb állapotban vannak, mint a gyalogos sáv), és mindenek előtt legyenek összefüggőek. Gyakran csak egy-egy kis szakasz van kijelölve kerékpárútnak. Jó volna, ha a belvárosi, nagy forgalmú szakaszokon, ahol egyszerre sokan közlekednek, rendesen lehetne haladni biciklivel/rollerrel, tehát el lenne határolva ehhez egy-egy sáv. A rengeteg padka vagy akár a nem megfelelő rámpa szintén gond, és lassítja a haladást. Az utak burkolata, bekeértve a bicikiutakét is, szétszedi a kerekeket, éa balesetveszélyes. Néhol a bicikliutak megvilágítása sincs megoldva. Van, hogy teljesen sötét

egy-egy szakasz, ami elsősorban a lelépő vagy szemben közlekedő gyalogos miatt lehet veszélyes.

56os főúton végig
Nem tudok konkrétumot írni, de nagyon jó lenne, ha a kórháztól a kerékpárút valamilyen formában a másik irányba is tartana.A kórházig eljutni, akik a másik irányba laknak életveszély.

elkerülőúttal párhuzamosan, palanki hídig, majd a régi 6 os mellett tolnáig.
Jelenleg a kerékpárút a kórháztól kezdődik és tart az őcsény felé vezető úti körforgalomig. Aki viszont a dombon lakik, Hermann Ottó utcától feljebb, de még a Kadarka utcát is ide értve, nincs kerékpáros infrastruktúra sehol. A Kadarka utcai körforgalomtól felefelé a Babits iskoláig az autóút is életveszélyes a kerékpárosok számára a sok gödör és hupli miatt. Az embernek igen kapaszkodnia és koncentrálnia kell, nehogy baj történjen.
Zrínyi utca, Rákóczi utca, Damjanich utca
Szervezett szülői felügyeleti csoportok kialakítása a ezért hogy a gyerekek bringával tudjanak iskolába járni és az iskolákban megoldott legyen a biciklik biztonságos tárolása/ kiadása. Most nagyon sok az autó reggel és este azért nem biciklizünk. Azért sok az autó mert nem bringázunk és azért nem bringázunk mert sok az autó. A helyijáratos buszokra felvehető legyen a bringa és a bringás ingyen. A buszok üresen cirkálnak a városban sok esetben. Hétvégére lezárnák az autók elől a belvárost vagy csökkentenék az autós sávokat a biciklisek javára. Bringa megosztó rendszer is jó lenne mint a Bubi Pesten. Elektromos roller megosztó is kellene.
Az említett útvonalon a Garay tértől Kellene fizikailag elválasztani és akadálymentesítési hogy össze lehessen kötni a Keselyusi kerékpár úttal

"Széchenyi és Rákóczi utcán végig a Találka tértől az újvárosi temetőig, ez lenne a legfontosabb. A város jelenleg kerékpárral nem átjárható észak-déli irányba, nem lehet rácsatlakozni a palánki kerékpárútra sem, nem lehet elérni az északi városrészt sem biztonságosan. A legjobb az lenne, ha konkrétan a főútnál lenne kerékpárút, de a belvárosban ezt el lehet vinni a Kiskorzó tér felé is. Ugyanígy jó megoldás lenne a Kossuth utca kétirányúsítása kerékpároknak, és ott kijelölni egy kerékpáros nyomot, amire viszont a rákötés mindkét végén meg van oldva.

Bartina-Remete utcákon végig, bár itt hely nehezen akad. Talán a legjobb az lenne, ha a ""patakmeder"" befedésével létre lehetne hozni egy kerékpáros sávot Felsővároson keresztül.

Babits utca kétirányúsítása kerékpároknak.

A Belváros könnyebb átjárhatóságát biztosítani. Most pl. a Garay térről leérve nem lehet becsatlakozni sehogy a forgalomba. Délről érkezve a Találka térig jut az ember, innét észak felé nem lehet kerékpározni. Itt fontos lenne megoldást kínálni a kerékpárosoknak, mert egyébként a város egyik legforgalmasabb része, ahol ráadásul sokszor nagyon zavarjuk egymást a gyalogosokkal.

Szent László király utcán bőven van hely kétirányú kerékpársáv kialakítására, vagy a járdán osztatlan gyalog- és kerékpárút kijelölésére. Innét is fontos lenne a több infrastruktúrára rákötést megoldani (Kossuth utca, Egyetem előtt rákötés a Mátyás király útra, stb.)

Bezerédj utcán kerékpársáv kialakítása, rákötés a meglévő észak-déli kerékpárútra.

Belvárostól a vasútállomásig kerékpárút."

Szekszárd Rákóczi út
József Attila utca illetve Patak utca.

Központtól a város északi része felé nincs kerékpárút. Az autóút és a járda közötti részen, menetirány szerint mindkét oldalon, egyirányú kerékpárút építése szerintem megoldás lehet.
"Szekszárd, északi része
Osztott gyalog és kerékpárút "
Kadarka utcai, kerékpárút

Szekszárd-Várdomb szakasz
Városközponttól Bor utcáig (CPH)

Alapvető fontosságú lenne a déli és az északi, onnantól Dombori-ig, valamint a központtól a Tejiparig (onnantól Keselyűsig elkészült) városrészek könnyen átjárható, akadálymentesített útvonalának kiépítése. A lehetőségek szerint a biztonságos kerékpáros érzet megteremtése érdekében , szükséges a járműforgalomtól a fizikai elhatárolás (növényekkel, korláttal vagy lánccal) Sokan e megoldások hiánya miatt nem mernek kerékpározni, azt érezve, hogy az autó, vagy rosszabb esetben egy teherautó közeli nagyobb sebességű elhaladása magával sodorhatja a kerékpározót.
Az összes iskolához kell biztonságos bicikliút kocsiúttól külön. Kell észak-dél és kelet-nyugat tengely. A szomszédos falukat is össze kell biztonságos bicikliúttal kötni! Szekszárd ne csak a biciklisport Mekkája legyen hanem mindenkié! Fogjanak össze a szomszédos falukkal. A biciklis túristák száma is nőne úgy mint a Feketeerdőtöl-Fekete tengerig vezető Duna melletti szakaszon de a dombos vidéken a mountainbike-osok száma is. Kell egy jó koncept, ebben von jövő!

Északi városrész a központtól
Dienes Valéria utca, Arany János utca kerékpár út

Széchényi utca elejétől egészen az újvárosi temetőig.

Rákóczi utca
A piktogrammok nem valós megoldások, kis forgalmú utcákba minden jelzés nélkül lehet kerékpározni

Ha a kerékpáros csak kerékpár úton közlekedne .
Palánk-Pályaudvar, Újváros-Garay-tér

A központ és az újvárosi temető között szakaszon.

Északi városrész

A város központtól északi irányba, kerékpár út.

Újvárosi rész, a Kórháztól egészen Parásztáig

"Rákóczi és Széchenyi utca!
Kerékpárút!"

Egész városban kerékpárút

Bottyán-hegyi ltp

A vasútállomástól északra az elkerülő úton a Szentmiklósi útig, úgy, hogy a Bor utcába is könnyen át lehessen jutni.

Szekszárd főutcáján vagy annak környezetében ne a gyalogosoknak kelljen rettegni a járdán, elképesztő, hogy mi ugrálunk a biciklik elől.

Város északi része,Rákóczi utca kifele
Kerékpárút, Palánk felé
Nincs összefüggő kerékpár út😅
Egyik utcában, úton sem

Rákóczi u.

Garay tér - autóbusz állomás

Az elkerülő út mentén. Illetve az újvárosi templom után a temetőig tartó járda felújításával, szélesítésével.

Várdombig, Sióagárd felé a Bor utcától és a Völgység patak felett, Parászta tetőtől Hiaspetre felé, Bor utca végétől Sötétvölgyig, Sötétvölgyi úttörőtábortól a Szarvas szurdiktól jövő betonútig, Szarvas szurdiktól Maus kápolnáig, Palánki Sió hídtól Tolnáig, Sárközi településeket körbe lehessen tekerni, Bogyiszlói bekötőút Duna felé, Palánki hídtól Taplósi holt Duna felé Bogyiszlóig stb.

Palánk és a buszpályaudvar között

Rákóczi utca, Széchenyi utca, Kölcsey utca

A sportlétesítmények felé; a közeli kirándulóhelyek felé. Külön kerékpárút lenne a legjobb.

Kerékpárút a buszpályaudvartól Palánkig.

Damjanich utcába kerékpárút

Belváros, Bele tértől északra a város szeleig
"- Munkácsy utca és Alisca utca bekötése a Csatári körforgalmon keresztülhaladó kerékpárútba.
-A Béla király tértől a Garay téren át, az innen már meglévő, rossz állapotú kerékpárút felújításával a taxiállomástól egyenesen a vasútig,
- A vasúttól a Keselyűsi úton át a Gemencig tartó útszakaszok összekötése, teljeskörű felújítása és befejezése.
- A Palánk felé tartó kerékpárút-szakasz meghosszabbítása legalább a híd utáni palánki elágazóig, egyúttal a kerékpárút mellé útburkolati jellel elkülönített járda kialakítása is szükséges lenne az itt napi szinten közlekedő fiatalok számára.
- Az Újvárosi Temetőtől biztosítani kellene a bejutást a városba rolleren és kerékpáron, a biztonságos, kellően széles kerékpárúttal. Erre a Rákóczi utcán végigfutó járda átalakításával és kerékpárúttá fejlesztésével, valamint a Damjanich utcától 1x1 sávosra szűkülő úton a parkolási rend megváltoztatásával lenne lehetőség.
- A Skála áruház előtti kereszteződéstől kezdve ugyancsak a járdaszakasz átalakításával és útburkolati jellel való megkülönböztetés eszközeivel lehetne kialakítani a kerékpárutat, egészen a Garay térig, ahol be lehetne csatlakozni az újonnan létesülendő K-NY szakaszba, valamint a szintén felújításra szoruló, kórházig tartó szakaszba.
- Ezzel párhuzamosan a felfestések egységesítése, kiemelése és pontosítása, valamint a kerékpáros jelzés mellett rolleres jelzés és felfestés kihelyezése is indokolt!"
A meglevő kerékpárútakat össze ķéne kötni egységes koncepció alapján.

Az egész városon átmenő, illetve az ipari parkok üzemei.
A meglévő kerékpár utakat össze kellene kötni,folyamatos haladást biztosítani,leszállni,újra indulni,nem a legjobb megoldás.lásd Béni B.utca Bartina-remete u,kadarka u rákóczi u

Holub U.-Mészáros L. U.-Rákóczi u.- elkerülő U. Ebben a kereszteződésben forgalomirányító lámpa.Ahól a forgalom lehetővé teszi , kerékpársáv, ahol nem osztott vagy osztatlan gyalog és kerékpárút.
A főúton végig a városon,de nem az úttesből leválasztott sárga csíkkal. Az nem kerékpárút.

Hosszúvölgy,Remete,Bartina utca,fő utca, Zrínyi

Belvárosba vezető úton , illetve az újvárosi városrészben

Szekszárdtol-Vardombig:

Borkombinálttól a meglévő kerékpárútig.
Kerékpárút Gemencbe, Sió töltésig (Palánkig csak részben készült kerékpárút)

Rákóczi utca - Tesco vagy tovább ,sok gyerekkel lehetne kerékpározni,ha lenne hol, biztonságosan,nem versenyezni. Nem beszélve az idősebb korosztálytól.Se uszoda, se semmi!!
Széchenyi utcán végig kerékpárút. Elkerülő úton a Tartsay utca folytatásaként a vasútállomás ,buszmegálló mellett ki a palánki úton,a városból kivezető úton,majd Tolna felé a főúton vezető bicikli út. Tolna után már van kiépített kerékpárút Dombori a.

A fő út melletti területen mindenképp
Kerékpárút Rákóczi utca
Kerékpárút Rákóczi utca

Város központ kerékpárral való biztonságos megközelíthetősége

Rákóczi utca, Széchényi utca

Gemencbe

A teljes Rákóczi utcán kerékpár út létrehozása és összekötése a Bor utcával.

Kerékpárút a városba be ill.kivezető elkerülő úton a Tesco irányába
Rákóczi utca

Központtól északra
Autóbuszállomás- Palank
"Pl. Egészen ki Palákkig, illetve a Sió csárdáig gyalog- és kerékpárút.
Nehézkes kijutni a Sió-töltésre."

Palánki körforgalom- Vasútállomás között.

A város északi részét nehéz megközelíteni a központból.Pl Bor utca,Tolnagro stb.
Palánkig az autóbuszpályaudvartól kiindulva.
Kerékpárút a Bottyán hegyre es a Zöldkert utcába

Szekszárd északi részén.

Rákóczi útca,elkerülő út:Palánktól főpályaudvarig

Rákóczi út Pécs felé kivezető szakasz, de ne az autóútból vegyenek el! Rendes járda kell kerékpáros és gyalogos sávval kivilágítással. Aztán a Damjanich utca és így tovább.

Kelet Nyugat iranyokkal
Szekszárd központjában: Rákóczi és a Széchenyi utcában, a Kórháztól a Zeneiskoláig, majd a Főiskoláig nincs biztosítva a folyamatos kerékpáros haladás ezen a szakaszon.

Minél több helyen a lehetőségek szerint.
Legyenek tengelyek Észak-Dél, Kelet - Nyugat, pl. hogy a Város minden részéről be lehessen csatlakozni biztonságosan a kerékpárútra. LEGYEN FELFESTVE., SÁV ELVÁLASZTVA, GYALOGOS ÉS KERÉKPÁR SÁV, ÉS CSAK AKKOR KEZDJÉK EL A MEGVALÓSÍTÁSÁT A KERÉKPÁR ÚTNAK, HA A KIVITELEZÉS megfelelő minősége garantálható. KÖSZÖNÖM A LEHETŐSÉGET!

Újváros, sőt belváros és sió camping, és Sió csatorna között. Továbbá Szálka, Várdomb felé....vagy akár Bátaszékig.

Újváros
Mindenhol ahol nincs, városban és külterületen is kerékpárutak kellenek!!
Szd-Tolna városok között. Most életveszélyes!

Palánkot és Szekszárdot összekötő szakasz

kórháztól az újvárosig kerékpárút megépítése

Szekszárd Tolna közötti szakaszon

Tartsay utca, elkerülő út, Keselyűsi út

A Rákóczi utcán, Szent László utcán.
Biztonságos kerékpárút kellene a belvárosba. A Rákóczi úton a járda alkalmas csak a biciklisnek, az úttest életveszélyes.

Ahol csak lehet , de NEM leválasztott sávokban ! A főutcák / Rákóczi , Szechenyi , stb / közlekedési rendje sokhelyen katasztrófális !
Északi városrész, Újváros
A Tartsay utca vasút felöl megszünik a bicikli sáv!
Szőlőhegyről odáig bringa,utánna a túlélésért megy a harc.Városközpont halott,mellékutcák szintén!

Elkerülő útszakasz északi.Pollack Mihály úti végétől az Mmg mellett Palánk felé Tolnáig

Rákóczi u

Csatári torok-Baranya völgy között gyalogos és kerékpár út, Rákóczi-u.teljes hosszában kerékpár út,Műszergyártól Tolnáig kerékpár út

A város északi részén!

A városközponttól a város északi irányába Parásztáig gépjárműforgalomtól fizikailag elkülönített külön vagy osztott gyalog- kerékpárút

1. Az iskolák biztonságos megközelítése kerékpárral fontos feladat lenne. Több gyermek (szülővel v. szülő nélkül) közlekedhetne a lakóhely és iskola között, ha erre lenne megfelelő megoldás. 2. A városközpontból észak felé hiányzik a kerékpárút. Nem a főút beszűkítése a megoldás, mert illúzió azt hinni, hogy kevesebb autó lesz. Ahol lehet a párhuzamos mellékutcákban (pl. Kossuth utcát összekötni a Bor utcával) kellene kerékpár útvonalat kialakítani, ahol sebességkorlátozással (pl. 30 km) lehetne segíteni a kerékpárosokat. De a megosztott kiszélesített gyalogút is segítene. Össze kellene kapcsolni a Sió menti kerékpárúttal. 3. Fekvőrendőr helyett magasított átkelő, zebra kellene a városban. pl: 160 lakásos épület mögötti utcában, ahol száguldoznak az autósok. Valamint a gyakorlóiskola Tinódi utca felöli gyalogátkelőjéhez is, mivel az autósok nem figyelnek a gyerekekre!
Rákóczi és a Széchenyi utcán kellene kialakítani kerékpársávot, ahol nem zavarnák a gyalogosok a közlekedést. A meglévő kerékpárutakon sem lehet közlekedni a gyalogosok miatt.

A főúton semmiképpen. Ahol fizikailag lehetőség van, ott mindenütt.
Kerékpárút az Elkerülő út mellett a Vasútállomástól a Palánki kerékpárútig.

Újváros, Bor utca felé vezető szakasz a központtól

Sió Csárdától-Garay tèrig

Észak-dél irányba végig.

Palánkig végig kerékpárút

Buszpályaudvartól a Palánki körforgalom felé az 56-os úttal párhuzamosan

"Kerékpárút folytatása az 56-os út mellett legalább a szálkai elágazóig.
Rákóczi úton a főiskolától kifelé É-i irányba oldalhelyes kerékpársáv kialakítása a palánki elágazóig.
Béri B. Á. utcában kétirányú, oldalhelyes kerékpársávok felfestése, a mostani gyalog- és kerékpárút megszűntetése (vagy legalább az úttestre kerékpáros piktogram felfestése, hogy annak, aki nem fél forgalomban kerékpározni, ne legyen kötelező használni a jelenlegi infrastruktúrát).
É-i Shell-kút és a Bor utca között kerékpáros kapcsolat kialakítása."
Keselyüsi út. Tolletej parkoló, Keselyüsi út. Biztonságos sárgalámpás emelt kerékpár áttkelö több ponton.
Keselyüsi út. M6- os autópálya felüljáró és a Körforgalmak biztonságos póznákkal elválasztott kerékpár út. Városi körforgalmakhoz autókat figyelmeztető sárgalámpás villogó!

Északi rész. Újvárosi templomtól.pl.

Északi városrész, Tolna felé
A pályaudvarok és Palánki út között.

újváros - központ, Szekszárd - Gemenc központ, Szekszárd - Dombori

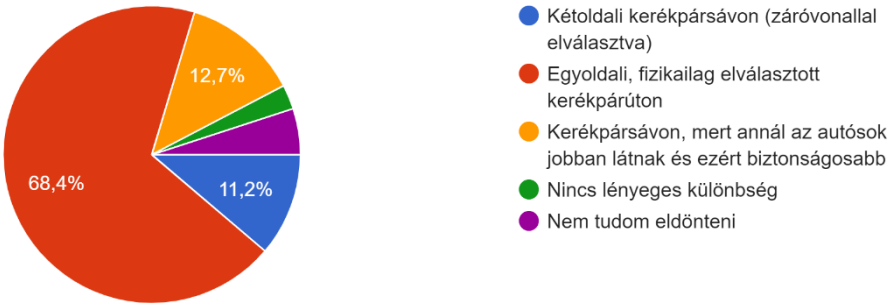
Palánki kerékpárúttól-sió töltésig, újvárostól-belvárosig
Újvárosi templomtól a belvárosig
Újvárosi templomtól a belvárosig
Palánktól a Sió töltésig
Újvárosi temetőtől belvárosig(városközpontig), palánki úttól Sió töltésig
Újvárosi temetőtől a városközpont felé
Újvárosi templomtól a belvárosig; Szekszárdtól Őcsényig (akár a hegyi úton is)
Belvárosban

Tolna Vármegyei Rendőrség és az autóbuszpályaudvar között a patak mellett!

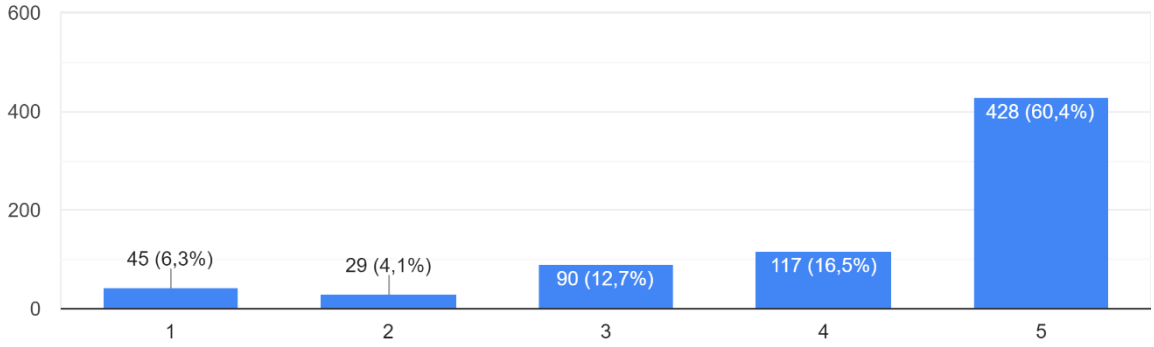
Pollack,Liszt, Damjanich,Rákóczi, Széchenyi

Szekszárd: észak-dél irány (Béri B.Á. u.) - folyamatos zebrák, le kell szállni a kerékpárról
Széchenyi u., Rákóczi u., Bajcsy Zs. u., Holub u., Mészáros L.u., Zrínyi u., iskolákba, óvodákban vezető útvonalak, nagyobb belvárosi uzletkozpontokba vezető útvonalak, a belvárostól a Bor u-ig vezető útvonal, Újvárosból, Fősővárosból a kórhazig, illetve a busz- és vasútállomásig vezető útvonalak. A lényeg, hogy ezek a szakaszok átjárhatók, egymással kapcsolatban állók legyenek.
az elkerölőúton a palánki körforgalomig
Elsősorban a kerékpárútakat szeretem, de tudom nem oldható meg mindenhol. A Kadarka úton jó lenne, ha lenne.
Szekszárd központ és Szekszárd északi városrész között nincs kerékpár út! Családok gyerekekkel vagy a járdán közlekednek veszélyeztetve a gyalogosokat, vagy a főúton saját épségüket kockáztatva az autók között tekernek. Próbálkoztak már az autós sávból elvenni, de nem ez a megoldás, ez nem működik!

Egy forgalmas települési főút esetén hol kerékpározna szívesebben? (EZ KIHAGYHATÓ KÉRDÉS!)
678 válasz



Mennyire tartaná hasznosnak, ha a vasúti átjárótól a Palánki körforgalomig folyamatos és biztonságos kerékpáros útvonal jönne létre? (nem hasznos: 1 ; ... ; nagyon hasznos: 5)
709 válasz



Előző kérdésekre itt adhat kiegészítő megjegyzést, ha az lényeges. (KIHAGYHATÓ KÉRDÉS)

Tejiparnál is meg kellene építeni, ne az úton kelljen tekerni

És másodikként hol?

Hasznos lenne ha egészen a palánki szakközépiskoláig tartana a kerékpárút.

Hol máshol lehetne? 🙈

Támogatom ezt a témát.

Az elkerülőn leválasztani egy zárt részt a két kerekeseknek életveszélyes számukra a kamion forgalom miatt és a nem tudó kerekezők miatt is.

A városban minden irányba kell új kerékpárutakat építeni!!

Elsősorban nem perifériára vezető kerékpárúttal kezdeném a kiépítést, hanem kisebb, szűk árdájú, de forgalmas központi utcákat kötném össze a központtal.

ezen az útvonal mentén kevés kerékpáros úticél van

Alig használnák, mert a legtöbben a város középső részében akarnak valahova eljutni. Rendkívül rossz gondolat! A belső kapcsolatok kiépítése a legfontosabb, főleg, ahova kisforgalmú utcákon nincs eljutási lehetőség (pl. Herman Ottó ltp, Alisca, Újváros, Felsőváros) .

A városon belül lenne kihasznált a kerékpár út, nem az elkerülő út mentén.

Csak ha önálló kerékpár út épülne.

Jobb lenne valahogy a városon keresztül

Itt eleve elég széles az út! Nem erre kéne pazrolni a pénzt, előb a közpint legyen járható.

Akkor lenne nagyon jó, ha Tolnával lenne összekötve Szekszárd. Szerintem ezt többen várnánk.

A város központon át vezető útnál kellene megoldani.Újvárosi temetőtől a kórhá.zig.

Legyen járda is.

Hasznosabb lenne, ha Szőlőhegytől a Széchenyi és Rákóczi utcán önálló kerékpárúton lehetne eljuti Palánkig, összekötve a Mátyás király utca, Zrínyi utca, Séd patak, autóbusz pályaudvar, Tartsay Vilmos utca útvonallal. A kereskedelmi infrastruktúra kiszolgáló funkciója okán is.

Úgy gondolom, hogy ezt szakembereknek kell eldönteni.

Az elkerülő út menti kialakítás túlnyomórészt kapcsolati funkciót töltene be. Egy központot érintő útvonal hasznossága nagyobb lenne, ahol a kapcsolati és feltáró funkció együttesen érvényesülne.

A központ lenne lényeg. Iskola, boltok biztonságos elérése akár gyerekek egyedül.

Biztonságosabb lenne mindenki számára autók és a bicikliződknek is!

Szerintem elenyèsző lenne a kerèkpárút használata.Viszonylag távol esik a várostól

Nagyon jó lenne, ha ki lehetne jutni kerélpárúton a palánki körforgalomig

Csak remélni tudom,hogy ez a terv nem a főút mellett jönne létre,mert az nagyon veszélyes

Rákóczy utca

A kerékpár sáv ne az autóút szélességéből legyen leválasztva.

be kellene tartattni a szabályt: nem közlekedhet gyalogos a kerékpárúton

Nincs szükség kerékpárútra, felesleges pénzkidobás, továbbá sokkal veszélyesebb biciklizni rajta, mint az úttesten, az autóvezetők botrányos magatartása miatt.

Szerintem a Pollack Mihály utca és a tehermentesítő út nem ugyan az.

Eddig is használtam ezt az útvonalat, de növelné a biztonságérzetemet legalább egy kerékpáros sáv felfestése.

Az elkerülő út mentén a jármű forgalomtól lezárt legyen.

Palánki körforgalom - Újváros - belváros

De semmiképpen sem az útból krétával leválasztva, mert az különben is zsúfolt és balesetveszélyes

Nem az elkerülőn akar biciklizni az ember, hanem a városban, hogy a dolgait intézhesse. Nem pedig a vonat mellett km-eket tekerni...bár lehet előbb átérne Tolnára mint a vonat...

A Sport utca kiváló alternatívája a Keselyűsi út és a Mátyás király u. között.

Indokolatlan

Szerintem a belvárosi autóforgalom csökkentése lenne a fontos biciklis rolleros és gyalogos szempontból is. Meg kell nézni egy Dán vagy holland nagyvárost hogyan néz ki ez ott.

Minden kerékpár út fejlesztés hasznos, ha az összekötési funkcióval ellátott kerékpárút a célja. Korábban a főúton ideiglenesen felfestett kerékpársávok a semmiből a semmibe tartottak.

Nem tartom biztonságos megoldásnak, és 1 pontot adok, ha a meglévő autóút szélén jelölnék ki a kerékpárutat. Erre következtetek a " az elkerülő út mentén" szövegből.Ha az előző kérdés erre keresi a választ. Ez az olcsó-gyors megoldás, hogy festenek az út szélére egy záróvolnalat., kamionok mellett, köszönöm nem szeretném!

A két útszakasz bármilyikének elsőként elvégzése ugyanakkora értékű lenne, mert mindegyik szakasz egyformán veszélyes, csak más-más szempontból.

Sokkal célszerűbb útvonal is kijelölhető, több közbenső uticél érintésével

Elkerülő úton nagy a gjmű forgalom, nem biztonsàgos kerèkpàrozni ott. Külön ketèkpàrúttal elkèpzelhető.

Túl nagy a forgalon egy kerékpár uthoz, és keskeny az út

A Pollack Mihály utca mentén pont hogy kevesebb a kerékpárút létjogosultsága, hiszen a rolleres és kerékpáros közlekedés éppen az autók belvárosra gyakorolt terhelését kell, hogy enyhítsék. Ezért a mennie, ahol nagy az autós forgalom terhelése. Nem beszélve arról, hogy a fiatal generációk rolleres/kerékpáros forgalma is a főutcára, és nem a Pollack Mihály utcára fókuszál.

Elkerülő útra ne akarjanak kerékpárútat tervezni csak ha független az úttól., csak ha

Szerintem elsősorban a belvárosban és a Rákóczi utcán kellene megoldani.

Az Újvárosbol jó lenne eljutni a város végéig, visszafelé pedig a vasút, palánki körforgalom, temető mellett, vissza a Rákóczi utca

Milyen alternatíva létezik?

El kell kerülni a forgalmas és koszos bűzös útszakaszokat!

Szerintem nem elég a palánki körforgalomig megépíteni,hanem egészen a Sió hídig kellene!!!

de nem az autós forgalomtol elvenni a helyet!!

Több kerékpáros jár a megadott útvonallal párhuzamos belső utakon mint az elkerülő úton. Ott kellene az egyik olfalon kialakítani egy kerékpárutat osztva a gyalogos forgalommal.

Nem tartom előnyösnek az elkerülő útból elvenni kerékpársávnak, mert életveszélyes lenne, helyette külön kerékpárutak építését részesíteném előnyben.

Külön kerékparút kiépítése biztonsagosabb,autóúttól elkülönitve !

A városi részen lenne szükség a kerékpárút kialakítására, illetve folytatni egészen Palánkig.

Kiesik ez a terület a napi közlekedésből egy szekszárdi lakosnak. Csak kirándulások esetén élne.

Miért mennének az emberek az elkerülő úton. Az maradjon az autóké

Mi lenne az alternatíva, ha nem a Pollack utca mentén?? Két meglévő kerékpáros infrastruktúra esetén mindig a közvetlen, legrövidebb összekötés a legjobb, a kerékpáros sem szeret kerülőutakon menni!

Biztonsági póznákkal ,vagy korláttal elválasztott kerékpárút.

A Pollack Mihály utca és az elkerülő út az nem egészen ugyanaz. A kerékpárút ne a Pollack Mihály utcában haladjon, hanem az elkerülő út mellett.

Forgalmas települési főútnál valószínűleg szakaszonként más kialakításra lenne hely. Ahol lehet, jo lenne megoldani a mindkét oldali kerékpársávot, illetve, hogy a nem sportból, hanam munkába, bevásárolni, ügyintézni, stb. kerekparosan kozlekedők a forgalmas települési főút mindkét oldalán elérhessék az ott lévő célobjektumokat. Arra is javasolnék nemi figyelmet forditani, hogy pl. az Arany J. u. OTP felőli részénél kijelölt kerekpáros sávot a gyalogosok, főképp a szépkorúak vígan használják a fizikailag attól elkülönített járda helyett, ami legalabb annyira balesetveszélyes, mint amikor a kerekparosok bringaznak a Széchenyi u-i járdákon. Csak előbbi esetben a gyalogosoknak lenne szabalyosan kijelölt közlekedési lehetősége, míg utobbiban a bringásoknak az nem áll rendelkezésre, de szidni mindig őket szidják...

Ez is fontos, de a központ-északi városrész városban történő elérhetősége fontosabb!

Előző kérdésre itt adhat kiegészítő megjegyzést.

Szent László utca épp most vettek el egy sávot felesleges forgalom terelésre, hova még a kerékpárút

Ugyanezen megoldás alkalmazható lenne a Séd meder Mészáros Lázár utca-autóbusz p.u. szakaszán is.

Nem ismerem azt a környéket, nem tudom, pontosan mire gondolnak.

a helyi turizmust mindenképp erősítené a kerékpárút létrehozása a látnivalók között.

Támogatom ezt a témát.

Az elképzelhető legkevesebb betonfelület alkalmazásával.

Mindenhova kerékpárutakat!

Alsővároshoz vezető utcákon ma is lehet kerékpározni, mivel nincs akkora forgalom, ami ezt veszélyeztetné

És a Szent László utcától merre tovább?

A párhuzamos utcák szűk kialakítása miatt meggondolandó.

A hegyre nagyon sportos emberek tudnak csak feltekerni.

Felsővárosban születtem és ott éltem 34 évet. A Séd patak mente mindig elhanyagolt, kihasználatlan terület volt. Már abban az időben felmerült néhányunkban, hogy a fentiekben felvázolt módon kellene fejleszteni azt a területet, parkosítás, sétány, sportolási lehetőségek.

Én ehhez nem tudok javaslatot adni, nem az én kompetenciám.

Mint felsővárosi lakos nagyon örülnék neki, de megtérülése nem valószínű, nem gondolom prioritásnak

Elkezdték, de nincsen végig kiépítve és a kisgyermekes családok számára is használható lenne biztonságosan!

Ha több kerékpárút lenne a városban többen kerékpároznának

Gimi előtt sávba is be kellene tartattni, hogy biciklisávba nem mehet gyalogos

Ez idoben jelentosen kitolna a megvalositast

Semmi szükség rá.

Erre 50 évig nem lenne anyagi forrás!

jó ötlet nagyobb hangsúlyt adni a várost keresztülszelő pataknak, mint ahogy az egykoron is volt

Abban az esteben ha a Szent László utcát is érinti.

Nagyon örülnék neki, kiegészítve azzal, hogy a szemetelőket keményen felkutatnák és szankcionálnák.

Úgy vélem ezen a területen már eleve biztonságos a krékpáros közlekedés, nem pazarolnám erre a meglévő forrásokat, a patak maga pedig nem nyújtana akkora lehetőségeket,

A sétány létesítés jó lenne.

Ez olyan drága lenne hogy nincs is annyi pénz, ráadásul másra is kellene, pl. járdák, mellékutak.

Suőlőhegy és Palánk között NE az elkerülőn, hanem a városban, a főút mellett.

Indokolatlanul nem kell bantani…

Amíg nem lesz az autómentesitesnek szervezett kerete nem fogjak az emberek használni a bringautakat. Biztonságban kell tudjam elengedni a gyerekem edzésre vagy egyéb külön órára, amihez a veszélyes útkereszteződésekben több rendőr vagy felügyelő önkéntes kell, ami nem kerül sok pénzbe. Szerintem kellene egy szekszárdi mobil alkalmazás is ahol követni lehetne ki mikor mivel hol megy és akkor a változást is látni lehetne és intézkedni rá. Ebbe le kell vonni a helyi tömegközlekedést is. Ha appon keresztül menne a jegy kezelés, akkor látni lehetne a buszok leterheltseget is. Ahol kapacitás hiány van és többlet. Szerintem most nagyon pazarló a helyijárat mert alacsony a kihasználtsága rossz a hatékonysága. Nem böszme nagy buszok kellenek egy kisvárosba hanem sok kicsi kerékpárbarát sűrű menetrenddel. Az app fejlesztésében szívesen segítek, vagy önkéntes munkában Elter Balázs 06705370087

A Szőlőhegy-Palánk kerékpárút nagyon fontos lenne a város életében. A felsővárosi kerékpáros megoldás fantasztikus volna, és nagyon sokat jelentene a városrésznek. Ez egy tökéletes megoldás lenne, amit maximálisan támogatunk.

Engem ae északi rész érdekel.

Csináljátok légyszives!

Ezt nagyon szuper ötletnek tartom, mert a belvárost összekötné a Felsővárossal, ami a természet egyik fontos kapuja Szekszárd nyugat felén, a Bati-kilátó felé, csodaszép völgyben. S egyúttal az elhanyagolt patakpart rendezése is megvalósulhatna, ami extra turisztikai vonzerőt jelenthetne városunk számára!!!

Nagyobb esőzések alkalmával annyi hordalék, szemét rakódik le a területen, a folyamatos karbantartás költséges, és a karbantartás hiánya miatt nem biztonságos.

Inkább a kápolna térig kellene ott van pihenő,forrás stb

Szerintem Szolohegytol kellene fojtani Várdombig.

Nem tudtam kijelölni az 5 öst.

A Séd patak melletti területet már régen sétányként kellett volna kialakítani, rendezett környezettel, pihenésre alkalmas padokkal. Kerékpárút is lehetséges . Az sem lenne baj , ha a patakban víz is lenne..

Régóta megoldandó problémát jelent a séd patak, jelenlegi formájában.

Jó minőségű utak fontosabbak

Szép elképzelés, hajrá!

Hegyre kevésbé teker fel az embet; de jó lenne szépíteni.

Ez remek ötlet ! Ezt az óriási lehetőséget kihasználni , és egy kellemes , vonzó hellyé alakitani, sokat emelne az életérzésen, és Szekszárd megitélésén , a túristák bevonzásán !

A Séd menti sétany hosszabb időtávon igazán nagyszerű lenne! Viszont Palánk bekapcsolása tobb szempontból súlyosabban esik latba.

Ezen a részen a szűk utcák mindenhol parkoló autók miatt nem is merek kerékpárral közlekedni. o

Itt szabadszöveges válasszal adhatja meg prioritásait a külterületi (helyközi és turisztikai célú) kerékpáros irányok tekintetében, tehát, hogy fontosnak tartja-e a következő célpontok jó elérését (melyik a legfontosabb)? Gemenc, Őcsény, Decs-Sárpilis, Várdomb-Bátaszék, Alsónána, Szálka, Sötétvölgy, Bati kereszt kilátó, Kakasd, Sióagárd-Harc, Tolna, Dombori, Bogyiszló, más? Minden települési kapcsolat? Inkább minden turisztikai? (KIHAGYHATÓ KÉRDÉS!)

Mind fontos lenne

Őcsény-Decs isten ments! Szálka, Sötétvölgy, Kakasd, Bogyiszló oké

Gemenc, Őcsény, Sötétvölgy

Minden településen

Decs, Őcsény, Várdomb

Szálkára és Gemenci horgásztó

Sötétvölgy, Bati kereszt, Dombori, Gemenc

Tona, sióagárd, sötétvölgy

Gemenc Szálka Sióagárd Dombori turisztikai

Nagyon fontosnak tartom

Sötétvölgy

Tolna, Dombori, sötétvölgy

Lehetőleg a környező falvakba és turisztikai helyekhez

Sötétvölgy, Dombori

Sötétvölgy!!!

Sötétvölgy, Dombori, Tolna, Őcsény, Sióagárd, Faluhely

Szekszárd-Várdomb-Bátaszék

Inkàbb turisztika

Dombori, Szálka, Bati kereszt, Sötétvölgy a prioritási sorrend

Dombori elsődlegesen, másodsorban Szálka

Várdomb-Bátaszék kerékpárút létesítése jelentösen csökkentené a szekszárdi gépjármü terhelést a hétköznapokban

Szekszárd-Sötétvölgy

Szekszárd-Várdomb-Bátaszék, és ebből elágazhatna több irányba

Sötétvölgy, Szálka, Bati kereszt kilátó

Mindenhova èpüljön kerèkpárút ahova lehet

Minden települési kapcsolat fontos.

Sióagárd(Leányvár pincefalu, Balaton), Dombori, Gemenc (Alföld) irányok lennének fontosak.

Gemenc jelenleg nem minden városrészből elérhető, a Sióhoz nem lehet eljutni, és Várdombra sem. Ez mind nagyon fontos lenne sokaknak.

Várdomb felé rengetegen kerekparoznak a veszélyes 56-os úton. Ez lehetne az elsődleges kerékpárút.

Úgy építsetek kerékpárutat, hogy az miatt senkitől ne vegyetek el területet, ne mások lakóhelyén keresztül legyen megépítve a kerékpárút!!!!!!!!

Gemenc / Dombori elsősorban turisztikai a többi hely települési kapcsolat.

Fontosnak tartom.

Szekszárd - Várdomb és Szekszárd - Őcsény kerékpárút

Szekszár - Várdomb - Bátaszék

Dombori, Őcsény, Decs-Sárpilis, Várdomb-Bátaszék

szekszárd irányából a gemenc+dombori kérdés valamilyen formában már megvalósult, a decsi szőlőhegy irányába ill sötétvölgy irányába viszont semmilyen lehetőség nincs. szálka iránya népszerű a sportbiciklisek körében, de ott az autóút rovására semmiképp nem lenne célszerű biciklisávot kialakaítani. a bati kereszthez nem a bicikliút hiánya okoz kisebb érdeklődést, hanem a szintkülönbség, oda terveznék utoljára bicikliutat. Bogyiszlóra ki lehet menni a töltésen, oda nem kell plusz bicikliút. ezek a válaszok a turisztikai kerékpározást veszik figyelembe, nem tudom, a mindennapi élethez, munkábajáráshoz milyen vonalakra van szükség.

Őcsény és Tolna elérhetősége sokat segítene a hobbikerékpározásban.

Sötétvölgy,Szálka,Dombori

Várdomb-Bátaszék, Gemenc

Települési és turisztikai szempont is lényeges számomra. A lényeg hogy lehessen kerékpározni biztonságosan!

Szekszárd - 56-os fkl út - Bátaszék

Bogyiszló (települési k.)

Dombori, Sötétvölgy, Gemenc (turisztikai k.)

Sötétvölgy, Tolna/Dombori, Szálka

Mindegyik fontos ahonnan bejárnak Szekszárdra dolgozni !

Mindegyik fontos

Bati kereszt, Szálka, Sötétvölgy

Mindenhova kerékpárutakat!

Szekszárd-Várdomb-Bátaszék

Gemenc, Sötétvölgy, Szálka

Tolna,Dombori

Várdomb, Bátaszék

Bogyiszlò

sötétvölgy , szálka

Dombori, Sötétvölgy, Sió töltés, Gemenc

Őcsény, decs sárpilis , várdomb, egy kiváló sárközi kört lehet tenni, turisztikànak is, városiak sportjának is kiváló.

Gemenc, Bati kereszt, Sötétvölgy -ezek a legkedveltebb kirándulóhelyek elérhető távolságban.

Sötétvölgy (a város pihenő övezete, és kerékpárral a 6-oson nem közelíthető meg, a hegyen át meg túl nagy kihívás, különösen a gyerekeknek); A Szálka felé vezető 56-os mentén lenne indokolt a kerékpársáv a szálkai elágazóig.

Szálka,Sötétvölgy

NAGYON!

Nem csak turisztikai célú, napi munkába járáshoz használnák sokan, Harcig biztosan!

Tolna (Dombori)

Szálka.Decsi szőlőhegy

Elsőként települési-Gemenc, Őcsény, Szálka, Harc, Tolna rányba, aztán a turisztikai célokra

Minden biciklis fejlesztésnek örülnék, de a prioritásaim:

1. Szekszárd-Tolna (ingázóknak, és a Domboriba kirándulóknak is nagy segítség)

2. Szekszárd-Szálka (nyáron strand)

3. Szekszárd-Batikereszt-Sötétvölgy-Kakasd (ingázóknak és túrázóknak is nagyon jó lenne)

Rizoo állatsimogató❤️

Szekszárd - Várdomb - Bátaszék

A Gemenci erdő kerékpáros túrázásra alkalmassá tétele lenne fontos. Ha nem is az egész, de legalább egy kisebb rész, főleg a Duna mentén és egy-két tavat érintve.

2 legfontosabb: 1. Dombori mert nyáron ki lehetne tekerni. A másik pedig Harc-Szekszárd közötti útvonal.

Őcsény, Gemenc, Dombori

Dombori, Decs

Szálka, Sötét-völgy, Kakasd

A palánki út megnövekedett forgalma miatt fontos lenne a kerékpárút tovább építése Szekszárd táblától az új kajak turisztikai központig.

Legfontosabb Sötétvölgy és Szálka, majd Dombori.

Az Alföldhöz hasonlóan az összes település összekötése kerékpárúttal.

Igen, fontos!

Igen, a legtöbb a felsoroltak között nagyon fontos lenne. Személy szerint volt már, hogy Tolnára, vagy Domboriba kellett mennem és kerékpárt vettem igénybe, de csak földutakon tudtam biztonságosan eljutni oda. Úgy gondolom prioritási sorrendben a legfontosabb: (Szekszárd-Szekszárd Palánk-Tolna-Bogyiszló, Szekszárd-Várdomb-Bátaszék, Bati kereszt-Sötétvölgy-Kakasd, majd utána a többi)

A Várdomb-Bátaszék, Sötétvölgy, Bati kereszt kilátó irányokat tartom a legfontosabbaknak. Emellett ami jól jönne még a Tolna irányú szakasz.

Számomra Zomba biztonságos kerékpáros elérése lenne a legfontosabb. Tavasztól őszig szívesen járnék hetente néhányszor kerékpárral Szekszárdra.

A külterület várhat, előbb legyen meg a központ. Kint van bőven elég hely. Legyen minél több nyom, minél több helyen barátkozzon az autós a gondolattal hogy nem egyedül van a világban.

Őcsény Decs Sárpilis Várdomb Bátaszék

Évek óta kerékpárral járok járunk Őcsény irányából Szekszárdra dolgozni. Ennél többen is járnánk de sajnos Őcsény és az új kerékpárút között elég veszélyes a közlekedés kerékpárút hiányában.

Sárköz megismerése érdekében támogatnám őcsény Bátaszék kerékpárút decs sárpilis érintésével

Turisztikailag: Dombori, Sötétvölgy, Szálka, Gemenc.

De szuper lenne egy Szekszárd-Őcsény-Decs-Sárpilis-Várdomb-Szekszárd kör is

Gemenc, Várdomb

Tolna, Sötétvölgy, Várdomb-Bátaszék

Gemenc, Sötétvölgy, Szálka, Dombori, Sió part, Kakasd, ... Bonyhád(?), Grábóc.

Sötétvölgy

Dombori

Mindegyik nagyon jó és hasznos de első körben a turisztikai útvonal lenne célszerű.

Sötétvölgy, Gemenc

Ezek mind nagyon jó ötletek, amennyiben van rá lehetőség, én nagyon örülnék bármelyiknek. Különösen a Tolna-Szekszárd útvonalnak, hiszen ha ez megvalósulna, akkor Domboriba is el lehetne biztonságosan tekerni, végig kerékpárúton.

Tolna

A Dombori gátőrháznàl a lezárt kapu nyitvatartási.

Tolna-Szekszárd

Gemenc,Sötétvölgy, Dombori

Turisztikai(Gemenc,Szálka,Sötétvölgy,Dombori)

Gemenc

Fontossàgi sorrend: Dombori, Sötétvölgy, Bati kereszt, Szálka, Várdomb

Számomra Gemenc elérése kerékpárral a legvonzóbb, utána Sió mentén a töltésen. Gemencből a töltésen utána már sokfelé lehet kirándulni.

Tolna

Nagy turisztikai potenciállal rendelkezik Szekszárd és környéke, tehát bármely irányban érdemes lenne nyitni. Szekszárd-Bátaszék, Szekszárd-Sötétvölgy-Kakasd-Bonyhád, Szekszárd - Tolna-Fadd-Paks, Szekszárd-Sióagárd-Sió mente irányokkal hatalmas vonzerő lenne az EiroVelo6-oson érkezőknek Szekszárd mint kiindulási központ!

Őcsény, Gemenc, Várdomb, Sotetvolgy, Kakasd, Szálka

Szekszárd - Őcsény - Szekszárd, Decs egyirányú becsatolásával;

Szekszárd - Gemenc - Dombori - Tolna - Szekszárd;

Szekszárd - Sötétvölgy

Fontos lenne a Sió projejkt befejezése is!

Számomra az elsődleges prioritás a Palánki hegy- város központ útvonal! Nem a palánki körforgalom és állomás érintésével!

Szálka, Sötétvölgy, Gemenc, Várdomb-Bátaszék

Úgy gondolom, hogy jó lenne mindenhova kiépíteni.

Szekszárd-Decs szőlőhegy - Várdomb

Helyközi fontossági sorrendben: Tolna, Őcsény, Várdomb, Sióagárd

Turisztikai fontossági sorrendben: Dombori, Sötétvölgy, Gemenc, Bati kereszt kilátó, Szálka

Gemenc

Sötétvőlgy elérése biztonágosan jó lenne.

Fontos lenne a környező települések elérése is!

Szálka

Várdomb Bátaszék

Szálka. Rengetegen járnak Szálkara biciklivel.

Gemenc

Mindegyik nagyon fontos lenne

Bonyhád

Gemenc megoldódott, tök jó, Szekszárd-Tolna összeköttetés, Dombori gátőrház elkerülésének rendezése, mert az a több éves küzdelem ellenére is gyászos!! esetleg Szekszárd-Sötétvölgy, összekötése mint turisztikai fejlesztés.

Sötétvölgy-Kakasd-Bonyhád

Gemenc, Sióagárd, Kakasd

Gemenc,Sötètvölgy,Szálka

A felsoroltak mindegyike jó lenne. A sorrend mindegy. Szépen sorban mind készüljön el.

Sötétvölgy, Tolna

Minden települési kapcsolat elsősorban, főként Őcsény, Decs, Várdomb, Tolna, Kakasd és utána az összes turisztikai: Gemenc, Sötétvölgy, Szálka a legfontosabbak

Szálka

Gemenc, Őcsény-Decs, Sötétvölgy

Dombori

Mindegyik cél fontos lenne

Szekszárd-Bátaszék-Baja, Szekszárd-Bonyhád, Szekszárd-Szedres, Szekszárd Paks kerékpárútakra is szükség lenne.

Mindegyik település elérését nagyon fontosnak tartom. Helyközi közlekedést is segítené. De ami nagyon fontos, a kerékpáros turizmus meghonosítását, mondjuk Tiszatavi mintára. Szerintem Domborival, Szálkával,Gemencel jobb adottságaink vannak mint annak a térségnek.

Gemenc már megoldódott. A többi település összekapcsolása is nagyon fontos lenne. Pl: Őcsény-Decs-Sárpilis-Várdomb szakaszon sokan kerékpároznak minden nap. Dombori, Bogyiszló elérhető a töltésen (bár a minőségen lehetne javítani)

Egy Kakasdig tartó bicikliút is szuper lenne.

Gemenc, Dombori

Gemenc, Csöge-tó, Dombori,

Sióagárdi elágazóig a töltés betonozásának befejezése, Palánktól Keselyűsig a töltés lebetonozása

Kizárólag olyan jellegű kerékpárút éptésének van értelme, ami teljesen elkülönül az úttesttől, és távol is halad attól. (Mint pl. Regöly és Tamási között.)

Mindenképp fontosnak tartanám a Tolna-Dombori közötti kerékpárutat összekötni Szekszárddal, de Szálka irányában is hasznos lehet egy kerékpárút. Első települési és turisztikai kapcsolat miatt is, míg a második inkább turisztikai célt szolgálva.

Sötétvölgy, Dombori

Zomba

Ha a felsorolt településekre megvalósul egy használható kerékpáros infrastruktúra akkor kérem a fő illetékes nevét! Életem végéig rá szavazok!

A városban Kelet -nyugati irányú

Szívem szerint minden települési kapcsolat, bár én nem látok rá, hogy melyik vonalon mennyire lenne rá igény. Viszont meggyőződésem, hogy minden polgárt megillet a jog, hogy akár kerékpárral is eljuthasson biztosnágosan a célállomásig. A hangsúly pedig a biztonságon van, mert Szekszárdról Gemencbe sem lehet biztonságos kerékpárúton eljutni. Borzalom, amit műveltek azzal a rengeteg pénzzel feleslegesen!!!!

Gemenc (nagyrésze már megépült), Szálka, Tolna (ha jól tudom, már folyamatban), Dombori, Bogyiszló, Sióagárd-Harc (részben ez is megépült), Várdomb-Bátaszék elérését fontosnak tartom. Sötétvölgy is jó ötlet, de nem az erdő bolygatásával!

Első körben a turisztikai, utána a környező települések.

Szálka, Sötétvölgy

Inkább minden turisztikai

Sötétvölgy, Bati kereszt kilátó, Gemenc, Őcsény (tehát főleg a turisztikai célok fontosak szerintem)

Kakasd és közúton jepenleg megközelíthetetlen kerékpárral, az az irány lenne fontos.

Kakasd közúton megközelíthetetlen jelenleg, ez az irány fontos

Kakasd felé nagyon jó lenne biciklivel, Sötétvölgybe közúton is szívesen mennék biciklivel

-Sióagárd irányába jó kezdeményezés, kár hogy a töltésen félbeszakad a kreékpár út, annak folytatása javasolt, egy kerékpáros híd építésével a Völgység patak Sióba torkolásánál.

-Szálkára a szerpentin már vállalható, az 56 ossal párhozamosan megy egy szölész út ami jelenleg földút, ha az aszfaltborítást kapna örvendetes lenne

-Szívesen kerékpároznék Bogyiszló irányába illetve akár a Siózsilipig is a törlétésen ha megfelelő betonborítást, vagy legalább kavicsos szórást kapna

Mindegyik szuper jó lenne, új kerékpáros célpontok lehetnének. Mindenütt meg lehet találni az okot, amiért egy jó úton odatekerek.

Sötétvölgy ill Szálka forever!

Sötétvölgy, gemenc, szálka, decs

Kakasd, Szálka, Sióagárd fele mehetne ...Gemenc/Decs fele meg már épülget, ha jól láttam.

Számomra az őcsényi kapcsolat lenne a legfontoasabb, de nem szükséges önálló kerékpárút létesítése, elegendő lenne az útburkolat 0,5-0,5 m-es szélesítése a biztonságos kerékpározáshoz.

Túrisztikailag a Gemencbe menő út a leginkább kézenfekvő. Szerintem viszont Keselyüsbe a töltésen keresztül lett volna célszerú vezetni az utat, annak van szépsége, és még tán olcsóbb is lett volna, ott már megvannak az alapok. A most elkészült út a célállomást kivéve érdektelen.

A közeli községekbe vezető kerékpárutaknak is lenne értelme, csak már legalább egy végig elkészült volna.

Nagyszerű lenne, ha a szomszédos kistelepüléseket (15 km-en belül) el lehetne biztonságosan érni kerékpárúton (mint pl. a Balaton parton). Munkábajárás/turisztikai céllal Decs, Szálka, Alsónána, Sióagárd, Harc, Tolna, Dombori és Bogyiszló egyaránt fontos lehet. Helyi igényfelméréssel volna célszerű meghatározni a prioritási sorrendet.

Szekszárd-Őcsény-Decs-Sárpilis-Várdomb-Szekszárd, a legfontosabb. Tavasztól őszig rengetegen kerékpároznak ezen az útvonalon, nagy szükség lenne rá. Sajnos van hova fejlődnie a térségnek, kerékpárutakban nagyon le vagyunk maradva a többi régióhoz képest.

Nagyon fontosnak tartom ezen települések megközelítését kerékpárral.

Sötétvölgy,Dombori,Szálka

Dombori, Gemenc, Sötétvölgy, Tolna

Túrakerékpárosok vagyunk, évente 2-3 ezer kilómétert szoktunk tekerni. Minden év tavaszán helyben kezdjük a bemelegítéseket, és Európában sok országban jártunk már. A hegyeket részesítve előnyben. Azok számára akik hosszabb távokat tekernek, bármelyik útvonal célpont lehet. Érdemes az utakat valamilyen turisztikai célhoz kötni, ez megnöveli a vonzerejét az adott útvonalnak.

Gemenc megoldott. A Sió menti kerékpár utat kellene befelyezni mert jelenleg vicc kategória 1-1 szakasz összekötés nélkül.

Számomra Sötétvölgy (A 63-as útig a már meglévő/épités alatt álló kerékpárút a töltésen, csak utána kell kiépíteni) a legfontosabb. Ez a 8-10 km-s szakasz tökéletes családi program lenne egy hétvégére, kerékpárosoknak és futóknak egyaránt. Most Sötétvölgy lényegében csak autóval elérhető, ami sajnos sokat elvesz az értékéből.

Ez nagyon jól hangzik!

De Faddot meg Gerjent is figyelembe kellene venni! Itt is lehetne biztonságos bicikli útvonalat kialakítani!

Szekszárd - Sötétvölgyi tó - Kakasd

Szekszárd - Várdomb-Bátaszék

A legelső és legfontosabb, hogy a város minden pontja biztonságosan! elérhető legyen kerékpárral. Ez a mindennapos kerékpár használatot biztosan segíti. Munkába járást stb.....Azután természetesen fontos (mindenkinek más) minden település biztonságos elérhetősége kerékpárral. Sportolás kirándulás céllal mindegyik irányba el lehet indulni.

Sötét-völgy

Gemenc, Sötétvölgy, Dombori

Várdomb

Nekem személy szerint a Szekszárd-Várdomb-Bátaszék útvonal lenne a legfontosabb.

Szekszárd összekapcsolása Bajával (Öcsény, Decs, Sárpilis, Várdomb, Bátaszék, Pörböly, Baja)

Fent leírtam, mindegyik fontos. Ez egy jövőt mutstó infrastruktúrai beruházás. Ha a faluk össze vannak kötve a várossal nem csak az ott lakok fogják használni hanem a túristák is jönnek. Lenne családos aki a Lapos területen menne, sportosabb a szöllödombok között. Gasztronomiát bevonva egyik pincétől vagy étteremtől a másikig.

Nagyon nagy szükség lenne Szálkára vezető biztonságos kerékpárútra. Nagyon nagy a kerékpáros forgalom, és a szerpentin nagyon balesetveszélyes!

Paks

Szekszárdi lakosként engem turisztikai cél érdekel: Szálka, sötétvölgy, dombori. Gemenc már kész, bati kereszt járható kerékpárral, de autóval katasztrófa.

Igen, a felsoroltak mind fontosak. A prioritási sorrend szerintem ez: Bati-kilátó, Sötétvölgy, Gemenc, Dombori, Bogyiszló, Szálka, Sióagárd, Őcsény, Decs, Sárpilis ...

Gemenc, Dombori, Sötétvölgy, Szálka, ...

Fontos

Tolna, Dombori

Minden turisztikai (Dombori, Sötétvölgy, Gemenc, Bati kereszt)

Gemenc, Dombori

Gemenc

Kakasd,Sióagárd-Harc,Tolna,Dombori,Bogyiszló

Turisztikai

Gemenc, Szálka, Sötétvölgy, Tolna (Tolnától Domboriig van kerékpárút) , Szent László híd, Paks-Kalocsa híd

Igen, különösen Bátaszék, Szálka, Sötétvölgy, Harc, Szedres

Igen, de Szekszárd belvárosában ne a járdán közlekedjenek a kerékpárosok. Veszélyes, minket is már gyakran megijesztettek, nem sokon múlt a baleset.Legyenek a főút elkerülésével elérhető tárolók, pl. Auchan, régi Skála parkoló, Rendelőintézet, Újváros stb.

Sióagárd-Harc

Bogyiszló, Bátaszék, Dombori

Sötétzöld Kakasd

Szálka

Először Szekszárd városon belül kéne megoldani a biztonságos kerékpáros közlekedést úgy, hogy gyermekek számára is biztonságos legyen! Ők fognak a jövőben kerékpárral közlekedni, ha most rászoktatjuk őket!

Szálka, Sötétvöly

Dombori

Várdomb-Bátaszék

Inkább a turisztikai. Gemenc, Szálka, Sötétvölgy, Bati kereszt kilátó, Dombori

Szálka

Jó volna.

Mindegyik fontos lenne.

Hasznos lenne ha Dombori biztonsàgosan el lehetne tekerni. Egy kerékpàros osztálykiránduláson sajnos eddig rendőri kísérettel tudtunk csak kijutni Tolnàig,ott màr megoldott a kérdés. Sötétvölgy és Sióagárd irány is hasznos lenne.

Mözsre, Bátaszékre szálkai lejárattal.

Ezek nagyon jó célpontok. Gyermekeink nagyon szívesen bicikliznek ki Domboriba nyáron, de sajnos a tolnai kerékpárút eléréséig egyáltalán nem biztonságos bicajjal közlekedni.

Szerintem végig lehetne menni Várdombig egyenesen.

Ilyen sorrendben

Dombori, Gemenc, Sötétvölgy,

Először a helyi lehetőségeket kellene fejleszteni

Minden települési

Őcsény

Őcsény mindenképp, sokan járnának ily módon dolgozni. Illetve a sportolók is ezt a területet kedvelik.

Gemenc, Kakasd, Sötétvölgy

Kakasd, Sötétvölgy

Tolna Dombori, turisztika

Mindkettő fontos lenne.

Tolna, Dombori, Sötétvölgy

Minden települési kapcsolat

Ne szorítsanak le a motorizált kármúvek!

Várdomb-Bátaszék,Sióagárd-Harc,

Az összes jó lenne!

Gemenc, Sötétvölgy, Dombori

Sióagárd, Bogyiszló

Szerintem inkább turisztikai

Szálka,Sötétvölgy elérése hasznos lenne.Illetve a város északi részét is össze kéne kötni a város központtal,de ne csak nagy kerülővel Palánk felé.

Bottyán hegy, Zöldkert utca sokkal fontosabb

Gemenc,Szálka,Sötétvölgy

Ezek szerintem is hasznos célirányok

Gemenc, Szálka, Sötétvölgy, Bati kereszt, Dombori

Barátainkkal tavasztól őszig rendszeresen kerékpározunk, bármelyik irány fejlesztésének örülnék.

Minden települési kapcsolat.

Hát ez ebben a sorrendben lenne jó, de ez csak állom marad valószínűleg 🙃

Dombori

Bogyiszló Tolna Dombori,...Sötétvölgy Bati kereszt kilátó Kakasd

Szálka, Várdomb

Paks,Szeged ,Baja, mintájára bekapcsolodni minden települést összekötni.+ turisztikai helyeket is bekötni.

Igen

Tolna Dombori

Gemenc, Szálka, Dombori

Minden megoldásnak örülnénk már csak legyen! De Dombori, Szálka, Sötétvölgy, Gemenc végre nagyon jó lenne!

Először a városi kerèkpàros közlekedést kellene megoldani. Hiàba a màs településsel összekötő kerékpárút, ha addig a vàroson belül nem lehet biztonságosan eljutni.

Gemenc, Sötétvölgy.

Mindegyik megoldá,ill. település összekapcsolását jó megoldásnak vélem!

Sötétvölgy

Szálka, Tolna

Minden települési és turisztikai kapcsolat fontos lenne

Sötétvölgy

Gemenc, Dombori, Sötétvölgy biztonságos kerékpáros megközelítése kellene

Gemenc, Sötétvölgy, Szálka

Gemenc, Sióagárd

Gemenc, Sötétvölgy, ès Sióagárd felè a patak felett nem kèszült el a híd, sem a kerèkpár út, pedig kèszre jelentettèk a mèdiában.

Az itt felsoroltak mind fontosak.

Nagyon fontos lenne Bàtaszèkig(de legalàbb Vàrdombig) kièpíteni a kerèkpàrutat, illetve a Sötètvölgy biztonsàgos kerèkpàros megközelítèsèt is minèl előbb biztosítani kell!

Települési és turisztikai egyaránt. Az utakon életveszélyes biciklizni, ezért inkább autóval közlekednek az emberek

Szálka megközelítése fontos (56-os út mentén kerékpárút, lásd fent).

Dombori kerékpáros elérésére ismerjük a terveket.

A gemenci kerékpárút elkészült (hogy a töltéskoronán vezetett út egyidejű felújításával együtt a forgalmi adatok - mind kerékpáros, mind gépjármű - indokolták-e, az más kérdés…), jó lenne, ha következő lépésként Keselyűs és a Szent László-híd közötti szakaszon felújítanák a burkolatot, eléggé megviselte már az idő.

A burkolat felújítása szükséges lenne a Keselyűs-Pörböly közötti gátszakaszon is.

A Sió-menti kerékpárút tervei lassan 20 évesek, nagyszerű elképzelés, jó lenne, ha végre kapna rá forrást a megye és/vagy a települések.

Kisrégiós szinten mind turisztikai, mind sportcélból hasznos lenne, ha Bátaszék és Véménd között végig szilárd burkolaton lehetne kerékpározni (jelenleg Véménd előtt hiányzik kb. 3 km aszfalt).

Minden település. Dunaszentgyörgy,Paksot is beleértve!

Minden irányba kerékpározom. Számomra fontos lenne.

Turisztikai kapcsolat, Szàlka, Sötétvölgy

Turisztikai. Gemenc. Várdomb. Sióagárd. Dombori

Dombori

Őcsény, Sötétvölgy, Szálka, Kakasd, Dombori, Bati kereszt

Belvárostól a felüljáró felé nincs kerékpárút

Ha jól van kialakítva akkor mindkettő lehet

Sötétvölgy

1. Sötétvölgy,

2. Várdomb-Bátaszék

Igen, ebben a sorrendben. Hát nem teljesen mindegy? Csak végre valamelyik irányban rendesen csináljanak meg 1 db., a város egyik végétől a közepén át a másik végéig tartó szakaszt, aztán folytassák a kapcsolódó, további szakaszokkal, amíg ("nagyobb", de azért belátható, reális, nem többgenerációs "időtávon") lesz egy bicikliút-hálózata Szekszárdnak és környékének. Beszélni már évtizedek óta eleget beszéltünk róla (én "csak" 30 éve élek a városban, azóta folyamatosan felszínen van ez atéma). Most már csinálják meg!

A palánki biciklis út tetszik, de pont ott ér véget, ahol a városból kiérünk. Jó lenne, ha lenne folytatás a Sió csatornáig. Illetve a Sió csatorna melletti kerékpáros út, ami egyszer csak földes útként folytatódik, le lenne aszfaltozva amíg kiér a siófoki elágazóig. Az sem lenne rossz, ha Bonyhádig, Szálkáig vagy Domboriig el lehetne jutni kerékpárúton. 😃

Mire nem kérdeztünk rá? (EZ IS KIHAGYHATÓ KÉRDÉS!) Itt kérdéseinktől függetlenül is megadhatja a témával kapcsolatos gondolatait.

Jó lenne többet tudni a Séd patak melletti kerékpárútról/sétányról

Meglévő bicikli sávokat fel kellene újítani, legtöbb borzasztóan egyeletlen, folyton serül a biciklim és egész napos biciklizés során igen csak kellemetlen es balesetveszélyes!! Újra kéne aszfaltozni őket! (Tartsay -> Béri Baloghon keresztül)

Fontos az elkészült kerékpárutak folyamatos karbantartása is, így a kikerülő eszközöké is. :)

A gyalogosokra mikor gondolnak nekik mikor lesznek normális járdák építve Gimnáziumtól a vasútig és azon túl, Széchenyi utca páratlan oldala, ami idén is kimaradt

Meglévő kerékpárutak felújítására is szükség van

Sajnos, még mindig csak kérdeztek és nem cselekedtek.

Szívesen vennék útvonal járda vagy vízelvezetési fejlesztést végre egyszer az Újvárosi részen

A siò töltèsen mikor lesz kèsz az átjáró Siòagárdnàl ès a Balaton felè!

Alapvetően a közlekedési morál életveszélyes a kerékpárosokra, rollerezőkre. Mind a "nekem mindent dzabad" SUV-s, mind a szakadt autós, biztosítás nélküli sofőrtípus állandó életveszélyt jelent. Ezek ellen szabályokkal és szankciókkal lehet csak védeni gyermekeinket, én ezt várom a helyi vezetéstől. Nem elvi politizálást, hanem városlakók biztonságát és érdekét képviselő ügyintézést.

Köszönjük a munkájukat!

Bár a kerékpársávok, kerékpárutak létrehozása remek befektetés és közhasznú projekt, a város útjainak rendbetételével önmagában javulás lenne várható.

Újváros bekapcsolása a városi kerékpár hálózatba

A Szekszárd vonzáskörzetében élőkre.

Az elkészült kerékpár út Szekszárdtól Bónifokig bizonyos szempontból elképesztően silány. Az átadás óta esik le az oldala, pedig nem telt el pár hét. Hihetetlen, hogy ez így átadásra került és volt, aki átvette.

Kerékpárok műszaki, biztonsági feltételek, ellenőrzése. Ingyenes oktatás a forgalomban való részvételre! Külterületen gyorssegélyhívók szakaszos elhelyezése.

A Béri Balogh Ádám utcai gyalogos / kerékpáros felfestések és a szaggatott felezővonal teljesen lekoptak. Nem a kereszteződésekben, hanem magán az úton. Folyamatos vita, kerülgetés, kisebb koccanások történnek ott gyalogosok és bringások között. Örülnénk az újrafestésnek és időről-időre karbantartásnak.

Mindenhova kerékpárutakat!

Megfelelő világítás az adott szakaszon. Mert a kis buszallomas mellett sincs.

meg kellene vizsgálni az egyirányú utcákban a kétirányú kerékpározás lehetőségét (pl.: Babits utca)

Az elsődleges szempont a biztonságosság lenne, nem a mennyiség, hogy használható útvonalak legyenek, alapos, átgondolt tervezéssel.

nem kérdés, csak jókívánság: nagyon szurkolok, hogy minél több fejlesztést sikerüljön megvalósítani! a biciklié a jövő! Köszönöm, és sok sikert!

Szervezzenek sokszor kisebb távon is bicikli túrákat szenior kategóriában!

Arra, hogy az Újvárosiak, hogy tudnak kerékpárral biztonsagosan bejutni a városközpontba anelkül, hogy elüsse egy autó vagy ő üssön el gyalogosokat.

Fontos, hogy a döntéshozók felülnének a bringára, hogy érezzék, milyen kedvezőtlen a helyzet. Milyen az amikor nincs hova zárni, amikor úgy gyűlöl gyalogos és autós is hogy egyenesen neked támad pár percenként.

Tudom hogy sok “kisebb” projekt sem olyan kicsi. De ha esetleg meg tudna valósulni a Sió mentén a kerékpárút Siófokig, miközben a Sió adta evezős turisztikai lehetőségekkel is össze lenne hangolva, szuper lenne. Turisztikailag is lehet nagyobb vonzerőt adna. És ezt a biciklis utat össze lehetne hangolni, kötni Dombori felé leágazással, Gemenc felé is és talán Sötétvölgy felé is.

Komplexitásban nagy beruházás, de nagyobb lehetőség is

Rákóczi u és a Dombi gumi között szakasznak nincs gazdája

Szeretnénk e vízvételi lehetőséget a kerékpár út mellé. Igen, szeretnék! A Keselyűsi út körforgalom és Gemenc szakaszra nagyon jól jönne egy hasonló csap, mint ami Szőlő-hegynél található.

Mindenképp úgy kellene biztonságosan létre hozni a kerékpáros sávokat hogy az autósokat se zavarja, főleg nem az autó forgalom rovására elvenni a bicikliseknek szánt területeket! Mindkettő ugyanolyan fontos.

Az üzletek előtt nem lehet vagyis nincs mihez lezárni a kerékpárt.Kivéve az Auchent ahol most kiválóan megoldották.

Egyre többen futnak Szekszárdon, az ő szempontjukból is biztonságos lenne a várost és környékét behálózó kerékpárút!

Milyen korosztályba tartozom, milyen korosztállyal kerékpározom és számunkra mi fontos egy kerékpárút során? Milyen szolgaltatások (bolt, étterem, mozi, színház, egyéb szabadidős) legyenek a célállomásokon?

Én 2011.03.24.-én átadtam Dr. Simicskó István akkori Honvédelmi Minisztériumi Államtitkárnak egy általam elkészített tanulmányt a Medinai 3D lokátor állomás építésével kapcsolatos lakossági fórumon. Duna - Balaton Turistaút elnevezéssel. Ez a turistaút nem csak kerékpár, hanem gyalogos, vízi, lovas, horgász turistaút lenne. Úgy gondolom, hogy mostantól "roller" útnak is használható. Tanulmányom a Szellemi Tulajdon Nemzeti Hivatalánál le van védve. Nagy öröm a számomra, hogy Harc irányába és Harcon már ki van építve. Harc és Zomba között is ki kellene építeni, mert a tanulmányomban ez is szerepel. Sok sikert a továbbiak építéséhez. Horváth János. 7172. Harc, Kossuth L. u. 18.

Több tároló.

Folytatva lesz-e a Palánki útvonalon a kerékpárút!

Biztonságos kerékpártárolók létesítése a központba több helyen

A gyalogos forgalommal egy úton történő (Béri Balogh Ádám utca) kerékpársáv felfestését nem tartom jó megoldásnak.

A kilométerek "gyűjtése" helyett, a kerékpáros barát, jól használható útvonalak kaphatnának nagyobb teret a

tervezésnél, kivitelezésnél. Kevesebb politika, több józan ész elve alapján.

A tejiparinál kezdődő kerékpárútnak az elejét bekellene fejezni, van egy pár méter ami ki lett hagyva! Érthetetlen számomra, hogy azt miért hagyták ki! :(

Ahol már van kerékpársáv, ott legyen egyértelműen és láthatóan újrafestve - a gyalogosok sokszor nem veszik figyelembe/észre a kerékpárost! SZTK előtt a zebránál, az emelkedőnél veszélyes, mert csak lendületből tud felmenni vagy lejönni a kerékpáros, nagyon kell figyelni a gyalogosokra. Ugyanez vonatkozik több buszmegállóra, például a temetőnél, a kórháznál, nem lehet látni mikor lép ki egy gyalogos a buszmegálló mögül egyből a kerékpársávra. Néhány kereszteződést újra kellene gondolni a kerékpár áttolása tekintetében, amikor zöld a lámpa és nem jön autó vagy egyértelműen átenged, akkor lehessen lassan átgurulni (pl. Lidl, kórház).

A központtól a vasútig a kerélpársáv borzalmas állapotban van, balesetveszélyes , fel kellene újítani

A meglévő bicikliutakat is fel kellene fejleszteni, mert igen rossz állapotokban vannak pl. a buszpályaudvartól a Garay térig. Rettenetesen magasak a patkák majdnem mindenhol. Az autósok figyelmen kívül hagyják mindenhol a bicikliseket, valamimt a gyalogosok se tudják,hogy is kellene közlekedni (utóbbival sajnos a város nem tud mit kezdeni). Az ötletek jók, de előbb a városon belül próbáljanak remdezkedni és utána még Paksra is mehet a bicikliút, de ha a várost sem tudom biztonságosan használni a biciklimet felesleges kimenni Domboriba.

Az Észak - Déli összeköttetés nagyon hiányzik, ill Szekszárd - Tolna is nagyon jó lenne

a kerékpár sáv létrehozása hogyan valósulhatna meg,

a helyi tömegközlekedés fejlesztése is fontos kérdés lenne

1. Az autósok szabálytalan és agresszÍv közlekedési stÍlusa miatt nagyobb rendőri jelenlétre lenne szükség a városban és környékén, és a (szabályosan közlekedő! - mert tény, hogy nemcsak ilyenek vannak...) kerékpárosok testi épségét vagy akár életét veszélyeztető autósokat büntetni kellene.

2. A Jelenlegi kerékpárutakat több gyalogos használja, mint kerékpáros (ami szintén balesetveszélyes a biciklisre nézve), ezért ezt is meg kellene szüntetni a rendőrség segÍtségével.

Ne ülljön kolduló ember az Interspár előtti kerékpártárolón, mert nem helyezi senki oda a kerékpárját!!!!!

Tényleg kezdeni kellene valamit a járdán bringázókkal, mert sokan úgy mennek, hogy már párszor majdnem elütöttek. Plusz rendezni kellene a Mátyás Király utca helyzetét, mert folyamatosan jönnek szembe, ami szintén tilos.

Több kerékpár tárolóra lenne szükség a bevásárló központok, orvosi rendelők,gyógyszertárak, iskolák, óvodák közvetlen közelében. Ezeken a helyeken sokszor egyáltalán nem lehet biztonságosan letenni egy kerékpárt.

Több fedett, őrzott kerekpartarolo a palyaudvar, a posta, az Auchan környéken

Fűtőműtől Csatár fordulóig Alisca utca, Bródy Sándor utca gyalogos és kerékpáros sáv kialakítása.

Csak ne tartson tizenöt évig

Az ötlet nagyon jó de ha meg is valósulnak ezek az utak a karbantartásuk pontosan olyan fontos lenne mint a megvalósítás. Ne legyen méteres gaz, sár átfolyás, szemét...

Újváros - városközpont közvetlenül a főút mellet kialakított kerékpárút

Hogy boldog vagyok-e?! 🙂🙂🙂

Véleményem szerint lakott területen belül nem szükséges önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása. A kerékpárosok és a gépjárművezetők nevelése a szabályos és körültekintő közlekedésre sokat segítene a kerékpáros közlekedés helyzetén.

Fontosnak tartom, hogy minden kerékpár út megfelelő jelzésekkel legyen ellátva, az utak világítását is fontos lenne megoldani, és a burkolat javítása, padkák helyett rámpák építése is hasznos volna.

Fontos lenne az, hogy a kerékpárutak "rendszerben" legyenek kialakítva. Legyen hol becsatlakozni, és legyen merre menni tovább. Jelenleg sok kerékpárút "csak úgy" véget ér, nincs megoldva a rákötés a közutakra (pl. újvárosi temető, Találka térnél az észak-déli kerékpárút, Hunyadi u.-Tartsay csomópont, stb.).

Fontos lenne az autósokkal való konfliktushelyzetek csökkentése is.

A KRESZ-szel ellentétes (!) táblák (hajtva tilos - tolva szabályos) eltávolítása, elsőbbség biztosítása (akár zebrákkal kiegészítve) a kerékpáros forgalomnak a főútról lekanyarodókkal szemben a Béri Balog utcán. Ezek sokat rontanak a szakasz használhatóságán, és úgy általában azt erősítik, hogy a kerékpárok másodlagosak a városban az autókkal szemben - még egyenesen haladva sincs elsőbbségük a kanyarodóval szemben.

Piros felfestések alkalmazása a közutak keresztezésében, vagy a becsatlakozásoknál.

Kerékpár kölcsönző is hasznos lenne a turisztikai célállomások miatt

Palánki úton épített új kerékpárút meghosszabbítását a Sióhídig. Összekötni a két új kerékpárútat.

Egyre többen laknak a külterületeken (pl: Decsi hegy is), ahol balesetveszélyes a gyalogos és a biciklis közlekedés is.

Elég jók voltak a kérdések. Remélem sok pozitív visszajelzést kapnak! Tapasztalatból írtam le a dolgokat. Legszivesebben mennék és segítenék az út építésében!

Kerékpár tárolót a felújított skálához, mert nincs.

Jó minőségben épüljenek meg ezek, ne kelljen egy-két év után toldozi, foltozni!!!

szabálytalanul közlekedő kerékpárosokra mikor lesz " hajtóvadászat" a belvárosban?

forgalom lassító ("fekvö rendőr"?) kiépítése azokhoz a kereszteződésekhez a bicikli sávra, ahol nem folyamatos a kerékpár út a kereszteződésben

Nem kerékpár utat kell csinálni a Polkack utcában, hanem egy normális bevásárló központot. Itt nincs semmi.

A Bottyán hegyen lakók kerékpárral nem tudnak közlekedni, sok az idős ember. A helyi járat menetrendjénél ezt figyelembe kellene venni.

Közbringa rendszer, köz roller.

Valószínűleg prioritásban a megfelelő autóút és járda lenne az elsődleges szempont!

Dombori

Minden kerékpár útnak örülünk, csak ne így csinálják ahogy eddig(út, járda része sárga csíkkal elválasztva) az nem az. Több ketékpárút kevesebb politikai piárfogás(mi megcsináltuk) és szuper lesz. Előre is köszönjük.

Nagyon fontosnak tartanám a fák, bokrok "karbantartását" a kerékpárutakon. Sajnos volt már abból problémánk, hogy a belógó faág okozott kisebb balesetet.

Bor utcai részt be kellene vonni, alig közelíthető meg, szinte csak autóval, Miért nincs pl. buszjárat, sok ember lakik ott is !!!!!

Örülünk a kerékpárutaknak. Azonban a korábban megigért járdafelújítást nagyon várjuk.

A várost ténylegesen elkerülő teherforgalom kialakítása. Tisztább, egészségesebb lenne a levegő valamint biztonságosabbá válhatna akár a kerékpáros közlekedés.

A város centrumában sok konfliktus van gyalogos és kerékpáros között. Szükséges lenne egyértelmű kerékpárút kijelölésére.

A belvárosi lakónegyedekbe (160as és környéke) biztonságos fedett kerékpártárolók és térfigyelő kamerák lennének szükségesek, mert ezen a környéken nincsenek pincetárolók és a fémtolvajok sűrűn lopják a lelakatolt kerékpárokat is.

Egy csomó lényeges dologra.

Meglévő "kerékpárutak" minőségére, használhatóságára pld.

Lassítósávok, jelölések, kiegészítő lámpák hiánya az összetett kereszteződéseknél, megfelelő útjelek hiánya, pótlása, fizikai elválasztók elhelyezése.

Legyen inkább kevesebb útvonal megépitve de az legyen kiváló minőségű!!!

1993-ban Németországban mindenhol ott volt a kerékpárút.

Én a havazást és a szakadó esős időt leszámítva minden nap bringával járnék munkába.

Gépjárművek között már nem kockáztatom a testi épségem....

Tehát csak az lenne a fontos hogy még az aktív életszakaszomban valósuljon meg amit terveznek.

Fontos a biztonság, mindenképp távolságot hagyni a gépjármű forgalomtól, külön pályát kiépiteni. Hosszútávra tervezni. Keselyűsi úti pályát köszönjük! Hibálya: a vizátmosások tönkreteszik.

Miért nem prioritás az Újváros? Hely is lenne egy úttól elválasztott, önálló kerékpárútnak.

Mennyi időt adna ezekre a fejlesztésekre?

Az utakra borzalmas kàtyukkal van tele pld az Arnytò s Bèke telepet össze kötő utca borzalmas nagy eső esetèn àll a vìz hatalmas màr màr kràternek nevezhető az út

Megfelelően legyenek kivilágítva a kerékpár utak!

Helyi járatos buszközlekedés Szekszárdon!

Szükséges lenne a meglévő kerékpárutak burkolatának javítása.

Kellenének a biztonságok kerékpársávok, -utak, de nem az autóutak elvételének rovására!!!

Főutat keresztező kerékpár útnál nincs villogó sárga lámpa. Csak a tábla nem elég.

Bor utca illetve az oda jutás kérdése egészen a Siófoki elágazóig

Nekem az lenne a lènyeg, hogy a központban olyan bicikli tároló legyen, ahonnan nem tűnik el, mert 15km-ről sokat tudnèk spórolni, ha nem kène autozzak, vagy buszozzak.

A város egész területén van - e igény kerékpár utakra.? Merthogy van rá igény.

Örülök annak, hogy úgy tűnik, a város végre komolyabban elkezdett foglalkozni kerékpáros kérdésekkel! Csak ne hagyják félbe a gondolatokat!

Lehetőleg ne az legyen a megoldás, hogy az autóútra legyen felfestve kerékpársáv. Azt már egyszer kipróbálták...

helyijárat használata kerékpárral, Cargo kerékpárok, utánfutó beszerzésének támogatása cégeknek, családoknak, gyerkeseknek, illetve bérelhető elérése

piaci, vásári napokon. Sok a nindzsa - gyerekek is (kampányszerű láthatóság növelés)

Fontosnak tartom a fizikailag elkülönített kerékpársávot: 1. a gyalogosok sokszor teszik balesetveszélyessé a közlekedést: a felfestést nem veszik figyelembe, kutyát vezetnek hosszú pórázon - vagy épp póráz nélkül; nem néznek körül, teljes szélességben elfoglalják a kerékpársávot is, pl. a Rendelőintézet előtti járdaszakaszon, 2. az autósok nincsenek tekintettel a kerékpárosokra - nem tartják be a sebességhatárt, pl. Baranya-völgy irányában, esőben, latyakban teljesen beterítik az út szélén haladókat, nem térnek ki szabályos mértékben, ezzel szinte árokba kényszerítenek minket, nem veszik le a reflektorfényt, elvakítanak, 3. az autóbuszjáratok redukálásával SOKAKNAK a kerékpárral való közlekedés jelenti az egyetlen lehetőséget TÉLEN IS! és SÖTÉTBEN IS! a munkahelyük megtartására. Tisztelettel kérem, a biztonságunk érdekében tegyék meg a megfelelő intézkedéseket! Továbbá tiszteletreméltó törekvés a kerékpáros közlekedés előtérbe helyezése, de sokéves tapasztalatom az, hogy se megfelelő mennyiségű, se megfelelő minőségű kerékpártároló nem áll rendelkezésre. Ennek eredménye, hogy sokszor extrém helyeken is látni parkoló eszközöket. A rémes elhelyezésre példa szintén a Rendelőintézet melletti "kerékpártámasz". Kérem, lejtős területre mégis milyen meggondolás alapján helyeznek ki ilyesmit? (Legalább az irányát gondolják át, kérem!) Valamint a mennyisége is túl kevés. A városban gyakorlatilag az összes kerékpárbeálló tető nélküli alkalmatosság, így zuhogó esőben, vagy extrém hőségben is muszáj ott parkolni. Végezetül: tapasztalatom szerint aki meggyőződésből vált két kerékre, többnyire egészségtudatosabb is. Elfogadhatatlan, amikor tisztelt embertársaink csapatostul a kerékpárok mellett gyújtanak rá. Szólni nem lehet, mert a bejárattól öt méternél messzebb tartózkodnak... Köszönöm, hogy lehetőséget biztosítottak rá, hogy mindezt jelezzem, és a jövőre nézve szeretném abbéli reményemet kifejezni, hogy fentiek tekintetében változást tapasztalhatunk majd városunkban.

Nem kifejezetten a kerékpár útról van véleményem, hanem a kerékpározási kultúráról, ami inkább kultúrálatlanság.

Amíg azt nem tanulják meg, ami alapvető, vagyis KRESZ SZABÁLY, és amit BÜNTETNI KELLENE, ahogy a gyorshajtást, vagy az ittas vezetést : A GYALOGÁTKELŐN A KERÉKPÁRT TOLJUK!!!!, addig kár lenne még több kerékpárossal súlyosbítani a városi közlekedést.

Egész családok: apuka, anyuka, 2 gyerek pimaszul, csordában kerékpározik át a gyalogátkelőkön.

Mindenféle következmény nélkül. Hol vannak a városvezetők a Rendőrséggel karöltve??

Mikor lesz már kerékpárút a Bor utca és a városközpont között?

Elsősorban a városon belüli kerékpárút hálózatot kell növelni!

A belvárosban kellene inkább ez, nem Palánk felé kellene erőltetni...

Pl. hogy lakosságként hajlando lennék-e és ha igen, milyen formában lennék hajlandó támogatni a megvalósítást. Nyilvánvaló, hogy a városnak ezután sem lesz rá kellő mennyiségű forrása. Szóval hogy mennék-e civil osszefogásban, társadalmi munkában építeni a bringasávokhoz?

2 éve költöztünk Szekszárdra. Tavasztól őszig sokat bicajozom. Eddig is tetszett, hogy itt Szekszárdon sok kerékpárút van. Gondolok itt a Béri B., a Tartsay, a most elkészült Paláni út, és szuper a Gemenc felé is! Nagyon örülök, hogy továbbiak kialakításában is gondolkodnak. Így nagyobb biztonságban érzem magam, mintha az autók közt kellene közlekednem.

IV. FÜGGELÉK

A Kerékpáros Magyarország Program

B+R és hosszú távú kerékpártárolókra vonatkozó paraméterkönyve

KIVONAT[31]

Általános funkciók és általános elvárások

Egy B+R tároló rendszerrel szemben alapvető elvárás, hogy:
- biztonságot nyújtson a kerékpároknak akár 24 órán át, elsősorban kerékpárlopással szemben;
- a B+R létesítményben a felhasználónak saját lakatjával kell rögzítenie kerékpárját, nem számíthat arra, hogy a tárolóban van beépített zár;
- védje a kerékpárokat az időjárással szemben, elsősorban esővel szemben;
- könnyen megközelíthető legyen, és a kapcsolódó közösségi közlekedési pont is közel legyen (autóparkoláshoz, gyalogos megközelíthetőséghez képest), max. 200 m-re a közösségi közlekedés kapcsolódási pontjától, de annak peronjaihoz a lehető legközelebb;
- a tárolóban elhelyezett kerékpárok ne sérüljenek;
- a felhasználó szempontjából legyen egyszerűen használható, és ne kelljen hozzá nagy fizikai erőt kifejteni;
- az igények növekedésével a tároló kapacitása bővíthető legyen;
- a létesítmény lehetőleg különüljön el szintben a motorizált közlekedéstől;
- a létesítmény védve legyen az autók ráparkolásától;
- olyan műanyag elemeket lehet csak felhasználni, melyek nem veszíthetnek mechanikai tulajdonságaiból 15 évig (külső használat mellett) 20%-nál többet;
- a tároló elemeinek meg kell felelniük a mindenkori hatályos környezetvédelmi előírásoknak;
- nem akadályozhatja a létesítmény és annak használata a gyalogosforgalmat.

B+R modul

Egy 10 kerékpár biztonságos elhelyezésére alkalmas B+R tárolóval szemben támasztott elvárások a következők:
- 10 kerékpár helyezhető el benne a 2. pontban megfogalmazott elvek alapján;
- tetőszerkezettel rendelkezik;
- kiegészíthető, összekapcsolható más modulokkal, a kapacitás bővítése érdekében (akár több szinten is);

[31] A teljes anyag letölthető a kertam.hu oldalról, vagy a https://www.u-szeged.hu/download.php?docID=14639 linkkel is elérhető. Hasonló tartalmú ajánlás: https://kerekparosklub.hu/storage/images/BR_MK.pdf

- két modul úgy illeszkedik egymáshoz, hogy közös közlekedőfolyosót alkotnak;
- a tárolóhoz tartozó közlekedőfolyosón egyszerre két (2) kerékpáros is el tud haladni egymás mellett (min. 1,7 m széles);
- kinézete illeszkedik a helyi környezethez, városképhez;
- burkolata lehetőleg aszfaltozott, amennyiben a tároló 3 méteres körzetében fák vannak, a talaj szellőzése és vízellátása miatt beton térkő (semmiképp nem kavics/murvás/homok);
- sárga színű tartós burkolati jellel (thermoplast) javasolt kijelölni, a moduloktól 25 cm- re.

Ajánlott paraméterek

- egy modul 5,2 m hosszú és 2 m széles, azonban ezt még kiegészíti min. 1,7 m közlekedőfolyosó, melynek burkolata megegyezik a tároló burkolatával;
- két modul közti közlekedő folyosó szélessége 1,7 - 2 m;
- egymás mellett, egy sorban elhelyezett modulok közt minimum 1,5 m közlekedőfolyosót kell kialakítani;
- a tárolóban a támaszok egymástól 90-100 cm-re legyenek (egy kerékpár 80 cm helyen fér el, azonban támaszok alkalmazásakor, az azonos támaszhoz rögzített kerékpárok átfedésben vannak, így hely takarítható meg és nem megy a használhatóság kárára);

Támaszok

A B+R rendszerben a kerékpárok rögzítésére olyan támaszokat ajánlunk, melyek megfelelnek a 2. pontban megfogalmazottaknak, továbbá:
- bármilyen fajta kerékpár elhelyezhető és rögzíthető hozzá (férfi/ női, MTB, országúti, trekking, kemping, gyermek... stb.).
- rögzíthető olyan kerékpár is hozzá, amelyik első és/vagy hátsó kosárral/ gyermeküléssel van ellátva;
- a kerékpár rögzítése egyszerű, gyors, kényelmes legyen (ne igényeljen különös megterhelést);
- a lakatot ne kelljen a talajtól számított 25 cm-nél lejjebb rögzíteni (ne kelljen a felhasználónak nagyon lehajolnia);
- maximum 5 lépésben lehessen a kerékpárt a támaszhoz igazítani;
- a kerékpárt lehessen a rögzítés teljes folyamata alatt két kézzel fogni (ne kelljen egy kézzel „előreküldeni”);
- nem lehet 150 N-nál nagyobb erőbefektetésre szükség a kerékpár elhelyezéséhez (kétszintes kerékpártárolóknál van elsősorban jelentősége);
- amennyiben a támasz mozgatható elemeket tartalmaz, azok élettartama minimum 10.000 mozgatás kell, hogy legyen;
- a kerékpár biztonságosan, 3 ponton rögzíthető, a támasznak ezt lehetővé kell tennie;
- a kerékpár első kereke is legyen rögzíthető a támaszhoz, ha a felhasználó azt szeretné;

- a támaszok elhelyezésekor figyelembe kell venni, hogy a kerékpárok rögzítésekor, vagy elvitelekor ne érintkezzenek másik kerékpárral vagy a felhasználó öltözetével (a kényelmes hozzáférés biztosított legyen);
- nem lehetnek olyan kiálló elemek a támaszon, amibe beleakadhatnak egy kerékpár kábelei, dinamója vagy lámpája;
- a támasz meg is támasztja a kerékpárt, ne tudjon eldőlni;
- a támasz ne rongálja a kerékpárt (pl. anyagából, vagy konstrukciójából kifolyólag);
- a támasz, anyagát tekintve legyen ellenálló korrózióval, rongálással szemben;
- a rögzítés módja biztosítsa a támasz stabilitását, ne lehessen azt elmozdítani;
- a támaszok konstrukciója, és elhelyezésük ne akadályozza a tároló tisztíthatóságát;
- tájékoztató felület csak abban az esetben helyezhető el a támaszokon, ha az nem akadályozza kerékpárok rögzítését (min. 10cm hézagot hagyni a tájékoztató tábla és a váz között).
- a támaszok feleljenek meg a mindenkori biztonsági előírásoknak;

Ajánlott paraméterek

- anyaga acél (min. 3 mm lemezvastagságú cső);
- horganyzott vagy beégetett porfesték felületkezeléssel (két réteg, min. 250 pm);
- 80 cm magas, min. 40 cm betontömb alapozással;
- amennyiben közművel történő ütközés esete áll fenn alkalmazható a támasz lecsavarozása adott, egyedi esetekben;
- a talajtól 40 cm magasságban keresztcső van a támaszon;
- a megfelelő támasz 50-100 cm hosszú;
- 50 mm- 60 mm csőátmérő;
- egy helyszínen csak ugyan olyan méretű támaszok alkalmazhatóak;

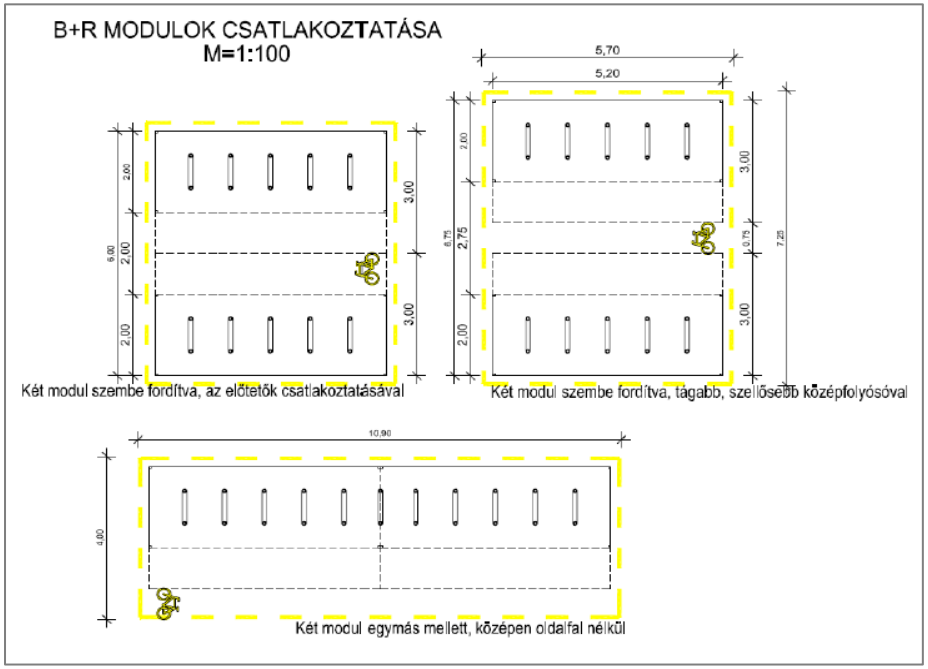
Kiegészítő, értéknövelő javaslatok

- a kerékpározás eszméjéhez illeszkedve javasolt újrahasznosított illetve újrahasznosítható alapanyagok használatának preferálását;
- amennyiben van rá lehetőség (hely, pénz) úgy javasolt 40 egységenként egy különleges felépítésű kerékpár tárolására alkalmas hely betervezését is (pl. tandem kerékpár, kerékpár-utánfutóval felszerelt kerékpár... stb.)
- történelmi, műemléki környezetben javasolt a tároló létesítmény formáinak és színének a környezethez történő igazítását;

Kerékpár tároló és parkoló létesítmények kialakításakor javasolt bevonni fiatal művészeket a látvány tervezésekor, azonban figyelembe kell venni, hogy a tároló funkcionalitása az elsődleges szempont és nem mehet a design, látvány kárára;

Modul mintaterv vázlatok, példák *– a következő külön oldalon*

Kerékpártámasz és tároló – jó példák



V. FÜGGELÉK

Véleményezés során adott észrevételek és a tervezői válaszok

Az alábbiakban összefoglaljuk a jelen KHT véglegesítése során érkezett észrevételeket és az azokra megadott tervezői válaszokat.

Észrevétel	**Tervezői álláspont**
Szekszárdi Kerékpáros Sport Egyesület	
A tervben elég nagy arányban szerepelnek gyalogosokkal érintkező megoldások (pl. gyalog- és kerékpárút), ami a verseny- és profi kerékpározóknak hátrány, mivel ők e helyett inkább a közutat használják, ahol viszont ez esetben a KRESZ rendelkezése szerint nem haladhatnak.	Ahol lehetett, igyekeztünk vegyes használatú vonalakat (pl. Bartina, Munkácsy u, számos kisebb utca), irányhelyes kerékpársávos vonalakat (Zrínyi - Mészáros - Holub tengely, Mátyás király u.), és emelkedő/lejtős utakon nyitott kerékpársáv/kerékpáros nyom, ill. kerékpárral kétirányú egyirányú utcákat alkalmazni.
A Gemenci erdő és Sötétvölgy kerékpározhatóságával kapcsolatban a Vízügy/Erdészet által támasztott szabályok megengedőek/rugalmasak (Gemencben a „kivéve engedéllyel” lehetőség a kerékpárosoknak automatikus, az erdészet pedig az Erdőtörvény alapján kijelölhet kerékpározható túraútvonalakat).	A kihelyezett jelzésképeket illetően egyetértés volt abban, hogy a kerékpározható útvonalak fejlesztésére és bővítésére lenne szükség. Sötétvölgy területén a kerékpározható túravonalak kijelölését egyeztetni szükséges és meg kell tenni.
Érdemi közlekedésbiztonsági jelentősége van az újonnan épülő, vagy a meglévő úton kijelölendő bringa utak megfelelő minőségű burkolatának.	Egyetértünk.
Miniszterelnökség Aktív Mobilitási Főosztálya	
A Strava rendszerből kinyert hőtérképek esetében javasoljuk, hogy csak a kerékpárral megtett utak legyenek megjelenítve.	Módosítottuk
A forgalomcsillapítás a biztonságos és integrált kerékpáros közlekedés alapfeltétele. A város két nagy gépjármű forgalmat bonyolító É-D irányú főúttal, és egy É-D irányú autópályával is rendelkezik, amelyből logikusan következik az, hogy a sűrűn lakott, érzékeny történelmi városrészből, a belvárosból az átmenő gépjármű forgalmat a megfelelő eszközökkel ki kell szűrni. A szolgáltatásokkal sűrűn ellátott belső városmagban, ahol relatív kicsik a távolságok, előnyben kell részesíteni a biztonságos és direkt kerékpáros közlekedést. Fontos kerékpáros főhálózati elem például a Rákóczi utca – Széchenyi utca – Béri Balog Ádám utca, amely jelenleg nem kerékpározható végig szabályosan és biztonságosan, viszont a hőtérkép alapján jelenleg is sokan használják, ennek az útvonalnak a fejlesztését szerepeltetni kell a hálózati tervben.	A szakaszt a tervben megjelenítettük (speciális nyomvonaljelöléssel – jelmagyarázatban külön kategóriaként és magyarázó feliratozással: „létesítménytípus külön vizsgálat szerint”)
Magyar Kerékpáros Klub	
Sok esetben nagyon részletes, sok mindent vizsgáló dokumentum, de hiányzik a hálózathoz szükséges lépték kidolgozottsága.	Az észrevételen feltehetőleg a túlzott részletességet (mint vélemény) szükséges érteni, amivel nem értünk egyet. A hálózati tervjavaslat létesítménytípusai indikatív értékűek (jelen ismereteink alapján a legjobb/legvalószínűbb megoldás), az engedélyezési terv szakaszban azoktól el lehet térni.
A tervezett hálózatot a jövőre, jelentős mértékben megnövekedett kerékpáros forgalomhoz, bátor elképzelésekkel szükséges kialakítani.	Teljesen egyetértünk, bár a távlatilag remek hálózati tengely-lehetőségek mindegyikét nem emeltük a hosszútávú tervjavaslatba (némelyik opcionális/nagytávú besorolásban jelenik meg a beszerkesztett munkaábrán).

Minden fontos útvonalon lehetővé kell tenni a biztonságos kerékpározást. Javaslatunk szerint a főhálózat részét kell, képezze a teljesség igénye nélkül: 1. Széchenyi-Rákóczi tengely 2. Mátyás Király út 3. Csengery-Bence, János-Holub, József-Mészáros-Zrinyi utcák 4. a lakótelepekhez vezető gyűjtőutak 5. minden vasúti átjáró, gyártelep gyűjtőútja	A javasolt 1-5. elemek a közös döntések eredményeként mind bekerültek a tervjavaslatba.
A meredekség önmagában nem kizáró ok egy szakasz kerékpározásra való kijelölése esetén.	Részben egyetértünk. Ahol nem volt más megoldás, a meredek utcákon is megjelenik dedikált vonal (pl. Előhegyi u., Flórián u. , Munkácsy u.).
A múltbéli lakossági elutasítás sem lehet kizáró ok, mert nem törvényszerű, hogy ma is mindenki ugyanúgy viszonyul a kerékpározáshoz, illetve a megvalósítás időpontján lehet tolni, ha nincs meg a kellő támogatottság, illetve folyamatos szemléletformálással elősegíthető a beruházás társadalmasítása.	A Széchenyi - Béri Balogh tengely belső szakaszának előtörténetét fontos figyelembe venni, ezért a tervjavaslatban (hosszútávig) itt nincs megcélozva dedikált kerékpáros létesítmény (párhuzamos Vár köz - Bezerédj köz, Augusz - Arany utcai vonalak biztosíthatnak feltárást az egyébként jól átjárható tömbök két oldala között). A későbbi óvatos előrelépés szakmailag nem tűnik megoldhatatlannak, de se mellette, se ellene nem foglalunk állást (a Kerékpárosklub tervzsűrin sarkalatos felvetésként szorgalmazott javaslatát illetően a témafelelős Miniszterelnökség és a Megbízó álláspontja fontos). Egy kompromisszumos lehetőségnek látjuk a speciális nyomvonaljelöléssel való tervjavaslati szerepeltetést (jelmagyarázatban külön kategóriaként és magyarázó feliratozással: „létesítménytípus külön vizsgálat szerint"). Végül közös döntés szerint ez került a tervjavaslatba.
Magyar Államkincstár EU Támogatási Főosztály	
A kerékpárutak burkolati anyagának megválasztására és indokolt esetben az egyoldali, irányhelyes vezetés lehetséges megvalósításra vonatkozó kialakításokat kérjük olyan módon figyelembe venni, hogy azok révén a pályázati források elérhetősége biztosított lehessen. A helyi önkormányzatot képviselők nyilatkozatai szerint ezek figyelembevételre kerülnek, illetve az eddigi tervezői elképzelések a konkrét javaslatok tekintetében ezekkel nem ellentétesek.	Egyetértünk.
Kiemelendő, hogy a dokumentáció egyes részleteiben olyan előremutató műszaki, szakmai megfontolásokat vet fel, amely a kerékpáros hálózati elemek összekapcsolását biztosító, korábban elkészült műtárgyakon való átvezetések kérdését kedvezően érintheti.	A Keselyűsi úti M6 felüljáróra értett kiemelés fontosságával egyetértünk.
Magyar Közút Baranya Vármegyei Igazgatóság	
Az anyagban szereplő, az országos közúthálózatot érintő javaslatok, fejlesztési célok megvalósíthatósága további vizsgálatokat tesznek majd szükségessé.	Egyetértünk.
Az 56. sz. főút Szekszárd déli szakaszán, a meglévő kerékpárút végétől a Szálkai elágazóig a Tolna Vármegyei Önkormányzat megbízásából 2022-ben	Az 56. sz. főúti meglévő kerékpárút déli folytatásának részletes terveiben szerepeltetett

elindult egy kerékpárút tervezési feladat (nem fejeződött be). Ez a jelen anyagban nem szerepel, szükséges lenne összehangolni a terveket. A tervezet szerint az első szakaszon a főút mellett egy vegyesforgalmú út épülne, mely a kerékpáros forgalom mellett az igen sűrű ingatlancsatlakozások kiszolgálását is megoldaná. (Tervező: Perfektum Építész Kft; Célirány Kft.)	megoldással egyetértünk, azt időközben a tervbe beemeltük.
Az anyagban említett Keselyűsi úti hálózat hiánnyal kapcsolatosan megjegyezzük, hogy ennek a megoldását a DK-i elkerülő úttal kiépülő körforgalmú csomópont terve tartalmazza. Erre vonatkozóan az ÉKM jogerős építési engedéllyel rendelkezik, amit figyelembe kell venni.	A Keselyűsi út esetében a DK-i elkerülő út végcsomóponti körforgalmánál az abban tervezett kerékpárúti vonalvezetést a tervbe beépítettük.
Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzata	
Az észak - dél szakasszal kapcsolatban azt javasoljuk, hogy a városközponti szakaszon (Szent László és Bezerédj utcai csatlakozások közötti rész) a már korábban elfogadott TOP-6.4.1-15-SE1-2016-00001 „Kerékpárosbarát Szekszárd” elnevezésű tervben meghatározott útvonalon, azaz a Szent László utcai csatlakozástól a Flórián utcán át a Bezerédj u. – Széchenyi u. csatlakozásáig kerékpáros nyom kerüljön kialakításra. Alternatív megoldásként még szóba jöhet a Várköz felé kialakított nyomvonal, amely érinti a Garai teret is, viszont ezzel kapcsolatban további vizsgálatokra van szükség.	A Bezerédj utca, a Flórián és a Szent László utca esetében a kerékpáros nyom megoldás (melynél a hatályos előírások szerint már a 30-as seb.korlátozás is szükséges lenne) a tervező kompromisszumos javaslata került elfogadásra: a Bezerédj és a Flórián utca esetében a jelenlegi Útügyi Műszaki Előírás által ajánlott megoldás (lefelé nyom, felfelé nyitott kp.sáv) lesz megcélozva végleges (hosszú távú) kialakításként, a Szent László utca esetében pedig irányhelyes kerékpárutak, de mindhárom esetben azzal a szöveges megjegyzéssel, hogy „első ütemben (rövid távon/alternatívaként) kerékpáros nyom”.
Az észak - dél irány további útvonalára tett javaslatot (Holub u. - Mészáros L. u. Zrínyi u.) támogathatónak tartjuk, viszont a Hunyadi utcai csomópont kialakítását tovább kell vizsgálni.	A Holub u. - Mészáros L. u. - Zrínyi u. vonal a tervben szerepeltetésre került, a Hunyadi utcai csomópont konkrét kialakítása vonatkozásában pedig fontos, hogy a tervben jelöltek indikatív megoldásoknak számítanak, az engedélyezési tervezési szakaszban azoktól mindig el lehet térni.
A Mátyás király utcai szakasz kiépítésének javaslatát is támogatjuk, azzal a feltétellel, hogy a Rákóczi u. és Zrínyi u. közötti szakaszon különálló kerékpárutat/gyalog- és kerékpárutat kell kialakítani.	A tervben így került szerepeltetésre.
Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság	
A tervben javasolt stabilizált útburkolat kialakításánál figyelembe kell venni azt, hogy tervezett nyomvonal hullámtéren halad, ahol az alapkőzet jellemzően homok, így a megfelelően állékony és teherhordó burkolat kialakításakor a megfelelő alapozás nem hagyható el. Figyelembe kell venni továbbá azt is, hogy a hullámtéren kialakítandó kerékpárút az árhullámok idején elöntésre kerülhet, ez egyrészt a burkolat rongálódásához vezethet, másrészt nagyobb mennyiségű hordalék és uszadék jelenhet meg a kerékpárúton, aminek eltávolításáról gondoskodni kell.	Egyetértünk. Az erdei kerékpáros útvonal nem igényel teherhordó burkolatot. Az állékonyság kisebb növelése is elegendő, de akár el is hagyható. Egyetértünk.
Az árhullám elleni védekezésként szóba jöhet a kerékpárút mértékadó árvízszint fölé emelése, ez azonban amellett, hogy árvizek idején lefolyási akadályt képezne igen nagy földmunkával is járna, amit szintén nem tartunk támogathatónak.	Egyetértünk, az árvízszint fölé emelés nem lehet cél.

A tervezett fejlesztés érinti a Duna-Dráva Nemzeti Park, mint országos jelentőségű védett természeti területet valamint a HUDD20032 Gemenc kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területet és a HUDD10003 Gemenc különleges madárvédelmi területet (Natura 2000 területek). A tervezett nyomvonal érinti továbbá a Buvat-Keszeges-tó Erdőrezervátum területét is. A terv I. függelékében bemutatott potenciális útvonal több helyen is áthalad a nemzeti park fokozottan védett területein, illetve érinti több fokozottan védett madárfaj (rétisas, fekete gólya) egyedének fészke körül kijelölt 400 méteres sugarú védőzónát is. A természet védelméről szóló 1996 évi LIII tv. 40 § (1) és (2) bekezdése szerint a fokozottan védett területek zavartalanságának megőrzése elsőbbséget élvez, ezért ilyen területeken új utak kialakítása természetvédelmi szempontból nem kívánatos. Hasonló módon a fokozottan védett madárfajok körül a természetvédelmi hatóság által is kijelölt védőzónában a madarak költési, fiókanevelési időszakában (fajoktól függően december és július között) az emberi tevékenység, így a meglévő feltáróút hálózaton történő közlekedés is, korlátozásra kerül a költés sikerének biztosítása érdekében. Ennek értelmében a kerékpárút kialakítása a védőzónákon belül szintén kerülendő.	A függelékben szereplő „potenciális útvonal” csak az elvinél konkrétabb megvitatás lehetősége érekében felvázolt példa, semmiképpen nem tekinthető tervezői javaslatnak, mely esetében természetesen valószínűsíthető volt a fokozottan védett értékekkel való ütközés. A felvezető szöveget és az ábrát kiegészítettük: „A felvetett útvonal e formában szinte bizonyosan nem megvalósítható, az a különböző konfliktusok konkrét feltárását, mibenlétének, esetleges megoldási lehetőségeinek alapos kirajzolódását célozza.” Továbbra is kérdésként merül fel, hogy az ártéri erdőterületen a kisvasút mentén, ill. az erdészeti üzemi utakon valóban egyáltalán nem jelölhető-e ki látogatható, rekreációs útvonal, figyelembe véve, hogy az északival ellentétben Gemenc déli részén számos útvonalon elég intenzív használat tapasztalható. Ha nem is lehet a Pilisben vagy az Őrségben (ugyancsak nemzeti parki területeken) elért útvonalsűrűséget megcélozni, valamilyen kisebb mértékű kínálatbővítés mégis talán lehetséges. A jelzett védőzónák ismeretében a kérdés további egyeztetése lenne célszerű.
A hullámtéri hidak esetében figyelembe kell venni azt, hogy – a magassági kialakítástól függően- a szerkezet részben vagy egészben vízborítás alá kerülhet, illetve az árhullámmal érkező víztömeg nagy megterhelést jelenthet a híd számára. Ugyanakkor a nyílásokat úgy kell méretezni, hogy azon keresztül a holtágakon, fokokon a víz szabad áramlása biztosítható legyen. A tervben szereplő Grébec-Duna felsőbb szakszán átívelő híd esetében a nyílás hozzávetőlegesen 150 méter széles kellene legyen, egy ilyen léptékű infrastrukturális beruházás a védett területen természetvédelmi szempontból semmiképp nem támogatható.	Az észrevételt köszönjük, elfogadjuk.
A nemzeti park gemenci területén- mind a jobb és a bal parton- az árvízvédelmi fővédvonal alkalmas kerékpáros közlekedésre, szilárd burkolattal van ellátva és az azon történő kerékpározás nem tiltott. A fokozottan védett területek kivételével lehetőség van a fővédvonalról letérve meglátogatni a Gemenc belsőbb területeit is. Véleményünk szerint védett természeti területek esetében, különösen egy nemzeti park területén, a természetvédelmi célok meg kell előzzék a közlekedési és turisztika szempontokat. Igazgatóságunk célkitűzéseiben nem szerepel a védett területen történő útépítés, a	Fontos információ, miszerint „lehetőség van a fővédvonalról letérve meglátogatni a Gemenc belsőbb területeit”, mivel ez a lehetőség a potenciális látogatók számára nem ismert, nem világos (az erdei jellegű „Keselyűs vonalút” kezdőpontján „behajtani tilos” tábla van), a túrák tervezéséhez nincs kellő információ. Az ÉD-i árvízvédelmi fővédvonal használhatósága is bizonytalan, azon (a Keselyűsi út felől déli irányban) „behajtani tilos, kivéve VIZIG engedéllyel” KRESZ szabályozás érvényes, a tiltásnak lezárt sorompó is nyomatékot ad. Ezek nincsenek összhangban a helyenként kihelyezett kerékpáros útirányjelző táblákkal. (A tiltó tábla alatt a „kivéve … kerékpárral” kiegészítés egyedül a Sió-zsilip északi oldalán van feltüntetve.) Nem értünk egyet. A természetvédelmi célok fontosságát elfogadva, az abszolút fölérendeltségről és kizárólagosságáról nincs szó, ahogy ez ebben a formában sok más nemzeti parkban sem érvényesül. A látogathatóság lehetőségéről (és a kivételek köréről, mint az erdőrezervátum magterülete) az „Erdőtörvény” (2009. évi XXXVII. tv.) rendelkezik.

járműforgalom növelése, illetve a belső területeken a látogatók számának emelése sem, mivel csak így tudjuk megőrizni az védett terület relatív zavartalanságát. Javasoljuk, hogy kerékpáros közlekedésre továbbra is a már meglévő nyomvonalas létesítmények kerüljenek igénybevételre.	Védett területet érintő útépítés (a talajstabilizálást is ideértve) nem szükséges a látogathatóság bővítéséhez. A töltés burkolt útpályája az erdőtől 10-20 m távolságra vezet, ami nem biztosítja a valódi erdei kerékpározás élményét és a töltés szisztematikusan elkerüli az attraktív helyszíneket, mint pl. a Duna-part, időszakos tavak.

A ***Szekszárdi Kerékpáros Sport Egyesület*** álláspontja a
Szekszárd Megyei Jogú Város kerékpárforgalmi hálózati tervének
(2024.) hálózati javaslatára

Noha a tervező törekedett vegyes használatú útvonalakat és irányhelyes kerékpársávos útvonalakat is betervezni, a tervben elég nagy arányban szerepelnek gyalogosokkal érintkező megoldások (pl. gyalog- és kerékpárút), ami a verseny- és profi kerékpározóknak hátrány, mivel ők e helyett inkább a közutat használják, ahol viszont ez esetben a KRESZ rendelkezése szerint nem haladhatnak.

A Gemenci erdő és Sötétvölgy kerékpározhatóságával kapcsolatban a Vízügy/Erdészet által támasztott szabályok megengedőek/rugalmasak (Gemencben a „kivéve engedéllyel" lehetőség a kerékpárosoknak automatikus, az erdészet pedig az Erdőtörvény alapján kijelölhet kerékpározható túraútvonalakat). A kihelyezett jelzésképeket illetően egyetértés volt abban, hogy a kerékpározható útvonalak fejlesztésére és bővítésére lenne szükség. Sötétvölgy területén a kerékpározható túravonalak kijelölését egyeztetni szükséges és meg kell valósítani.

Érdemi közlekedésbiztonsági jelentősége van az újonnan épülő, vagy a meglévő úton kijelölendő bringa utak megfelelő minőségű burkolatának.

Szekszárd, 2024. április 2.

P. H.
SZEKSZÁRDI KERÉKPÁROS SPORT EGYESÜLET
Szekszárd, Akácfa u. 12.
Adószám: 19853119-2-17

Steig Gábor
Szekszárdi Kerékpáros S. E. elnök

VI. FÜGGELÉK

Miniszterelnökség Aktív Mobilitási Főosztály tervzsűri nyilatkozata

Iktatószám: AMFÁ/4/32 (2024)

Ügyintéző:Benyhe Pál
Telefonszám:06-1-795-46-16

MINISZTERELNÖKSÉG
AKTÍV MOBILITÁSI FŐOSZTÁLY

NYILATKOZAT

Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzata megbízásából a Bonum Via Kft. elkészítette Szekszárd Megyei Jogú Város -Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft által 2018. márciusban elkészített- kerékpárforgalmi hálózati tervének felülvizsgálatát, és azt megküldte a Miniszterelnökség Aktív Mobilitási Főosztálya részére véleményeztetés céljából.
A Miniszterelnökség a 2024. március 13. napján megtartott élőszavas és online tervzsűri illetve a tervek áttekintése alapján

Szekszárd Megyei Jogú Város kerékpárforgalmi hálózati tervének elfogadását javasolja

az alábbi észrevételek figyelembevételével:

Benyhe Pál

1. Alaposan kidolgozott munka, látványos ábrákkal.
2. A Strava rendszerből kinyert hőtérképek esetében javasoljuk, hogy csak a kerékpárral megtett utak legyenek megjelenítve.
3. A forgalomcsillapítás a biztonságos és integrált kerékpáros közlekedés alapfeltétele. A város két nagy gépjármű forgalmat bonyolító É-D irányú főúttal, és egy É-D irányú autópályával is rendelkezik, amelyből logikusan következik az, hogy a sűrűn lakott, érzékeny történelmi városrészből, a belvárosból az átmenő gépjármű forgalmat a megfelelő eszközökkel ki kell szűrni. A szolgáltatásokkal sűrűn ellátott belső városmagban, ahol relatív kicsik a távolságok, előnyben kell részesíteni a biztonságos és direkt kerékpáros közlekedést. Fontos kerékpáros főhálózati elem a Rákóczi utca – Széchenyi utca – Béri Balog Ádám utca, amely jelenleg nem kerékpározható végig szabályosan és biztonságosan, viszont a hőtérkép alapján jelenleg is sokan használják, ennek az útvonalnak a fejlesztését szerepeltetni kell a hálózati tervben.

1. Strava kerékpáros hőtérkép Szekszárd belvárosában

Emődy Barbara

4. Sok esetben nagyon részletes, sok mindent vizsgáló dokumentum, de hiányzik a hálózathoz szükséges lépték kidolgozottsága.
5. A tervezett hálózatot a jövőre, jelentős mértékben megnövekedett kerékpáros forgalomhoz, bátor elképzelésekkel szükséges kialakítani.
6. Minden fontos útvonalon lehetővé kell tenni a biztonságos kerékpározást. Javaslatunk szerint a főhálózat részét kell, képezze a teljesség igénye nélkül:
    - Széchenyi-Rákóczi tengely,
    - Mátyás Király út,
    - Csengery-Bence, János-Holub, József-Mészáros-Zrinyi utcák,
    - a lakótelepekhez vezető gyűjtőutak,
    - minden vasúti átjáró, gyártelep gyűjtőútja.
7. A meredekség önmagában nem kizáró ok egy szakasz kerékpározásra való kijelölése esetén.
8. A múltbéli lakossági elutasítás sem lehet kizáró ok, mert nem törvényszerű, hogy ma is mindenki ugyanúgy viszonyul a kerékpározáshoz, illetve a megvalósítás időpontján lehet tolni, ha nincs meg a kellő támogatottság, illetve folyamatos szemléletformálással elősegíthető a beruházás társadalmasítása.

Szőke Gyula

9. A bemutatott tervanyag kellő helyismeretre és megfontolásra utaló, alapos és részletesen átgondolt megoldásokat rögzít. Összességében a tárgyalás során tett észrevételekkel, kiegészítésekkel jól szolgálhatja a város és a térség kerékpáros közlekedésének fejlődését.
10. A kerékpárutak burkolati anyagának megválasztására és indokolt esetben az egyoldali, irányhelyes vezetés lehetséges megvalósításra vonatkozó kialakításokat kérjük olyan módon figyelembe venni, hogy azok révén a pályázati források elérhetősége biztosított lehessen. A helyi önkormányzatot képviselők nyilatkozatai szerint ezek figyelembe vételre kerülnek, illetve az eddigi tervezői elképzelések a konkrét javaslatok tekintetében ezekkel nem ellentétesek.
11. Kiemelendő, hogy a dokumentáció egyes részleteiben olyan előremutató műszaki, szakmai megfontolásokat vet fel, amely a kerékpáros hálózati elemek összekapcsolását biztosító, korábban elkészült műtárgyakon való átvezetések kérdését kedvezően érintheti.

Czeglédi Gabriella

1. A kerékpáros hálózat kialakításánál lakott területen belül az irányhelyes kerékpáros létesítményeket támogatjuk a szükséges forgalomcsillapítás mellett.

Magyar Közút Baranya Vármegyei Igazgatóság

2. Az anyagban szereplő, az országos közúthálózatot érintő javaslatok, fejlesztési célok megvalósíthatósága további vizsgálatokat tesznek majd szükségessé.
3. 56 sz. főút Szekszárd déli szakaszán, a meglévő kerékpárút végétől a Szálkai elágazóig a Tolna Vármegyei Önkormányzat megbízásából 2022-ben elindult egy kerékpárút

tervezési feladat (nem fejeződött be). Ez a jelen anyagban nem szerepel, szükséges lenne összehangolni a terveket. A tervezet szerint az első szakaszon a főút mellett egy vegyesforgalmú út épülne, mely a kerékpáros forgalom mellett az igen sűrű ingatlancsatlakozások kiszolgálását is megoldaná. (Tervező: Perfektum Építész Kft; Célirány Kft.)

4. Az anyagban említett Keselyűsi úti hálózat hiánnyal kapcsolatosan megjegyezzük, hogy ennek a megoldását a DK-i elkerülő úttal kiépülő körforgalmú csomópont terve tartalmazza. Erre vonatkozóan az ÉKM jogerős építési engedéllyel rendelkezik, amit figyelembe kell venni."

Holczer Nicolette, Kocsis Anikó, Dévai-Horváth Krisztina, Herner László, Lipovszki Barna, (online résztvevők)

5. Az észak – dél szakasszal kapcsolatban azt javasoljuk, hogy a városközponti szakaszon (Szent László és Bezerédj utcai csatlakozások közötti rész) a már korábban elfogadott TOP-6.4.1-15-SE1-2016-00001 „Kerékpárosbarát Szekszárd" elnevezésű tervben meghatározott útvonalon, azaz a Szent László utcai csatlakozástól a Flórián utcán át a Bezerédj u. – Széchenyi u. csatlakozásáig kerékpáros nyom kerüljön kialakításra. Alternatív megoldásként még szóba jöhet a Várköz felé kialakított nyomvonal, amely érinti a Garai teret is, viszont ezzel kapcsolatban további vizsgálatokra van szükség.
6. Az észak – dél irány további útvonalára tett javaslatot (Holub u. – Mészáros L. u. Zrínyi u.) támogathatónak tartjuk, viszont a Hunyadi utcai csomópont kialakítását tovább kell vizsgálni.
7. A Mátyás király utcai szakasz kiépítésének javaslatát is támogatjuk, azzal a feltétellel, hogy a Rákóczi u. és Zrínyi u. közötti szakaszon különálló kerékpárutat/gyalog és kerékpárutat kell kialakítani.

Ajtay Szilárd

A Mátyás király utcai vonal (nyugati szakasz kerékpárút, a Zrínyi utcától keletre eső szakasz kerékpársáv), valamint a Zrínyi - Mészáros - Holub - Bencze - Csengey utcai irányhelyes nyomvonal közép-hosszú távú időszakba sorolása dilemmazónás kérdés, amennyiben a tervzsűrinek az az álláspontja és a Megbízó is elfogadja, a „C" tervlap javaslatába beintegrálható. A Széchenyi - Béri Balogh tengely belső szakaszának előtörténetét fontos figyelembe venni, ezért a tervjavaslatban (hosszútávig) itt nincs megcélozva dedikált kerékpáros létesítmény (párhuzamos Vár köz - Bezerédj köz, Augusz - Arany utcai vonalak biztosíthatnak feltárást az egyébként jól átjárható tömbök két oldala között). A későbbi óvatos előrelépés szakmailag nem tűnik megoldhatatlannak, de se mellette, se ellene nem foglal állást. A Kerékpárosklub sarkalatos kérdésként szorgalmazott javaslatát illetően a témafelelős Miniszterelnökség és a Megbízó álláspontja fontos. Egy kompromisszumos lehetőségnek látszik a tervjavaslati szerepeltetés speciális nyomvonaljelöléssel (jelmagyarázatban külön kategóriaként és magyarázó feliratozással: „létesítménytípus külön vizsgálat szerint"). A térszerkezeti, topográfiai adottságok miatt a Szent László utca és a Garay tér között nagy jelentősége van a Főposta és Rendőrkapitányság közötti, jelenleg is funkcionáló gyalogos nyiladék

autómentes fenntartásának/fejlesztésének, mely részben önkormányzati, részben E.ON tulajdonban van és a szabályozási tervben „tervezett közlekedési területként" szerepel (kisebb-nagyobb területszerzés számos projekt esetében szükséges). A Rákóczi utca Szent László - Damjanich utca közötti szakaszán a kooperációkon megcélzottaknak megfelelően a parkolósáv és a járda között elhelyezett kerékpárút ideális (a rendelkezésre álló terület a kétoldali egyirányú irányhelyes megoldásnak kedvez), a Szent László és a Damjanich csomópontban a szegély kisebb korrekciója szükséges, de a szükséges csomóponti kapacitás biztosított marad, ettől északra a kész engedélyezési tervekhez illeszkedően egyoldali kétirányú kerékpárúttal számoltunk. Minden helyszínen igyekeztünk szem előtt tartani a rendelkezésre bocsátott engedélyezési tervek felhasználhatóságát. A Keselyűsi út esetében a DK-i elkerülő út végcsomóponti körforgalmánál az abban tervezett kerékpárúti vonalvezetést a tervbe beépítettük, az M6 autópálya felüljáróján a padkaburkolással elkészített kialakítás minisztériumi leegyeztetéséről utóbb értesülve a fizikai elválasztású javaslatot időben későbbre soroltuk (általános álláspontnak tűnik, hogy a hasonló esetekben szükség lenne tapasztalatot szerezni a fizikai elválasztású megoldásra). Az AÖFK és a KDMFÜ anyagait megismertük, az 56. sz. főúti meglévő kerékpárút déli folytatásának részletes terveiben szerepeltetett megoldással egyetértünk, azt időközben a tervbe beemeltük. A Flórián utca hálózatba vonása a kedvezőtlen adottságok ellenére elfogadható (valószínűleg emelkedő irányú nyitott kerékpársáv, lejtő irányú nyom), azt átvezetjük. A Bárányfoknál a töltés bizonyosan kerékpározható, az erdőben vezetett útvonalak valószínűleg részben bevonhatók lennének (az Erdészettel szükséges egyeztetni). A domboldali lakótelepek első bekapcsolásai jellemzően második ütemre, középtávra lennének besorolva.

Jelen elfogadó nyilatkozatunk megfelel az Európai Uniós támogatások felhívásaiban előírt tervzsűri kötelezettségnek.

Kérjük, hogy az észrevételeink alapján átdolgozott KHT-t a kerekpar@me.gov.hu címre megküldeni szíveskedjenek.

Kérjük, hogy a 337/2016. (XI. 17.) Korm. rendelet 3.§ (2) b) pontjának megfelelően szolgáltassanak adatot a KENYI adatbázisába az elkészült létesítményekről. Az adatszolgáltatással kapcsolatban felmerülő további kérdés esetén keressék bizalommal a Magyar Közút NZrt.-t (ugyfelszolgalat@kozut.hu).

Budapest, 2024. április 12.

Üdvözlettel:

Madarász-Losonczy Bálint
főosztályvezető

VII. FÜGGELÉK

Részletes munkaábra és hálózati tervjavaslat

A módszertani útmutató metódusa szerint végigvezetett megalapozó vizsgálat fő eredményeként e függelék **„A" ábrája** a Szekszárd belső részén tervezett kerékpárforgalmi hálózatot részletgazdag, magyarázatos megjelenítéssel tartalmazza, melyen a hálózati megoldások mérlegelése és előzetes helyszínrajzi megoldásai jól nyomon követhetők. A függelék **„B"** (településközi) és **„C"** (városi) **tervlapja képezi magát a tervjavaslatot**, melyen a rövid, közép és hosszú távú kerékpárforgalmi hálózati javaslat egyszerűbb formában szerepel. A tervi tartalmat a 4.2 fejezetben szövegesen mutatjuk be.

Hálózati lehetőségeket vizsgáló részletes munkaábra

A. ábra

Rövid-, közép- és hosszútávú tervjavaslat

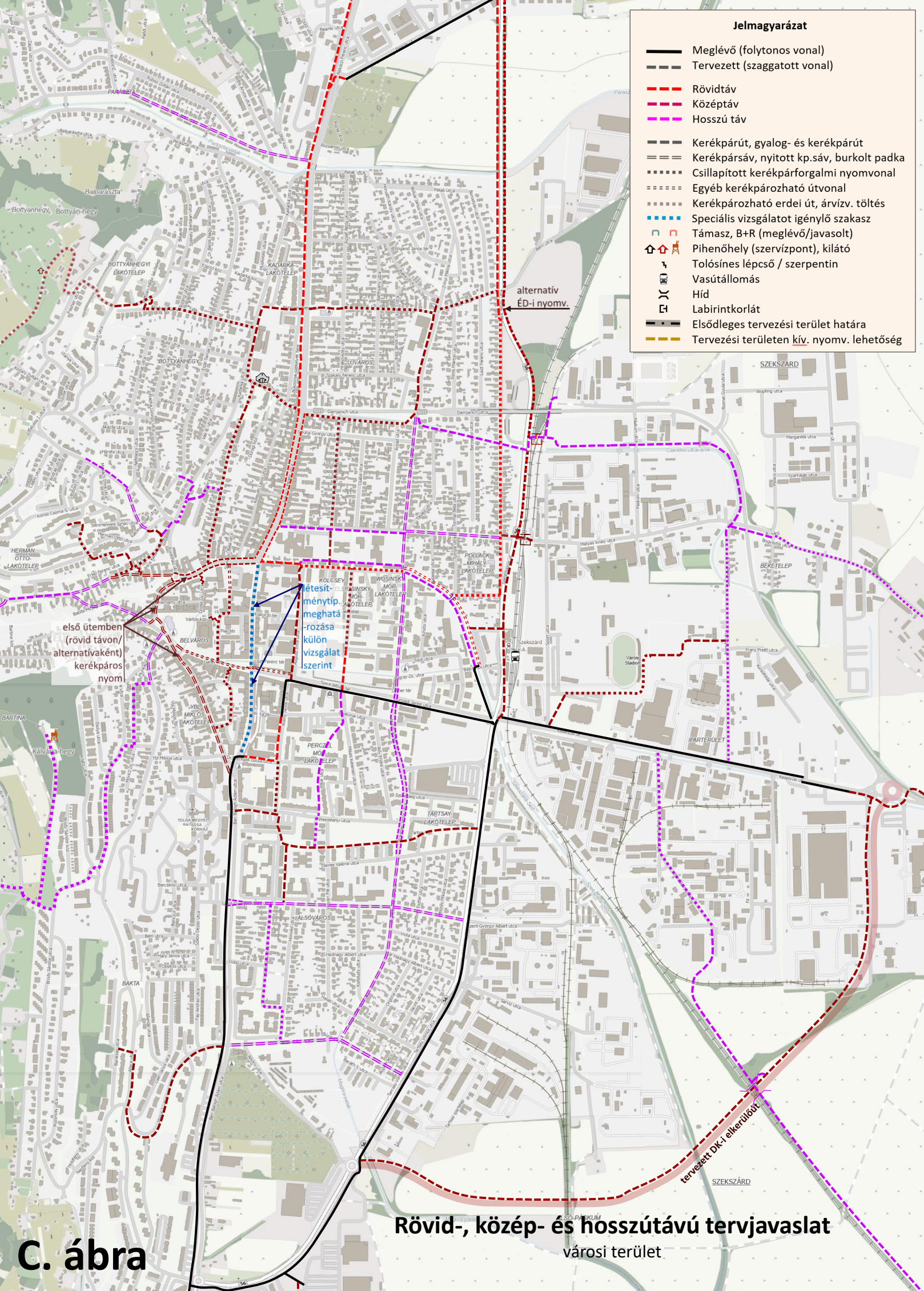
közigazgatási terület és térsége

Jelmagyarázat

- Meglévő (folytonos vonal)
- Tervezett (szaggatott vonal)
- Rövidtáv
- Középtáv
- Hosszú táv
- Kerékpárút, gyalog- és kerékpárút
- Kerékpársáv, nyitott kp.sáv, burkolt padka
- Csillapított kerékpárforgalmi nyomvonal
- Egyéb kerékpározható útvonal
- Kerékpározható erdei út, árvízv. töltés
- Speciális vizsgálatot igénylő szakasz
- Támasz, B+R (meglévő/javasolt)
- Pihenőhely (szervízpont), kilátó
- Tolósínes lépcső / szerpentin
- Vasútállomás
- Híd
- Labirintkorlát
- Elsődleges tervezési terület határa
- Tervezési területen kív. nyomv. lehetőség

Harc
Sióagárd
Sió-völgyi törzshálózati útvonal
Mözs
Bogyiszló
Sió-völgyi törzshálózati útvonal
Javasolt Sió-völgyi mellékútvonal
EuroVelo 6 útvonal
területszerzés szükséges
Csontos-szurdik
Szűcsény-szurdik
Csörge-tó
Bati kereszt
Szarvas-szurdik
Kakasd
Sötétvölgy
Tán-hegyháti
Tanösvény
nyomvonal alternatíva
Keselyűsi út – 5113 j. ök út
Keselyűsi út – 51369 j. bekötőút
Keselyűs
Tanösvény
Siófoki Dél elkerülőút
Óriás-hegy
Gurovica-hegy
Szálkai gerincút
Alsónánai gerincút
új vegyes-forgalmú szervizút
Őcsény
Decs
Gemenci erdő
Grábóc
Szálka
Várdomb
Alsónána
Mocsény

B. ábra



C. ábra

Rövid-, közép- és hosszútávú tervjavaslat

városi terület