

VILLANYI BORÚT – KERÉKPARÚT

TANULMANYTERV

PECSI TŰRAKERÉKPAROS
EGYESÜLET 1994

ARATÓ CSONGOR
TERVEZŐ

A Villányi borvidékhez kapcsolódó idegenforgalom fejlesztésének fontos lépése a borvidéken végighaladó kerékpárút kiépítése. A meglévő Harkány - Siklós - Máriagyűd kerékpárutakhoz kapcsolódóan a tervezett útvonal Siklós - Nagytótfalu - Kisharsány - Nagyarsány - Villány - Villánykövesd - Falkonya községeket érinti.

A kerékpáros turisták számára olyan útvonalat terveztünk, amely sorban érinti a borvidék kulturális nevezetességeit, vendéglátóhelyeit, településeit, ugyanakkor igyekszik minél távolabb haladni az autóforgalomtól.

A kb. 25 km hosszú út nyomvonalát a "Gondolatok és javaslatok Pécs kerékpárúthálózat fejlesztéséről" c. tanulmányban lefektetett alapelvek szerint alakítottuk ki. A technikai megoldásokban közvetlen példaként az osztrák Fertő-tavi kerékpárúthálózat szolgált.

A fentiek szerint, ahol lehetett, kisforgalmú mellékutakat választottunk (pl. Siklós belterületén). Itt a mellékutcákon a kerékpárosokat védő KRESZ-táblák (sebességkorlátozás, elsőbbségadás kötelező stb.) kihelyezése után alapvetően a jelenlegi forgalmi rend megtartásával haladhat a kerékpáros közlekedés. Úgy gondoljuk, hogy ha útirányba esik egy olyan lakóutca, ahol 30km/ó-ás sebességkorlátozás van érvényben (pl. Nagyarsányban), akkor ott fölösleges kerékpárutat építeni.

Hasonló megoldásokkal ugyancsak megengedhetőnek tartjuk a kerékpáros közlekedést az olyan közutakon, ahol nagyon kicsi a gépjárműforgalom (pl. a Nagytótfalu - Kisharsány közötti úton). (Ezeket a szakaszokat a térképen folyamatos piros vo-

nallal jelöltük.)

Ahol nincs kisforgalmú mellékút - az útvonal nagyrészen, - ott a földutakat javasoljuk megfelelő szilárd burkolattal alkalmassá tenni a kerékpáros közlekedésre. (A térképen piros szaggatott vonal.)

A nyomvonalban vannak olyan szakaszok, ahol a földutak felülete nagyon egyenetlen, főképp a vízparti töltéseken az út nincs kijárva, növényzettel erősen be van növe. Ilyen helyeken a burkolatépítés előtt tereprendezésre is szükség van. (A térképen pontozott piros vonal).

A tervezett nyomvonal mindenütt meglévő utakon, vízfolyás melletti töltésen halad, így mezőgazdasági művelésből nem kell területet kivonni.

Ritkán, de előfordulnak olyan szakaszok, ahol a viszonylag nagyforgalmú autóút mellett nincs más mellékút, ilyen esetekben kényszerűségből a kerékpáros útvonalat az autóúton kell elvezetni (pl. a nagyharsányi és a siklósi vasútállomások melletti kb. 100, 200 m hosszban, vagy Villány belterületén). Ezeken a helyeken lehet gondolkodni az olyan - egyébként elvetendő! - megoldásokban, mint az út melletti kerékpársáv létesítése. (A térképen kék vonal).

(Az út szélén felfestett kerékpársáv nem véd kellőképpen a balesetektől, gondot okoznak a szabálytalanul parkoló autók, de a legfőbb ellenérv az, hogy a turisták nem autófüstben és zajban akarnak kerékpározni!)

Több helyen a terület tulajdonosával rendezni kell az úthasználat kérdését (Pannonvin). Más helyeken "behajtani tilos" táblák vannak kitéve (Siklós, várpark). Ezeket a kérdéseket a tervezés további szakaszában tisztázni kell.

A kerékpárúthálózat kiépítésének fontos eleme a haladási irányt egyértelművé tévő útjelzőtáblák elhelyezése. Ezeknél a tábláknál ki lehet használni a táblafelület reklámértékét, így éttermek, üzletek, vállalkozások anyagi támogatását lehet megszerezni.

A turisták speciális igényeiből kiindulva - miszerint aki túrázik, nem szívesen megy oda-vissza egy útvonalon - távlati fejlesztési célkitűzésként javasoljuk a Siklós - Vókány - Palkonya útvonal kialakítását. Így olyan körtúraútvonalat nyerhetünk, amely gyakorlott túrázók számára egy nap alatt kényelmesen bejárható.

Ezen II. ütem útvonalában a Siklóst Vókánnyal összekötő országút viszonylagos kis forgalma miatt a kerékpáros közlekedést - jobb híján - megengedhetőnek tartjuk.

Pécs 1994.5.31.

Arató Csongor
Arató Csongor

tervező