


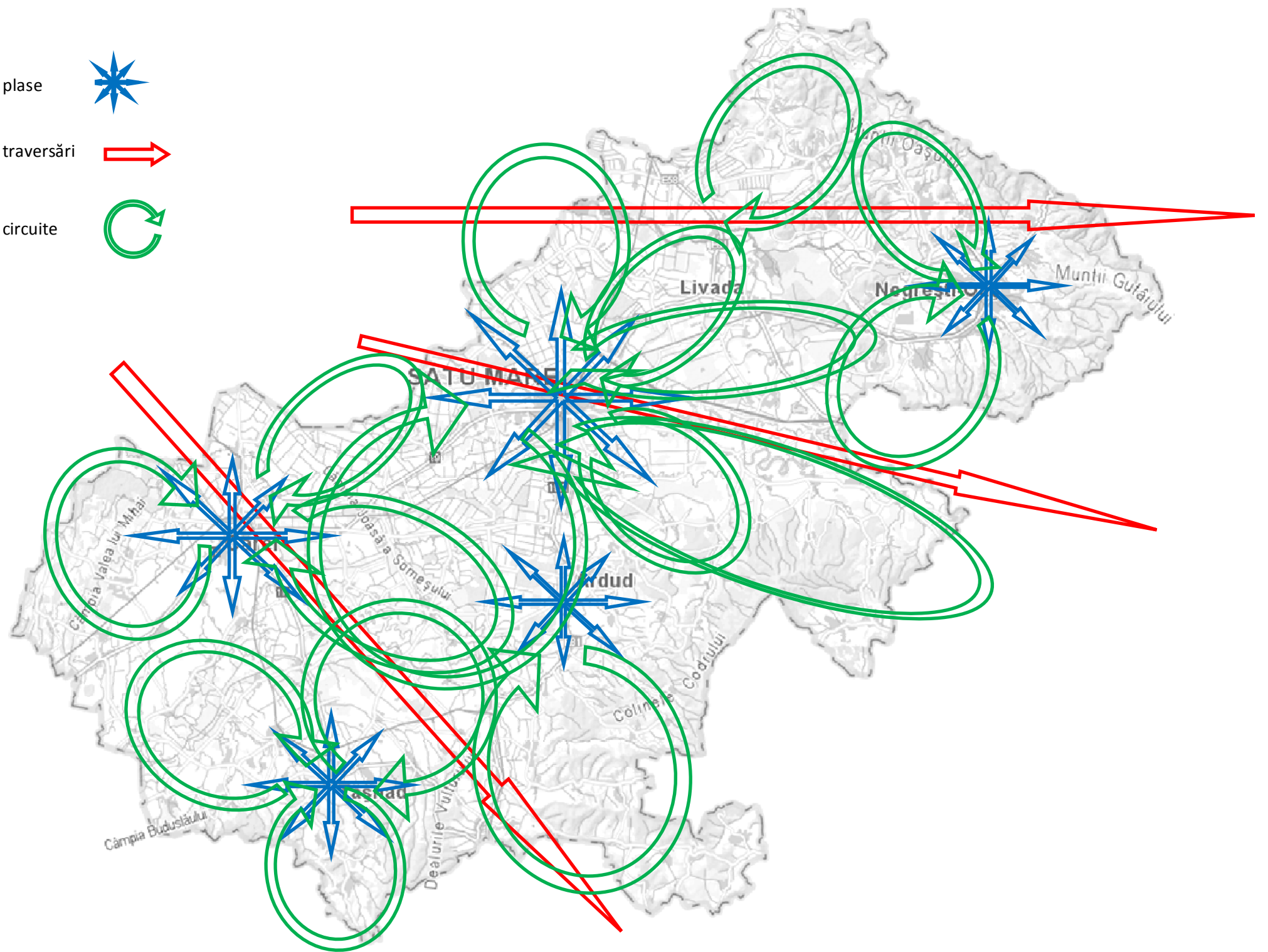


- plase 
- traversări 
- circuite 



CONCEPT STRATEGIC

privind dezvoltarea rețelei de piste pentru cicliști în
județul Satu Mare

MATERIAL

PENTRU DEZBATERE PUBLICĂ

CONSILIUL JUDEȚEAN SATU MARE
DIRECȚIA DEZVOLTARE REGIONALĂ

2012

1. CONSIDERENTE GENERALE

Județul Satu Mare este situat într-un ambient natural care favorizează circulația locuitorilor cu ajutorul bicicletei, condițiile de relief fiind predominant de șes și de dealuri joase.

Utilizarea acestui mijloc de transport înseamnă avantaje din mai multe considerente, pe care publicările științifice le-au popularizat suficient de mult, astfel considerăm că pentru justificarea necesității dezvoltării circulației cicliste ajunge doar să le enumerăm:

- mișcarea repetată elimină multe dintre efectele nedorite ale sedentarismului,
- reducerea poluării din gaze de eșapament,
- viteza de deplasare în mediu urban este identică, sau chiar mai mare decât pentru autoturisme

Se poate adăuga tendința crescătoare pentru practicarea cicloturismului, ca ramură de turism ce facilitează apropierea turistului de natură și ambient.

Toate aceste avantaje se pot materializa numai în cazul existenței infrastructurii necesare desfășurării circulației cicliste în condiții civilizate și de siguranță.

2. TENDINȚE, ACTUALITATE, POSIBILITĂȚI

În urma unor evaluări a stării de sănătate publică a județului Satu Mare, susținută de Consiliul Județean Satu Mare, precum și a datelor statistice reprezentative în acest domeniu, județul Satu Mare se situează printre județele țării cu cea mai redusă speranță de viață, iar motivul de deces nr. 1 sunt bolile cardio-vasculare. Fără a încerca o analiză în detaliu sau o cuantificare a efectelor mișcării regulate asupra reducerii șanselor de îmbolnăviri cardio-vasculare, reținem numai relația directă, negativă dintre cele două fenomene.

Actualitatea promovării circulației pe bicicleta o subliniază și tendința crescândă a traficului rutier. Rețeaua stradală a municipiului Satu Mare, ca fenomen general pentru orașele formate pe centre istorice, s-a dezvoltat în condițiile unui trafic rutier mult mai redus decât cel actual, iar dezvoltarea continuă a capacităților de infrastructură rutieră este numai una dintre răspunsurile ce se pot găsi la această provocare. Acest răspuns este pe departe cel mai costisitor și în mod tacit promovează stilul de viață legat de autoturisme. Alternativa poate fi un set de intervenții pentru dezvoltarea traficului ciclist și cel în comun.

Alternativa trebuie însă concepută astfel încât să corespundă tendințelor și cerințelor actuale de confort și de siguranță, dar și proceselor de suburbanizare, prezente în orașele județului Satu Mare.

3. IDEI DIRECTOARE, SINERGII

3.1 Direcții

Dezvoltarea pistelor pentru cicliști în județul Satu Mare a luat start odată cu apariția posibilităților de a obține finanțări din fonduri nerambursabile pe acest domeniu. Aceste inițiative locale constituie baza de pornire, dar ridică și problema planificării pentru o rețea coerent concepută de piste, care să deservească în mod cât mai eficient cerința existentă și viitoare a populației și intereselor publice ale județului.

Domeniile cele mai importante, pe care le deservește infrastructura pentru cicliști se pot identifica în următoarele trei tipuri de activități:

- deplasarea intra-urbană și pe relația rural-urban în interese personale de activitate: zilnică (naveta) și ocazională;
- agrementul: deplasare dinspre orașe și sate către zone cu potențial de a oferi servicii turistice;

- turismul: circuite, rute turistice pentru practicanții ai cicloturismului, cu cerințe de a parcurge distanțe mai mari.


Aceste trei activități definesc trei direcții dominante pentru dezvoltarea unei rețele funcționale pentru piste de cicliști în județul Satu Mare:


a. plase: legături între localitățile urbane și cele rurale înconjurătoare pe o distanță de aproximativ 10-15 km.

- sunt destinate în primul rând deservirii navetei zilnice;
- distanțele se pot modifica, dar trebuie să urmărească cerința reală locală – distanța de unde există disponibilitate de a se deplasa cu bicicleta spre oraș.

b. traversări: legături care să promoveze relațiile regionale ale județului Satu Mare.

- deservește în primul rând cicloturismul, cerințele acelor turiști care sunt dispuși să parcurgă distanțe mari pe bicicletă. În consecință aceste traversări ale județului trebuie definite în concordanță cu direcțiile dominante ale fluxului turistic.
- direcția dominantă de deplasare a traficului ce tranzitează județul este spre direcțiile: Ungaria, Maramureș, Zalău-Cluj, Oradea, Ucraina. Dintre aceste direcții cele legate de turism sunt preponderent direcționate est-vest. Direcțiile de trafic est-vest coincid cu direcțiile de curgere ale celor mai importante trei râuri din județ, care, prin coronamentul digurilor de apărare, oferă realizarea a trei artere de traversare a județului:

 Tur: Ungaria – Turulung – Negrești-Oaș – cu posibilități de continuare spre Maramureșul istoric;

 Someș – ambele maluri: Ungaria – Satu Mare – posibilitate de continuare spre Baia Mare;

 Crasna: Ungaria – apropierea Careiului – Acâș – Supur – posibilitate de continuare spre Sălaj.

c. circuite: legături ce facilitează crearea unor circuite turistice.

- realizarea unor trasee de piste prin care din porțiunile plaselor și traversărilor se pot forma circuite turistice de 35-60 km, ideale de a fi parcurse într-o zi;
- distanțele dintre cele trei artere de traversare ale județului (Tur, Someș, Crasna) permit formarea circuitelor.

3.2 Infrastructura și alte măsuri de intervenție

Infrastructura necesară deplasării cu bicicleta nu presupune în mod obligatoriu o pistă special amenajată în acest sens. Codul rutier permite deplasarea bicicliștilor pe drumurile publice, iar pe porțiunile de drumuri unde traficul auto și mai ales traficul greu nu este foarte intens, investițiile de realizare de piste speciale nu se justifică neapărat.

În aceste condiții se impune aplicarea unor măsuri speciale pentru a spori siguranța circulației, cum ar fi:

- indicatoare speciale amplasate pentru a atrage atenția conducătorilor auto că tronsonul respectiv de drum face parte dintr-un traseu ciclist și este des utilizat de bicicliști;
- verificări mai dese din partea Poliției rutiere pe aceste tronsoane;
- campanii de conștientizare a populației, privind utilizarea corectă a bicicletei, pentru evitarea accidentelor.

În cazurile în care se impune realizarea unor piste separate, de sine stătătoare, aliniamentele acestora pot urmări:

- drumuri existente: în acest caz se vor respecta standardele de proiectare corespunzătoare (lățimea pistei este de minim 1 m pentru o bandă de circulație într-o direcție, iar între marginea carosabilului drumului și marginea pistei trebuie asigurată o distanță de minim 1 m sau o balustradă);
- diguri de apărare împotriva inundațiilor, administrate de Apele Române;
- diguri protectoare ale canalelor de desecare, administrate de Agenția Națională pentru Îmbunătățiri Funciare.

Măsurile în ceea ce privește asigurarea siguranței de exploatare a pistelor se impun și în aceste cazuri:

- oprirea traficului motorizat pe aceste piste, prin infrastructură proiectată corespunzător și prin verificări ale circulației;
- conștientizarea importanței utilizării pistelor de către bicicliști (și dacă drumul principal e mai scurt cu câțiva km).

Dezvoltarea unei rețele este totodată și o modalitate de a promova valorile turistice existente ale județului Satu Mare, astfel conceperea rețelei turistice ar trebui să țină cont și să lege aceste puncte cu relevanță turistică.

4. PROPUNERI, LISTE DE PRIORITĂȚI

În vederea creionării unui concept coerent așteptăm propuneri pentru dezvoltarea infrastructurii pentru cicliști din partea autorităților locale, reprezentanților societății civile, persoane fizice. Vă rugăm să formulați propuneri în cazul în care:

- dețineți informații concrete despre utilizarea unui traseu anume de către cicliști;
- considerați că traseul propus ar avea un impact semnificativ pentru circulația ciclistă locală sau micro-regională;
- aveți propunere concretă de traseu. În acest caz puteți trimite și schițe ale traseelor propuse, ce se vor integra într-o hartă a rețelei propunerilor, baza viitoare rețele de infrastructură pentru bicicliști.

Din propunerile primite Consiliul Județean Satu Mare va încerca să întocmească o rețea coerentă și funcțională, care urmează să fie dezbătută într-o fază ulterioară, în care relațiile și efectele teritoriale se pot identifica.

Propunerile primite vor fi adăugate pe o planșă de hartă, în măsura nivelului de detaliere. Dacă propunerea menționează numai două localități (de ex.: Arduș - Belțug), această propunere va apărea numai într-o listă de trasee propuse. Dacă propunerea indică și un aliniament, sau o detaliere ce se poate identifica pe hartă, propunerea va fi schițată pe hartă.

Culori utilizate: traseele vor fi marcate pe hartă cu culori diferite, fiecare având următoarea semnificație

- albastru – traseu propus de-a lungul unui curs de râu, pe un dig de apărare
- verde - traseu propus de-a lungul unui canal, pe un dig de apărare
- maro- traseu propus prin modernizarea unui drum de pământ
- negru - traseu propus de-a lungul unui drum public
- linie întreruptă înseamnă circulație pe carosabilul drumului public

Szatmár megye kerékpárút-hálózatának fejlesztésére vonatkozó

STRATÉGIAI KONCEPCIÓ

KÖZVITÁRA BOCSÁTOTT JAVASLAT

SZATMÁR MEGYE TANÁCSA
TERÜLETFEJLESZTÉSI IGAZGATÓSÁG

2012

1. BEVEZETŐ MEGFONTOLÁSOK

Szatmár megye természeti viszonyai (síkságok és alacsony dombok magas területi aránya) kedvező alapot teremtenek a kerékpáros közlekedés elterjedéséhez.

A kerékpáros közlekedés előnyeit a tudományos kiadványok sora tárgyalta, úgy gondoljuk elegendő csupán felsorolni a sok szempontból leírt előnyöket:

- a rendszeres testmozgás képes megszüntetni az ülő életmódból származó testi elváltozásokat, egészségügyi problémákat,
- a kipufogó-gázok által okozott légszennyezés csökken,
- városi környezetben a közlekedés sebessége nem marad el a gépjárművekétől, bizonyos esetekben akár nagyobb is lehet annál

A kerékpáros turizmus egyre fokozottab elterjedése szintén jelentős, ez az idegenforgalmi ágazat ráadásul a megye számára kedvező módon a természeti és épített környezettel ápolts szorosabb kapcsolatot jelent.

Mindezen előnyök elérése érdekében szükséges azonban a mai igényeknek megfelelő, biztonságos kerékpáros közlekedést lehetővé tevő infrastruktúra kiépítése.

2. TENDENCIÁK, AKTUALITÁS, LEHETŐSÉGEK

A Szatmár Megyei Tanács által támogatott lakossági egészségügyi állapot-felmérés adatai, valamint a vonatkozó statisztikai adatok alapján egyértelmű, hogy Szatmár megye a legalacsonyabb várható élettartamú megyék egyike, az első számú elhalálozási ok pedig a szív- és érrendszeri megbetegedések. Az ilyen megbetegedések és a rendszeres testmozgás közötti kapcsolat beható vizsgálatára, vagy számszerűsítésére tett próbálkozás nélkül kijelenthetjük, hogy a két jelenség között összefüggés van.

A kerékpáros közlekedés népszerűsítésének egyik aktualitása az egyre sűrűbb közúti forgalom. Szatmárnémeti úthálózatának kialakulásakor, csakúgy, mint a történelmi várossal rendelkező városok esetében általában, a jármű-sűrűség lényegesen elmaradt a maitól. Az úthálózat áteresztőképességének állandó növelése csupán az egyik válasz-lehetőség erre az egyre súlyosbodó kihívásra. Ez a lehetőség egyrészt messze a legköltségesebb, másrészt burkoltan támogatja a gépjárművek ésszerűtlen, túlzott használatát. Az alternatíva egy olyan intézkedés-csomag lehet, mely a kerékpáros és a közösségi közlekedés elterjesztésére épít, amely azonban csak akkor lehet valós, ha az aktuális kényelmi és biztonsági követelményeknek eleget tud tenni és a megye jelenlegi dinamikai folyamatait (pl. szuburbanizációs folyamatok) is ki tudja szolgálni.

3. RENDEZŐ ELVEK, SZINERGIÁK

3.1 Irányok

A kerékpárút-fejlesztés, az ezt lehetővé tevő finanszírozási lehetőségekkel együtt jelent meg Szatmár megyében. Ezek a kezdeményezések kiindulási pontnak tekinthetők, de ugyanakkor felvetik az összefüggő, átfogó szemléletű tervezés kérdését is, ami a lakosság jelenlegi és jövőbeli igényeinek, a közérdeknek való megfelelés záloga.

A kerékpáros infrastruktúra által kiszolgált lakossági igény leginkább a következő három tevékenység-csoporthoz köthető:

- településen belüli, város-falu relációban megvalósuló, személyes tevékenységekhez köthető napi, vagy eseti helyváltoztatás (pl. ingázás);
- kikapcsolódás: települések és a kikapcsolódási lehetőségeket nyújtó területek között lezajló forgalom;
- turizmus: turista-utak, körutak a kerékpáros turizmust gyakorló személyek számára, akik nagyobb távolságokat is hajlandók megtenni kerékpáron.

Ez a három tevékenység-csoport alapjaiban meghatározza az igények kielégítését célzó kerékpárút-hálózat fejlesztésének irányait is Szatmár megyében:


a. pókhálók: városi és környező (10-15 km-es távolságban elhelyezkedő) falusi települések közti kapcsolatok.


- elsősorban a napi ingázás kiszolgálása a céljuk;
- a távolságok változhatnak, de létező helyi igényeket kell kövesse – azt a távolságot, amit a lakosok hajlandók nagyobb számban igénybe venni kerékpáron..

b. gerinc-útvonalak: Szatmár megye regionális kapcsolatait kiszolgáló útvonalak.

- elsősorban a kerékpáros turizmus igényeit elégítik ki, azon turistákét, akik hajlandók nagyobb távolságokat is megtenni kerékpáron. Következésképpen az idegenforgalom által meghatározott fő csapásirányokat kell kövessék.
- a megyét átszelő tranzitforgalom legfőbb céljai: Magyarország, Máramaros, Zilah – Kolozsvár, Nagyvárad, Ukrajna. Ezen irányok közül az idegenforgalom számára jelentősek zömmel a kelet-nyugati irányúak, melyek megegyeznek a megye három legfontosabb folyójának folyásirányával. Az ezek mentén kiépített árvízvédelmi töltések ideális alapot nyújtanak a megyét átszelő három fő gerinc-út kiépítésére:

Túr: Magyarország – Túrterebes – Avasfelsőfalu – meghosszabbítható a történelmi Máramaros irányába;

Szamos – mindkét part: Magyarország – Szatmárnémeti – meghosszabbítható Nagybánya irányába;

Kraszna: Magyarország – Nagykaroly környéke – Ákos – Szopor – meghosszabbítható a Szilágyság irányába.

c. körutak: turisztikai körutak kialakítását segítik elő.

- olyan szakaszok megépítése, melyek a pókhálók és a gerinc-utak elemeit 35-60 km hosszú, egy nap alatt bejárható körutakká tudják alakítani i;
- a három, kiépítendő gerinc-út közötti távolságok (Túr, Szamos, Kraszna) elősegítik az ilyen körutak kialakítását.

3.2 Infrastruktúra és egyéb beavatkozások

A kerékpáros közlekedéshez szükséges infrastruktúra nem kell feltétlenül különálló kerékpárutat jelentsen. A jogszabályok megengedik a kerékpáros közlekedést a közutakon, így azokon az útszakaszokon, ahol a forgalom, különösen a nehézgépjármű-forgalom nem túl sűrű, a külön kerékpárút megépítése nem feltétlenül indokolt. Ilyen esetekben a forgalom biztonságát célzó egyéb intézkedések is megfelelőek lehetnek :

- a kerékpárút-hálózat részének tekinthető, a kerékpárosok által sűrűn használt útszakaszokra a vezetők figyelmét felhívó közlekedési táblák kihelyezése;
- gyakoribb közlekedés-rendészeti ellenőrzések ezeken az útszakaszokon a kerékpárosok biztonsága érdekében;

- a lakosság körében szervezett figyelem-felkeltő akciók a biztonságos kerékpáros közlekedés és a balesetek elkerülése érdekében.

Azokon az útszakaszokon, ahol a különálló kerékpárút kialakítása indokolt, ezek különböző nyomvonalakat követhetnek:

- létező közutak mentén: ez esetben tiszteletben kell tartani a vonatkozó szabványokat (a bicikliút szélesség irányonként és sávonként legalább 1 m szélességű kell legyen, valamint az úttestet a bicikliúttól legalább 1 m távolságnak, vagy egy korlátnak kell elválasztania);

- árvízvédelmi töltések, a Romániai Vízgazdálkodás kezelésében;

- belvíz-elvezető csatornák töltései, melyeknek kezelője az Országos Talajjavító Felügyelet.

Ebben az esetben is szükséges néhány közlekedésbiztonsági intézkedés:

- a gépjármű-forgalom kizárása a kerékpárutakról, a megfelelő infrastruktúra-kialakítással és rendszeres ellenőrző akciókkal;

- a kerékpárutak használatának (akkor is, ha hosszabb a közúti távolságnál) fontosságát tudatosító akciók.

Egy kerékpárút-hálózat kialakítása ugyanakkor a megye idegenforgalmi értékeinek népszerűsítési eszközeként is felfogható az idegenforgalmi vonzerőket kiemelten kezelő, azokat a körutakba befoglaló tervezés eredményeként.

4. JAVASLATOK, PRIORITÁSLISTA

A koherens fejlesztési koncepció felvázolása érdekében várjuk a helyi önkormányzatok, civil szervezetek, magánszemélyek észrevételeit, prioritási javaslatait. Kérjük, írja meg észrevételeit, amennyiben:

- információi vannak egy bizonyos útszakasz sűrű kerékpárosforgalmáról;

- úgy gondolja, hogy a javasolt útszakasz jelentősen javítaná a helyi, vagy kistérségi kerékpáros közlekedést;

- konkrét nyomvonal-javaslat van, ebben az esetben a nyomvonal térkép-vázlatát is elküldheti. A kapott térkép-vázlatok alapján kerül majd kidolgozásra a kerékpárút-hálózat terve.

A Szatmár Megyei Tanács a beérkező javaslatok alapján koherens, a lakosság számára valóban hasznos rendszert próbál majd összeállítani, melyben a területi kapcsolatok és hatások kirajzolódnak, s amely újabb közvita tárgyát fogja képezni.

A beérkező javaslatokat fokozatosan fogjuk rávezetni a megye térképére, azok részletességének függvényében. Amennyiben a beérkező javaslat csupán két település összekötését tartalmazza (pl. Erdőd - Krasznabéltek), úgy ez csupán egy javaslat-listára fog felkerülni. Ha a javaslat egy konkrét nyomvonalat is leír, amely térképen azonosítható, az fel fog kerülni a térképre.

A térképen használt különböző színek a következő jelentés-tartalmat hordozzák:

- kék – folyó mentén, árvízvédelmi töltésen tervezett nyomvonal;

- zöld – csatorna mentén, védelmi töltésen tervezett nyomvonal;

- barna – földút felújítása révén tervezett nyomvonal;

- fekete – jelenlegi közút mellett tervezett nyomvonal;

- a szaggatott vonal a közút jelenlegi úttestén tervezett közlekedést jelzi.