

## MAGYAR KERÉKPÁROSKLUB

[www.kereparosklub.hu](http://www.kereparosklub.hu)

**Cím:** Gyebnár Péter  
Békés Város PMH 5630 Békés, Petőfi u 2.  
[gyebnar.peter@bekedvaros.hu](mailto:gyebnar.peter@bekedvaros.hu)

**Tárgy:** „Kerékpáros közlekedés Békés városban a 470. sz. és 4238. sz. út mentén ”

ÉRDEKVÉDELEM

KÉPVISELET

JOGSEGÉLY-  
SZOLGÁLAT

BIZTOSÍTÁS

KERÉKPÁROS  
INFORMÁCIÓK

Kedves Gyerbán Úr!

Szeretném, ha tudná, magam és kollégáim is nagyon nagyra tartjuk Békés város munkáját annak érdekében, hogy minél többen közlekedhessenek kerékpárral a városban. Eredményeiket csodáljuk, példaként hozzuk fel! Ezért is örülünk annak, hogy véleményünket kérdezik új létesítmények tervezéséhez, és ígérhetem, legjobb tudásunk szerint segíteni is fogunk Önöknek.

Az Önök által átküldött tervekkel kapcsolatban alább szakmai véleményünk, és rövid összefoglalónk néhány fontos szakmai kérdésről.

### SZAKMAI VÉLEMÉNY

**A Magyar Kerékpárosklub támogatja Békés Város Önkormányzatának törekvését a térség kerékpáros közlekedésének további fejlesztésére.**

**Mivel Békésen jelenleg is jelentős helyi kerékpáros forgalom van, véleményünk szerint ennek támogatására** azok a jó megoldások, amelyek elsősorban nem a forgalom résztvevőinek teljes fizikai elválasztására, hanem a kölcsönös együttműködésre alapozzák a kerékpárosok biztonságos közlekedését. Békés, mint a „Kerékpáros Település” díj nyertese országos szinten a legjobb **kerékpáros városok** közé sorolható. Reméljük, hogy a jövőben olyan integrált szemléletű fejlesztések indulnak, amelyek a kerékpárosok számára a **gyors, akadálymentes és biztonságos** eljutást segítik az egész város területén.

Békésben jelenleg jól kiépített kerékpárút hálózat található. **A kerékpáros közlekedés további segítése és előnyben részesítése érdekében**, a teherforgalom csillapítását, sebesség csillapító intézkedéseket és a csomóponti konfliktusok kezelését javasoljuk.

**Tervezési szempontjaink szerint belterületen, ilyen jelentős kerékpáros forgalom esetén nem támogatjuk közös gyalog-kerékpárút építését, mivel az két környezetbarát közlekedési mód (gyalogosok és kerékpárosok) között konfliktust növeli.** A kerékpár jármű, tehát az úton a helye - nem a járdán.

**Városi forgalomban 4000- 5000 J / nap forgalom esetén a magyar előírás és a külföldi ajánlások is a közúti forgalomtól részlegesen elválasztott (pl. kerékpársáv) megoldást javasolja.** Ez a megoldás sokkal inkább segíti a keresztutcákba való szabályos bekanyarodást.

**A létesítménytípus kiválasztásakor vegyék figyelembe a városi közlekedési célú kerékpározás természetes igényeit.** Kiemelten fontosnak tartjuk, hogy a

kerékpárosok **is** **menetirányszerint, mindkét oldalon szabályosan közlekedhessenek.**

**Szívesen állunk rendelkezésükre a jövőben közlekedés fejlesztési tervek és promóciós kampányok kidolgozása során.**

*Láthatatlanban azonban semmit sem szeretnénk kijelenteni, szívesen megismernék személyesen a kerékpározás szempontjából városukat.*

**Szakmai együttműködés képpen** kíváncsiak megismerkednénk Békés város eddigi kerékpáros közlekedés fejlesztést célzó koncepcióterveivel, programterveivel, illetve a közlekedési szokásokra vonatkozó vizsgálatokkal, eredményekkel, hogy egyesületünk aktivistái és más települések tanulhassanak belőle.

**A POLARIS Duó BT által készített útéptési tervdokumentációt megismertük, ezzel kapcsolatos véleményünk a következő:**

1. A tervezés kiindulási adatainál feltétlenül meg kellene vizsgálni a meglévő közúti forgalom nagyságát és jellegét, összetételét, valamint az út szélességét, és sávkiosztását.
2. A kerékpárút tervezett 2,00 m-es szélessége nem felel meg az aktuális műszaki előírásnak. Önálló kerékpárút szélessége minimum 2,60 m. A közös gyalog és kerékpárút 2,70 m szélességét nem tartjuk elegendőnek ilyen mértékű kerékpáros forgalom esetén. Kérjük, hogy lehetőség szerint **ne az előírásban megadott minimum méreteket** alkalmazzák a kerékpáros létesítmények szélességének megválasztásakor.
3. Nem támogatjuk meglévő járda funkciójú út kerékpárútként való kijelölését, felújítását. Az ilyen járdák helyett javasoljuk a biztonságos kerékpározást az útfelületen biztosítani.
4. Azon a szakaszon, ahol a 470-es átburkolat szélessége 8,00 méter, nem az út beszűkítését, hanem kerékpársáv létesítését javasoljuk.
5. **A folyópályán és keresztezések előtt tervezett indokolatlan kissugarú (3-5 m) ívekkel nem értünk egyet.** A kerékpáros jellemző haladási sebessége 15-25 km/h, de elérheti a 30-40 km/h-t is, ezt lehetőség szerint mindenhol biztosítani kell. A vonatkozó műszaki előírás (ÚT 2-1.203) 5.2 táblázata szerinti **minimális értékeknél** lehetőség szerint nagyobb ívek tervezendők.
6. Nem látjuk a terven, hogy kapubehajtóknál mi történik a kerékpárúttal.
7. A kerékpárút és a közút csatlakozását **szegélymentesen, síma aszfalt kapcsolattal** kérjük kialakítani.
8. A kerékpárút mentén vezetett 1,40 méter magas korlátot szükségtelennek és zavarónak tartjuk. Amennyiben ilyen épül, két vízszintes rudat tartalmazó 1,00 – 1,20 méter magasság elegendő, és megszakításokkal javasoljuk kiépíteni.
9. **Minden kapubejárónál** kérjük a kerékpáros piktogram használatát. Minden közúti csomópontonál, kereszteződésnél kérjük **a kerékpáros elsőbbségét szabályozó** figyelmeztető jelzések és piktogram használatát. (Pl. színezett burkolat, csomópont kiemelés javasolt)
10. A tervezésnek ki kell terjednie a megfelelő számú és formájú **kerékpártámasz** elhelyezésére is. (<http://kereparosklub.hu/kerepartarolashoz-muszaki-ajanlas>)

**A cél elsősorban nem új önálló kerékpárutak építése, hanem a meglévő infrastruktúra kerékpárosbaráttá tétele!**

*Ajánlunk figyelmükbe az alábbi szempontrendszer:*

(<http://kerekparosklub.hu/utvonalak-kerekparosbaratta-tetelenek-eszkozei>)

A brit közlekedési minisztérium és a [UK's National Cyclists' Organisation – CTC](#) (az Egyesült Királyság Nemzeti Kerékpáros Szervezete) 1997-ben dolgozta ki a kerékpárosbarát úthálózat kialakítását célzó beavatkozások hierarchikus sorrendjét. Meglévő közlekedési hálózat kerékpárosbarát fejlesztésének lépései, sorrendben:

1. forgalomcsillapítás
2. sebességcsökkentés
3. konfliktuspontok kezelése, forgalomszervezés
4. útpálya újrafelosztása
5. önálló kerékpárút építése
6. gyalog- és kerékpárútra

Először tehát a forgalomcsillapítás lehetőségét kell mérlegelni, megvizsgálni. Ha az adott útszakaszon ez nem lehetséges, ott a sebességcsökkentés eszközeit kell alkalmazni (pl. sebességkorlátozás, sávelhúzás, sebességcsökkentő küszöb, rázókö, burkolati jelek stb.)

Ezután a csomópontok és más konfliktuspontok kezelése szükséges, baleseti gócpontok vizsgálata és a konfliktusok megoldása forgalomszervezési, forgalomtechnikai eszközökkel (kiemelt átvezetések, színes burkolat, jelzőlámpás csomópont korrekciója, előretolt felállóhely, kanyarodó sávok kialakítása stb.).

Ha ez még mindig nem ad kielégítő megoldást akkor az útpálya újra felosztása szükséges. Ide tartozik az új sáv szélességek meghatározása, széles külső sáv, buszsáv, közös busz-kerékpár sáv, kerékpársáv, „ajánlott kerékpársáv” kialakítása.

Indokolt esetben önálló kerékpárút építése válhat szükségessé, de belterületen csak ott támogatható, ahol nincs párhuzamos gyalogjárda, és/vagy közút.

Legvégső esetben megoldás lehet a járda átminősítése gyalog- és kerékpárúttá, ami belterületen szintén nem javasolt.

**Budapest, 2008. szeptember 5.**

Üdvözlettel:

**László János**

elnök

Tel: 30/9646016

**Bencze-Kovács Virág**

műszaki tanácsadó

[kozlekedes@kerekparosklub.hu](mailto:kozlekedes@kerekparosklub.hu)