

Észrevételek a

Kerekparozható kőutakra vonatkozó részletelőírások  
számú és című útügyi műszaki szabályozási dokumentum tervezetéhez.

Véleményező

Név: Molnár Berta

Cég: Magyar Kerékpárosklub

Beosztás: műszaki tanácsadó

E-mail / telefon: molnar.bertha@kerekpárosklub.hu

Dátum: 2018.05.06

<b>1. észrevétel<sup>1</sup></b>
Hivatkozott rész:
2.5 Szélességi méretek
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Az 1 m széles kerékpársáv, mint alapelem mellé kellene, hogy tartozzon egy adat, hogy milyen forgalomnagyság esetén jó. Ez a belépő szint, erre utalni kellene. Szegeden már 2 m széles kerékpársávokat terveznek, mert megnőtt a forgalom.

<b>2. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
2.11.2 Kerékpárforgalmi hálózati terv (KfHT) A KHT javasolt fejezeteinek tartalmi követelményei Kerékpáros közlekedés helyzete
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Külön javaslom a csomópontok kialakítását vizsgálni meglévő létesítmények felülvizsgálatakor.

<b>3. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
3.2 Hálózattervezés Lakott területen kívüli kerekparozható úthálózat kialakítására vonatkozó további követelmények
Idézet (ha szükséges):

<sup>1</sup> Az észrevételeket tartalmazó táblázatok tetszőleges számban növelhetők, másolhatók.

Olyan közúti fejlesztés esetén, amelynek eredményeként a kerekparforgalom tiltott lesz (pl. gyorsforgalmi út fejlesztés), a kerekparozás lehetőséget új útvonal kijelölésével vagy letesítéssel biztosítani kell.
<b>Észrevétel:</b>
A kerülő mértékét, maximumát szabályozni javaslom.

<b>4. észrevétel</b>
<b>Hivatkozott rész:</b>
4.1 Lakott területen
<b>Idézet (ha szükséges):</b>
Típusválasztás során az alábbi legfontosabb szempontok esetében – a műszaki leírásban dokumentálva – kell vizsgálni a lehetséges beavatkozásokat:
<b>Észrevétel:</b>
Ide való a CTC hierarchia. forgalomcsillapítás sebességcsökkentés konfliktuspontok kezelése, forgalomszervezés útpálya újrafelosztása önálló kerékpárút építése gyalog- és kerékpárút építése Azt hiszem, innen ered: <a href="https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/migrated/article/ltn208.pdf">https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/migrated/article/ltn208.pdf</a>

<b>5. észrevétel</b>
<b>Hivatkozott rész:</b>
Előzetes szelekció
<b>Idézet (ha szükséges):</b>
A 5. ábra segítségével meg kell határozni, hogy csak a forgalomnagyság és...
<b>Észrevétel:</b>
Tervezett forgalomnagyság. Vagy külön felhívni a figyelmet arra, hogy a forgalomnagyság és a sebesség kedvező irányba befolyásolható, változtatható, és ezt is figyelembe kell venni. (PI belterületen 70 km/h út ne feltétlenül kerékpárúthoz vezessen, hanem 50 km/h sebességkorlátozáshoz.)

<b>6. észrevétel</b>
<b>Hivatkozott rész:</b>
5. ábra: Kerékpárosbarát kialakítás minimális kiépítési szintjei a gépjárműforgalom és a tervezett engedélyezett sebesség függvényében lakott területen



Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Itt is tervezett gépjárműforgalom legyen.

<b>7. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
4.1.1 Gépjárműforgalom és kerékpárforgalom - 40 km/h engedélyezett sebesség esetén:
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Kerékpárút létesítését kiegészíteném az úton való kerékpározás lehetőségének megtartásával.

<b>8. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
4.1.1 Gépjárműforgalom és kerékpárforgalom 60 km/h engedélyezett sebesség esetén: 70 km/h engedélyezett sebesség esetén: 70 km/h engedélyezett sebesség felett
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Első pontként javasolnám lakott területen a megengedett sebesség 50 km/h-ra csökkentését, különösen, ha beépített területen fekszik az út.

<b>9. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
Végső kialakítás kiválasztása
Idézet (ha szükséges):
Jelentős kerékpárforgalom (MOF > 200 kp/ora) esetén...
Észrevétel:
tervezett kerékpárforgalom esetén



<b>10. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
Végső kialakítás kiválasztása A létesítménytípus és paraméterei az alábbi szempontok figyelembe vételével határozhatók meg az előzetesen kiválasztott típus(ok) alapján:
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
01: a település kitűzött mobilitási céljai, elérni kívánt közlekedési módváltás, munkamegosztás alapján indokolt kapacitás és komfortszint.

<b>11. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
4.1.2 Gyalogos- és kerékpárforgalom
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
a meglévő gyalogos felület legyen akadálymentes, babakocsival jól járható, ellenkező esetben a babakocsis szülők a kerékpárutat fogják használni.

<b>12. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
7. ábra Forgalomcsillapított utak
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
+ terület mentesítése az átmenő forgalomtól forgalomszervezési eszközökkel (befordulási lehetőségek csökkentése, szembe forgatott egyirányú utcaszakaszok, csak kerékpárral átjárható zsákutcák, gyalogos és kerékpáros zónák) + jelenjen meg a gyalogos kerékpáros zóna

<b>13. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
Lakott területen több forgalmi savos egyirányú utcában, valamint I. es II. rendű főutakon ellenirányú kerekparsav csak védett vagy megemelt módon alakítható ki legalább 1,50 m szélességgel.



Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Ez kerékpársávok kialakítása után is több sávú egyirányú utcára vonatkozik, vagy eredetileg többsávúra? Valószínűleg az előbbire, de szerintem jobb, ha egyértelmű.

14. észrevétel
Hivatkozott rész:
3. táblázat
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Ha a kellő burkolatszélesség nincs meg 50 km/h engedélyezett sebesség mellett, vizsgálandó az engedélyezett sebesség csökkentése.

15. észrevétel
Hivatkozott rész:
5.2.1 Kétirányú kerékpározásra megnyitott egyirányú utca
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Fontos hálózati szerep esetén 30 km/h sebességkorlátozás mellett és kikerülési lehetőségek biztosításával javaslom, hogy felmentéssel lehessen az előírt szélesség alatt is (és MOF > 200 esetén) engedélyezni a kétirányú kerékpározást.

16. észrevétel
Hivatkozott rész:
11-15. ábrák
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
A parkolósávnál szerepel, hogy minimum, a kerékpárosoknak szánt felületnél is javaslom. Inkább

ezt a felületet növeljék, mint a parkolósáv szélességét.

**17. észrevétel**

**Hivatkozott rész:**

A széles forgalmi sáv a gépjarművek számára lehetővé teszi, hogy a szabályosan jobbra tartva közlekedő kerekpáros mellett a szembejövő forgalom akadályozása nélkül biztonságos oldaltávolságot tartva haladhassanak el.

**Idézet (ha szükséges):**

**Észrevétel:**

Egy 3,75 m széles forgalmi sáv esetén sávon belüli előzéskor (szembejövő forgalom akadályozása nélkül) aligha van meg a biztonságos előzési oldaltávolság.

**18. észrevétel**

**Hivatkozott rész:**

Kerékpáros nyom

**Idézet (ha szükséges):**

- Egyirányú úton ellenirányú kerekparforgalom számára csomópontban (5.2.1. fejezet), illetve folyópályán.

**Észrevétel:**

csomópontban: innább előtt, után. Csomóponti környezetben ha nincs elsőbbsége az iránynak, kereszteződésbe ne tegyünk, csak a tokolatokba.

**19. észrevétel**

**Hivatkozott rész:**

Kerékpáros nyom

**Idézet (ha szükséges):**

- Parhuzamos parkolósáv mellett a kerekpáros nyom szele és a parkolósáv között legalább 1,0 m távolságnak kell lennie.

**Észrevétel:**

Szerintem merőleges és halszájka parkolás mellett is szükséges védőtávolság.



<b>20. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
5.3 Dedikált kerékpáros felületek
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Kerékpárforgalom számára fenntartott felületek?

<b>21. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
21. ábra: Egyszerű kerékpársáv keresztmetszeti elhelyezése forgalmi sáv és várakozósáv között
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Az ábrán az ajtónyitás miatti biztonsági távolság 0,75 m, ezt javítani kell 1 m-re.

<b>22. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
Vedett kerekparsáv, gömbsüvegsorral
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
A gömbsüvegsor nem akadályozza a parkolást, de kerékpárral nem lehet rajta áthajtani, így problémásnak érezzük, különösen akkor, ha ráparkolnak a kerékpársávra, és a kerékpárosnak sávot kell váltania a továbbhaladáshoz. Inkább oszlopok, elhajló elemek alkalmazását javasoljuk.

<b>23. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
- Megemelt kerekparsáv:
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Megemelt kerékpársáv esetében javasoljuk hangsúlyozni, hogy az előzéshez alkalmas szélességgel való kialakításra érdemes törekedni, mert a sáv megemelése nehezíti az előzést, sávváltást.

<b>24. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
Helyszűke esetén felmentessel egyszerű kerekparsáv is kialakítható.
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Ekkor javasoljuk a megengedett sebesség csökkentését.

<b>25. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
27. ábra: Nyitott kerékpársáv kialakítása osztóvonallal
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
A rajzon záróvonal található, a szöveges leírás is erről szól, de az ábra neve osztóvonallal írt. Záróvonal esetén a szélesebb járművek nem tudnak előzni.

<b>26. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
5.4.1 A kerékpárút kialakítása
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Talán a bevezetőben érdemes lenne két mondatot írni arról, hogy a kerékpárutak csomópontjainál, keresztutcánál a láthatóság biztosítása különösen fontos, és akár fizikai eszközökkel is biztosítani kell, hogy a kerékpárúton közlekedők megkapják az elsőbbségüket (a kerékpárforgalom elsőbbsége esetén) (emelt szintű átvezetés), illetve az egyoldali kétirányú kerékpárút fokozott baleseti kockázata a csomópontokban többlet intézkedéseket követelhet meg.

<b>27. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
32. ábra: Elválasztott gyalog- és kerékpárút keresztmetszeti elrendezése
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Az ábráról hiányzik az oldalakadály távolság.

<b>28. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
<b>6.4.2 Elválasztott létesítmények csomópontri átvezetése</b>
– A kerekparost kizárólag forgalombiztonsági okok miatt különösen indokolt esetben szabad csak lezallasra kenyseríteni.
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Felmentéssel.



<b>29. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
<b>6.5.5 Jelzőlámpás szabályozás nélküli jobb ív</b>
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Hozzátenném, hogy alapvetően itt is törekedni kell a kerékpárúton közlekedők részére az elsőbbség biztosítására, egyrészt a kanyarodási szabályok miatt, másrészt, mert a kerékpárutak felhasználói között nagyobb arányban lehet gyerekekre, idősekre számítani, így indokolt a magasabb szolgáltatási szint biztosítása.

<b>30. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
<b>6.5.6 Bejelentkezéssel szabad jelzés</b>
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
A detektor telepítése a lámpától olyan távolságban a legelőnyösebb, ami lehetővé teszi, hogy a lámpához érkező kerékpározónak ne kelljen sokat várakoznia.

<b>31. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
<b>6.6 Körforgalom</b>
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:
Körforgalmakban az egyéb csomópontokhoz hasonlóan minden irányban biztosítani kell a kerékpárral való közlekedést. Ha kerékpárút vezet át a körforgalom egyik ágán, és nincs hely a körforgalom körül vezető, minden irányban kapcsolatot nyújtó kerékpárút kialakítására, akkor a körforgalom(hoz csatlakozó ágak) útpályájához kell szegélymentes kapcsolatot, csatlakozási lehetőséget biztosítani.

<b>32. észrevétel</b>
Hivatkozott rész:
<b>6.6 Körforgalom</b>
Korpalyajára vezetett kerekparforgalom esetén a bevezető agakon a kerekparsavot, nyitott kerekparsavot már a csomoponti agak forgalomterelő szigetnek kezdete előtt meg kell szüntetni, és 25-30 m hosszban fonodo szakaszt kell kialakítani (51. abra).
Idézet (ha szükséges):
Észrevétel:

A bevezető ágakon érdemes kerékpáros nyomokkal középre pozícionálni a kerékpározókat a jobbhorgos szituációk megelőzése érdekében.

**33. észrevétel**

Hivatkozott rész:

50. ábra: Gyalog- és kerékpárút átvezetése körforgalomban (példa)

Idézet (ha szükséges):

Észrevétel:

Az ábra is mutatja, miért lenne érdemes törekedni a teljes körbevezetésre: egyes irányoknak ez a megoldás sok többlet megállást tartalmaz, egy teljesen körbevezetett kerékpárúthoz képest.

**34. észrevétel**

Hivatkozott rész:

59. ábra: Osztottpályás közút keresztezése lakott területen kívül

Idézet (ha szükséges):

Észrevétel:

A középszigeten nincs hely, a kanyarodások miatt a kerékpárútnál is szélesebb felületre, kanyarodást lehetővé tévő lekerekítésekre lenne szükség, ráadásul 2 kerékpár számára! Utánfutós, tandem kerékpárokról nem is beszélve.

**35. észrevétel**

Hivatkozott rész:

60. ábra: Kétirányú kerékpárút és vasúti vágány labirintkorfalatos keresztezése külterületen

Idézet (ha szükséges):

Észrevétel:

A labirintkorfal és a vasúti úrszelvény között érdemes lenne (min) 3 m távolságot előírni, hogy a korláton való átvergődés után legyen hely megállni és körülnézni, vagy a vágányon átjutva a labirintkorfalaton áthaladókra várakozni.

**36. észrevétel**

Hivatkozott rész:

– Jatszoter:

Idézet (ha szükséges):

Észrevétel:

Inkább térdmagasságú sövény kialakítását javasolnám a kerítések helyett. A labirintkorfal helyett a bejárattal párhuzamos, a járdát a kerékpárúttól elválasztó korlát barátságosabb megoldás, e mellett nem szabad elválasztás nélküli gyalog és kerékpárutat vezetni ilyen esetben.