

Címzett: Kovács Gergely
tanácsadó
TRENECON COWI Tanácsadó és Tervező Kft.

Tárgy: „Koppenhágai típusú” megemelt kerékpársáv tervezési útmutató - észrevételek

Tisztelt Kovács Gergely!

Az alábbiakban foglalnám össze a Magyar Kerékpárosklub észrevételeit a tárgyban említett tervezési útmutatóval szemben.

- A **kerékpársáv elnevezést támogatjuk** a kerékpárúttal szemben, mivel egyszerűbben illeszkedik a jelenlegi szabályozási és jogi környezetbe, valamint utal arra, hogy ez a kialakítás az út részét képezi.
- Kiemelten fontosnak tartjuk, hogy **nem átjárható elválasztás esetén a minimális szélesség alkalmas legyen sávon belüli előzésre**. A „K” szegély esős időben, vagy gyakorlatlanok számára nehezen átjárható, ezért inkább a korlátozottan átjárható szegélytípusok csoportjába tartozik.
- **A szűkületben használható 1 m-es szélesség kevés, nem átjárható szegély esetében mindenképp. A szűkület legyen rövidebb szakaszként definiálva, mint a jelenlegi 100 m.**
- **Az ajánlott használati szélességeket** a komfortosabb és biztonságosabb előzési feltételek megteremtése érdekében **szintén érdemes lenne növelni**.
- Magasabb megengedett sebesség esetén (>50 km/h) érdemes lenne a minimális használati szélességet növelni a fokozott biztonság és komfortérzet érdekében.
- 4.8 ábra: „Megemelt kerékpársáv kialakítása szakaszos terelőelemmel elválasztva, szintbeli kiemelés nélkül” - Az elnevezés ellentmondást tartalmaz, érdemes lenne átfogalmazni, pl. védett kerékpársávra.
- 4.10. ábra: az ábra a Margit híd budai lehajtójának egyik problémáját hordozza, a nyom nem biztonságos vonalon vezet be a szűkületbe.
- 26. o.: Ha a kiemelt kerékpársáv nyitott sávra vált, akkor miért van szükség az útszűkület táblára?

Kérjük fenti javaslataink figyelembevételét a későbbi intézkedések során.

A további együttműködés reményében állunk az Önök rendelkezésére.

Üdvözlettel:

Budapest, 2014. december 16.

Radics Miklós
közlekedésszakmai tanácsadó
Magyar Kerékpárosklub