

A Magyar Kerékpárosklub javaslatai a „Közutakon folyó munkák elkorlátozása és ideiglenes forgalomszabályozása” Útügyi Műszaki Előírás egyeztetési változatához

A Magyar Kerékpárosklub örömmel látja, hogy a tárgyi ÚME megújul, mivel tagságunk felől gyakran érkezik panasz a közutakon folyó munkákkal kapcsolatos gondatlanságokról, balesetveszélyes körülményekről. Nagyobb figyelmet szükséges fektetni a kerékpározók és gyalogosok számára biztosítandó provizóriumokra, tapasztalataink szerint ugyanis ezekről sokszor megfélekednek.

A problémák illusztrálásához mellékelünk egy 2017-ben készült összeállítást a Budapesten tapasztalt tipikus gondatlanságokról.

Javaslatok:

1. Fontos, hogy a táblák ne csak közvetlenül a munkaterület előtt legyenek kihelyezve, hanem figyelemfelhívás céljából már a munkaterület előtt 20 méterrel is. A gyalogossal ellentétben a 15-30 km/h-val közlekedő kerékpározónak több időre van szüksége arra, hogy felmérje az új helyzetet. (2.16. Munkahelyek előjelzése)
2. Amennyiben a kerékpározás feltételei biztosíthatók, akkor a kerékpárosok számára kijelölt terelésen belül is a kerékpárútnál/sávnál megszokott jelöléseket alkalmazzák. A terelőkúp használata helyett ajánlott inkább a kerékpárút/sáv széléit ragasztható ideiglenes útburkolati jelekkel (valamint ideiglenes nyilazással, piktogramozással) jelölni. - Helyszíni tapasztalataink azt mutatják például, hogy a kerékpárosok számára a terelőkúp valamilyen lezárást jelent, és nem gondol arra, hogy az egy számára kijelölt területet vagy útszakaszt jelöl.
3. Ahogy a korábbi tapasztalataink mutatják, a táblák önmagukban nem vezetnek eredményre, mindenképpen kellene a fizikai akadályok, nyílak és kerékpáros piktogramok.
4. Fontos, hogy a nyílak, jelzések egymás után logikusan következzenek, „vezessék végig” a kerékpárost (azaz ne csak egy helyen, közvetlenül a terelésnél legyen kirakva egy nyíl vagy jel).
5. Amennyiben a terelés kiemelt szegélyeken át vezetne, ideiglenes aszfalt rámpa kialakítását javasoljuk.
6. Ahol nem biztosítható a kerékpárforgalom, ott alternatív útvonalak ábrázolása, táblázása szükséges. A jelentős kerülővel járó terelésről a lezárás előtt 1-2 héttel javasoljuk a tájékoztatás megkezdését a helyszínen, hogy az arra közlekedők felkészülhessenek. Kerékpárral 1 km kerülő már jelentősnek tekinthető.
7. A lezárást és az alternatív útvonalat ott kell előre jelezni, ahol lehetőség van áttérni az alternatív útvonalra. Ideiglenesen lezárt kerékpárutat, alagutat, hidat, vagy más, közúton nem kikerülhető létesítményt lehet például zsákutca táblával jelölni a terelő útvonal táblázása mellett.
8. A munkahelyek jól látható jelzéséről éjszaka is gondoskodni kell, ezért ahol nem megfelelő a közvilágítás, ott veszélyt jelző lámpát javasolunk használni a kerékpározók számára is. A kerékpárokon lévő lámpa a láthatóságot szolgálja és a legtöbb esetben nem biztosítja a környezet megvilágítását.

9. Ha egy gyalogosok és kerékpározók számára készítenek provizóriumot
10. A jelzőtáblák elhelyezésekor (2.3.2) figyelembe kell venni a kerékpározáshoz szükséges úrszelvényt is. (Például gyalog- és kerékpárút, kerékpárút esetén a gyalogosokhoz képest magasabbak a kerékpározók)
11. A szabadon hagyandó útszélesség pontban (2.4) javasoljuk a kerékpárforgalom számára biztosítandó irányonkénti minimális szélességet is meghatározni.
12. Felhívjuk a figyelmet, hogy ahol a kerékpár tolásával számolnak, ott a gyakorlatban szélesebb helyre van szükség a kerékpár hajtásához képest.
13. Bár a közúti forgalom fogalmába a gyalogos- és kerékpárforgalom is beletartozik, a köztudatban ez a tapasztalataink alapján nincs benne, ezért ezt kérjük külön említeni. A legvédtelenebb közlekedők számára egy szegély, vagy az úttest keresztezése is komoly akadályt jelenthet.
14. Mivel gyakoriak a közmű hibaelhárítási munkák esetében tapasztalt gondatlanságok, kerékpárforgalmi létesítmények esetében javasoljuk, hogy ez külön jelenjen meg az anyagban. Itt is elvárható az előjelzés, körülhatárolás és a fényjelző alkalmazása.
15. Gyakori rossz tapasztalat szerint egyes járdán, kerékpárúton végzett munkákat félkészben, a burkolat elkészülte előtt jelzések nélkül hagynak a kivitelezők, majd hetek múlva fejeznek be. Gyalog vagy kerékpárral ez balesetveszélyes, ezért, még ha járható is, fel kell hívni a figyelmet a veszélyre, hogy a közlekedők csökkenthessék a sebességüket, odafigyeljenek.

Reméljük, hogy javaslataink javítani tudnak a közlekedők kényelmén és biztonságán, ehhez viszont fontosnak tartjuk a leírtak ellenőrzését és betartatását a tervezés során és a kivitelezések helyszínén is.

2019. szeptember 06.

Üdvözlettel:

Molnár Berta
műszaki tanácsadó
Magyar Kerékpárosklub
molnar.bertha@kerekpárosklub.hu
+36 30 291 8458

