



**Kerékpáros  
Magyarország  
Program**

## AJÁNLÁS

A GKM a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ és a Magyar Útügyi Társaság szervezésében, a Kerékpáros Magyarország Program keretében 2007. december 6-án és 7-én kerékpárút-tervezési konferenciát tartott. A jelentős számú tervező és a civil kerékpáros szervezetek képviselőinek részvételével lezajlott konferencia az aláírók támogatásával az érintett szervezetek számára az alábbi javaslatok megfontolását kéri:

1. Fontosnak és üdvözlendőnek tartjuk, hogy a kerékpárutak fejlesztése érdekében minden korábbinál jelentősebb központi források állnak rendelkezésre, és hogy a GKM 2006 decemberében a kerékpáros létesítményekre vonatkozó útügyi műszaki előírást is (ÚT 2-1.203, ÚME) bevezetette. A műszaki előírás alapjaiban helyes irányba mutat, azonban úgy véljük, hogy az első év tapasztalatai alapján több ponton módosítást igényel. Véleményünk szerint a módosítások részleteit a forgalombiztonság növelése, a kerékpározás feltételeinek javítása és a források hatékony felhasználása érdekében minél hamarabb ki kell dolgozni és be kell vezetni.
2. Magas szintű egyeztetést javasolunk annak érdekében, hogy szülessen konszenzus arról, hogy a kerékpárutak tervezése során mennyire vehetők figyelembe a természetvédelem alá eső, és a vízügyi igazgatási területek, tekintettel arra, hogy a kerékpározás a leginkább természetbarát közlekedés és vonzó környezetet biztosít, ha az alkalmazott technológia a területhez illeszkedik. (Van több olyan, 2006. I. félévben odaítélt kerékpárút-tervezési támogatás, amely természetvédelem alá eső területet érint és ezen szakhatósági vélemények alapján 2007 végéig még nem rendelkezik építési engedéllyel).
3. Javasoljuk az Új Magyar Faluprogram kiegészítését a járdaépítés támogatásával, mert ezzel viszonylag kis támogatási összeggel jelentős életminőség- és forgalombiztonság-javító tényező érvényesíthető a kistelepüléseken. (Konferenciánk témáját ez annyiban érinti, hogy jelentős számú pályázat érkezik, amely a kerékpáros támogatást célozza meg, de paramétereiben járdaépítési szándék található).
4. Javasoljuk, hogy az ÚME-ban még hangsúlyosabban kerüljön rögzítésre, hogy a kerékpáros infrastruktúrát csak hálózatok részeként szabad fejleszteni és a „hálózati – rendszerszerű fejlesztés” a pályázati források odaítélésénél is legyen alapvető szempont, a településnagyság függvényében. Az ÚME ennek megfelelően kerüljön bővítésre, egy a hálózattervezés lépéseit és a hálózati terv részleteit tételesen ismertető résszel, hogy az a pályázató szervezetek részéről

számon kérhető legyen és ezt a pályázati rendszerben is fokozatosan érvényesíteni kell.

5. A konferencia résztvevői egyetértettek abban, hogy a nincs olyan műszaki, ill. forgalomtechnikai megoldás, mely bárhol, a közlekedési, infrastrukturális, környezeti paraméterek bármely értéke esetén kizárólagosan alkalmazható. A közös felületen vezetett, elválasztás nélküli hálózati elemek, a kerékpárutak, kerékpársávok, közös autóbusz–kerékpár-sávok, vegyesforgalmú utak eltérő helyzetekben jelentik az ideális megoldást.
6. Javasoljuk a kerékpáros terminológia kiegészítését.
7. Javasoljuk az ÚMÉ-ben rögzíteni, hogy a hálózatok létrehozása során alapvetően törekedni kell arra, hogy az egyes útvonalszakaszokat a gépjárművek és a kerékpárosok által közösen használt útfelületeken jelöljük ki. Erre azokon a forgalomcsillapított és/vagy már ma is kisforgalmú és alacsonysebességű utakon van lehetőség, ahol az út vonalvezetése, szélessége és egyéb paraméterei is alkalmassá teszik a hálózati szerep betöltésére. Ez a megközelítés a közlekedésbiztonsági szempontok mellett a költséghatékonyság növelésével is indokolható. A mindenfajta elválasztást nélkülöző együttes forgalomszervezés, vagy az „ajánlott”/„védő” kerékpársáv/kerékpárnyom kijelölése esetén az alkalmazás pontos feltételeit szakmai munkamegbeszéléseken tartjuk szükségesnek tisztázni, melynek eredményeit javasoljuk az ÚMÉ-ba beépíteni.
8. Az ÚME módosítása kapcsán a megfelelő KRESZ, és egyéb érintett jogszabályok módosítása szükséges.
9. Javasoljuk az önálló kerékpáros létesítmények (kerékpárút, gyalog-kerékpárút, kerékpársáv) kiválasztása során alkalmazandó paraméterek felülvizsgálatát. A felülvizsgálat során a már eddig is figyelembevételre javasolt paraméterek, azaz a sebesség és a forgalom nagyság (gépjármű, kerékpáros; jelenlegi/várható) esetében pontosítást (forgalmi sávok számával történő súlyozás) és esetlegesen más számítási mód alkalmazására irányuló vizsgálatot (csúcsóra és napi átlagos forgalom, a tehergépjármű-forgalom még erősebb súlyozása, a maximális megengedett sebesség helyett számított értékeket) javasolunk. Javasoljuk új szempontok vizsgálatát és érvényesítését: a keresztező közutak forgalma, a gyalogos forgalom mértéke, az út szélessége.
10. Javasoljuk, annak vizsgálatát, hogy mikor lehet eltérni a megadott paraméterek szerint kötelező műszaki megoldás alkalmazásától. Ilyenek lehetnek pl. helyhiány, az ideális műszaki megoldás megvalósítása esetén fellépő jelentős többletköltség, az önálló turisztikai vagy közlekedésbiztonsági kerékpárutak nyomvonalvezetésének különleges szempontjai (pl. vonzerők felfűzése, kellemesebb környezet, vagy pl. ha lényegesen rövidebb, sokkal enyhébb lejtésű útvonal hozható létre önálló kerékpárúttal).
11. Javasoljuk, hogy amennyiben a paraméterek alapján elválasztott kerékpáros létesítményre van szükség akkor a megfelelő kerékpáros létesítménytípus (kerékpárút, gyalog-kerékpárút kerékpársáv) kiválasztása kapcsán a jövőben az ÚME előírásait szigorúan alkalmazni kell a kerékpárutak engedélyezési

folyamatában is, tekintettel arra, hogy a nem megfelelő létesítmény a közlekedésbiztonsági kockázatok jelentős növekedését okozza.

12. Javasoljuk, hogy az adottságoknak nem megfelelően kiválasztott létesítménytípusú tartalmazó projektek – tekintettel a közlekedésbiztonsági és hatékonysági szempontokra – ne kaphassanak támogatást a pályázati forrásokból sem. Ennek érdekében javasoljuk az ÚME erre vonatkozó megfogalmazásainak pontosítását, többek között a „határesetek” kezelését.
13. A konferencián résztvevők véleménye szerint a megfelelő burkolatszélesség kiválasztásához jelenleg az ÚME által előírt paraméterek mellett (a hálózatban betöltött szerep, kül- vagy belterület, lejtés) más paraméterek figyelembevételét is szükségesnek tartjuk, mindenek előtt a várható kerékpáros forgalom nagyságát, összetételét és a mellette fellépő egyéb felhasználást. A várható kerékpáros forgalom becsléséhez javasoljuk egységesen alkalmazható módszertan definiálását.
14. A jelentős gyalogosforgalmú közös, osztatlan gyalog-kerékpárutak esetében a kerékpárosok számára fenntartott területet eltérő színű és/vagy struktúrájú burkolattal és/vagy szintkülönbséggel kell tervezni és kivitelezni, a sárga elválasztó sávot nem tartjuk elegendőnek. Amellett, hogy javasoljuk definiálni annak a várható legnagyobb gyalogos forgalomnak a kategóriáját, amely mellett még tervezhető közös gyalog-kerékpárút, azt is javasoljuk pontosan meghatározni, hogy a fent említett műszaki megoldás mely esetekben (szélességtől, forgalomtól és egyéb tényezőktől függően) alkalmazható.
15. A kerékpárosok számára a térkő burkolat általában nem nyújt kellő komfortot, mert nem elég sima a felülete, ezért nem megfelelő. Alkalmazhatóságáról fél éven belül vitafórumon kell megegyezni.
16. A tervezési élettartamot a – karbantartási rendszer alkalmazását feltételezve – javasoljuk a pályázati rendszerek esetében pontosan megadni.
17. Szükségesnek tartjuk a GKM részéről a pályázati rendszerekben történő alkalmazás céljából többféle pályaszerkezet megadását, melyek használata nem kötelező. A mintaként ajánlott, a környezeti és forgalmi követelményeknek megfelelő szerkezet és az ahhoz rendelt költségbecslés használatával az egyes pályázatokban feltüntetett költségek összehasonlíthatóak lennének.
18. A jelenlévők egyetértettek abban, hogy a kerékpárutak engedélyezésének folyamatát egyszerűsíteni és gyorsítani szükséges, melynek alapvető feltétele a műszaki előírások pontosítása.

Az aláírók ezúton kérik a GKM-et a fenti módosítások kimunkálására és bevezetésére az ÚME-ben, a szempontokat figyelembe venni a tervezési és önkormányzati útmutató elkészítésében, illetve vállalják, hogy lehetőségeik szerint részt vesznek a további egyeztetésekben, érdekképviselői, tervezői, hatósági és szakpolitikai munkájuk során a javaslatok mentén módosított üzemi műszaki előírásban foglaltakat érvényesítik és képviselik.

Budapest, 2007. december 7.