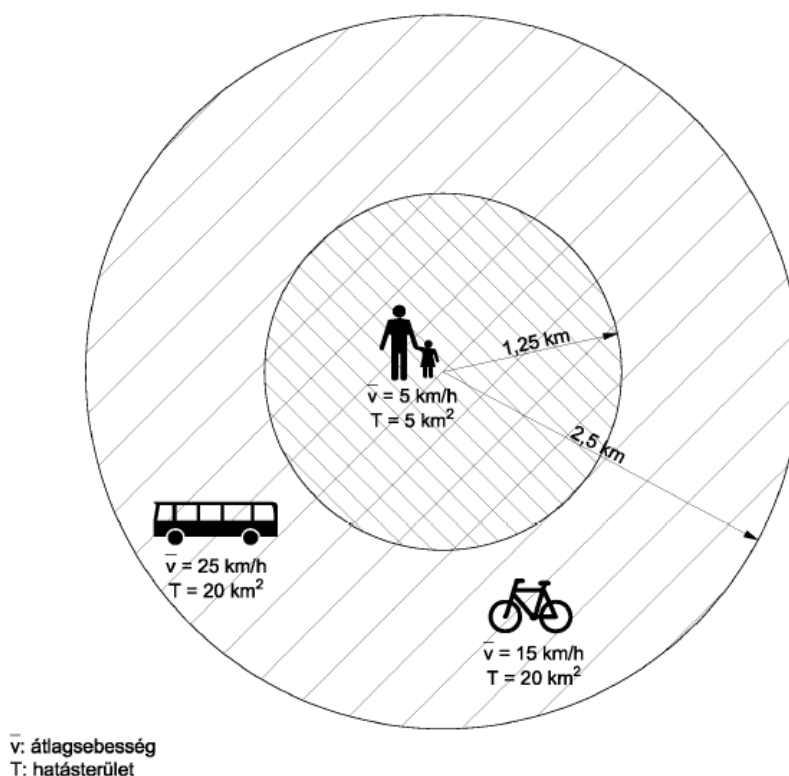


Miért előnyös és hasznos a kerékpár közlekedés?

A kerékpáros közlekedés előnyei megkérdőjelezhetetlenek. 4-5 km-nél kisebb távolságon belül a kerékpár gyorsabb, mint a személygépkocsi vagy a közösségi közlekedés. Napi 20 perc kerekezés elegendő ahhoz, hogy élvezhessük a mozgásból fakadó egészségügyi előnyöket, ráadásul a kerékpáros közlekedés még takarékos és környezetkímélő is! De mi kell ahhoz, hogy biztonságos is legyen? Elsősorban szabályismeret, szabálykövetés, türelem és udvariasság. No és jól kialakított infrastruktúra.



Nemcsak a kerékpárút tekintendő kerékpárforgalmi létesítménynek. Kerékpárforgalmi létesítmény minden olyan közlekedési infrastruktúra elem, amelyek használata a kerékpárosok számára nem tilos.

A kerékpáros hálózat egymáshoz kapcsolódó kerékpárutakból, kerékpársávokból és ezek kereszteződéseiből/csomópontjaiból és például kisforgalmú lakó utakból áll, amelyek a kerékpárosok biztonságos közlekedésének megfelelő feltételekkel kell kialakítani. A kerékpáros hálózat szerepe annak kezdetétől a végéig terjedő közvetlen és biztonságos összeköttetést biztosító szolgáltatáson alapul.

Egy rendeltetésének megfelelően működő kerékpáros hálózat könnyen **felfogható és érthető**, tehát a kerékpáros gondolati térképet tud kialakítani magában a területről. Ez lehetővé teszi az egyszerű tájékozódást a teljes kerékpárút hálózaton belül.

A tervezési fázisban és az azt követő megvalósítási időszakban létfontosságú az alapvető követelmények követése:

- közvetlen kapcsolat,
- elérhetőség,
- biztonság,
- a megvalósítás/ végrehajtás magas színvonala,
- a környezetvédelem,
- az egyszerű fenntarthatóság.

A kerékpáros hálózat tervezés alapelvei

KÖZVETLEN KAPCSOLAT

A megfelelően kialakított kerékpáros infrastruktúra a lehető legközvetlenebb elérési útvonalat kínálja a célállomásig a kerékpáros számára, a kerülő útvonalak minimális használatát igényelve. A legtöbb kerékpáros a rugalmassága által biztosított előnyök miatt veszi fontolóra a kerékpár használatát.

A biztonság növelése nem feltétlenül ösztönzi a kerékpárost a kijelölt kerülő útvonal használatára, például egy olyan kerülő út esetén, amely növeli a kerékpáros számára a célállomás eléréséhez szükséges útvonal hosszát és ennek időtartamát. Felmérések kimutatták, hogy a kerékpárosok többsége a veszélyesebb és zsúfoltabb útszakaszok használatát részesíti előnyben, amennyiben ez közvetlenebb és gyorsabb kapcsolatot nyújt a célállomásig a biztonságosabb, de hosszabb és lassabb kerülő útvonallal szemben. Ezért is került Hegyeshalomban az 1.számú úton kerékpársáv a hálózatba illesztésre. A település kereskedelmi létesítményei ugyanis az említett út mellé centralizálódtak, a település lakosainak alapvető elvárása ezek megközelíthetősége. Ez homogén kerékpárút esetében sűrű elemváltást, útvonal átirányítást, kerülők közbeiktatását, hosszan elhúzódó kisajátítási eljárásokat és az ehhez szükséges tetemes anyagi ráfordításokat igényelt volna.

A kerékpárosok nem fogják igénybe venni az új és kényelmes kerékpáros útvonalat, amennyiben az nem kínál közvetlenebb, gyorsabb és biztonságosabb kapcsolatot a célállomás felé. Ez a szabály főként a felnőtt kerékpárosokra érvényes. A gyermekek és az idősek inkább a biztonságos útvonalat részesítik előnyben.

A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGA

Egy jól megtervezett kerékpáros hálózat megfelelően elkülönül a fő közlekedési útvonalaktól (azon utak, melyeken a sebességkorlát 50 km/óra vagy annál magasabb), világos és állandó láthatóságot nyújt a gépjárművezetők és a kerékpárosok részére, könnyen érthető és jól áttekinthető keresztezésekkel/ csomópontokkal. A kerékpárosok és gyalogosok a közúti közlekedés leginkább veszélyeztetett alanyai, figyelembe véve a sebességkülönbségeket és a „sebezhetőségüket”

A KERÉKPÁROS HÁLÓZAT KIALAKÍTÁSÁNAK ELSŐDLEGES PARAMÉTEREI

A kerékpáros létesítmények esetén használatos tervezési elemek megválasztása során szükség van néhány alapkövetelmény teljesítésére:

- a közvetlen kapcsolat,
- folyamatosság,
- biztonság,
- a megvalósítás színvonala/ kivitelezés, a környezethez illeszkedő kialakítás /
- egyszerű karbantarthatóság.

Ezek a követelmények kielégíthetőek a következő elvek követésével:

- az útfelület megfelelő karbantartása
- az útfelület heterogenitásának megtartása (burkolatjelek)
- megfelelően illeszkedő kialakítás
- jó beláthatóság főként a keresztezésekben/ csomópontokban és ívekben/ letérőkben
- az útvonal lehetőleg vonzó és társadalmilag biztonságos környezetben vezessen keresztül
- minimális emelkedőt, fenntartást és kerülőutat kell alkalmazni
- annak érdekében, hogy ne befolyásolja negatívan a létesítmények használatát.

Az említett követelmények csak hálózati szemléletben és szerkezetben teljesíthetők.

A hálózati feltételek teljesítésének egyik szempontjaként alkalmazkodni kellett a tervezés és kivitelezés során az EuroVelo 6 nemzetközi hálózathoz, hiszen Mosonmagyaróváron a most teljessé váló létesítmény ehhez csatlakozik.

Mi is az EuroVelo?

Az EuroVelo, teljes nevén az Európai Kerékpárút Hálózat, az Európai Kerékpáros Szövetség terve alapján 12 hosszú távú, egész Európát átszelő kerékpárút kialakítására. Ezen utak teljes hossza több mint 60 000 km, melyből több mint 20 000 km már elkészült.

A fejlesztések során figyelembe vett fő célok:

- összefüggő, hálózati szemléletű fejlesztések,
- kerékpáros hálózat elemei teremtsenek kapcsolatot a főbb lakóterületek, az egyetemi létesítmények, fontosabb intézmények, idegenforgalmi szempontból fontos pontok között,
- a fejlesztések kis költségigényű intézkedésekre épüljenek, melyek nem járnak jelentős infrastrukturális beruházásokkal,

Ez jellemzően a meglévő burkolaton vezetett hálózat kiépítését jelenti, a javaslatok – az ajánlatkérésben megfogalmazottak szerint – a kis költségigényű megoldásokat tartalmazzák,

- a jelentős gyalogosforgalmat bonyolító útszakaszokon az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút kiépítés helyett, amennyiben a finanszírozási szempontból lehetségessé válik, elválasztott gyalog- és kerékpárút, kiépítését kell előnybe részesíteni,
- illetve önálló kerékpárút tervezését illetve építését,
- A kerékpáros útvonalak kialakítása lehetőleg egységes legyen, a kiépítési módok egy útvonalon belül lehetőség szerint ne váltakozzanak.



Az EuroVelo 6 egyike az Európai Kerékpáros Szövetség által 1994-ben kijelölt kerékpáros útvonalnak. A három legnagyobb Európai folyó nyomvonalát követő út –Loire- Rajna-Duna - festői szépsége mellett több szakaszon a legigényesebb infrastruktúra jellemzőkkel szolgálja a turisztikai és hivatásforgalmi használóit.



Bécs és Budapest között az EuroVelo 6 Szlovákián, annak fővárosát, Pozsonyt érintve halad a Duna melletti csatornázott szakaszon és Rajkán csatlakozik a felső szigetközi szakaszhoz. A nyomvonal Győrig folyamatosan kiépített létesítmények révén csatlakozik a budapesti irányhoz.





A Budapest alatti nyomvonalszakasz a kevésbé ismert a kerékpáros turisták által, mint a német és osztrák szakaszok, bár a látvány a vidék, a jellegzetes városok és falvak látványos és felejthetetlen élményt nyújtanak az ide látogatóknak. Megtapasztalhatják az Európai vidék jellegzetes, csak itt tapasztalható szívélyes vendégszeretétét

Nemzetközi kerékpárutak a Szigetközben. A szigetköz úthálózata.



Az EuroVelo 6 nemzetközi kerékpáros nyomvonalhoz, újabb, kék színnel jelzett nemzetközi kerékpáros szakasz csatlakoztatása válhat valóra a Hegyeshalomban létesített összefüggő kerékpársáv forgalomba helyezésével. 2012-ben a Bezenye-Rajka- szlovák határ közötti szakasz átadásával az EuroVelo 6 szigetközi kiépítése befejeződött. az ehhez csatlakozó tavaly átadott, Országhatár- Hegyeshalom-Levél-Mosonmagyaróvár között kiépített fontos, külterületi nyomvonal csak Hegyeshalom belterületén szakadt meg, és így hiányzott a biztonságos és folyamatos összeköttetést biztosító elem.

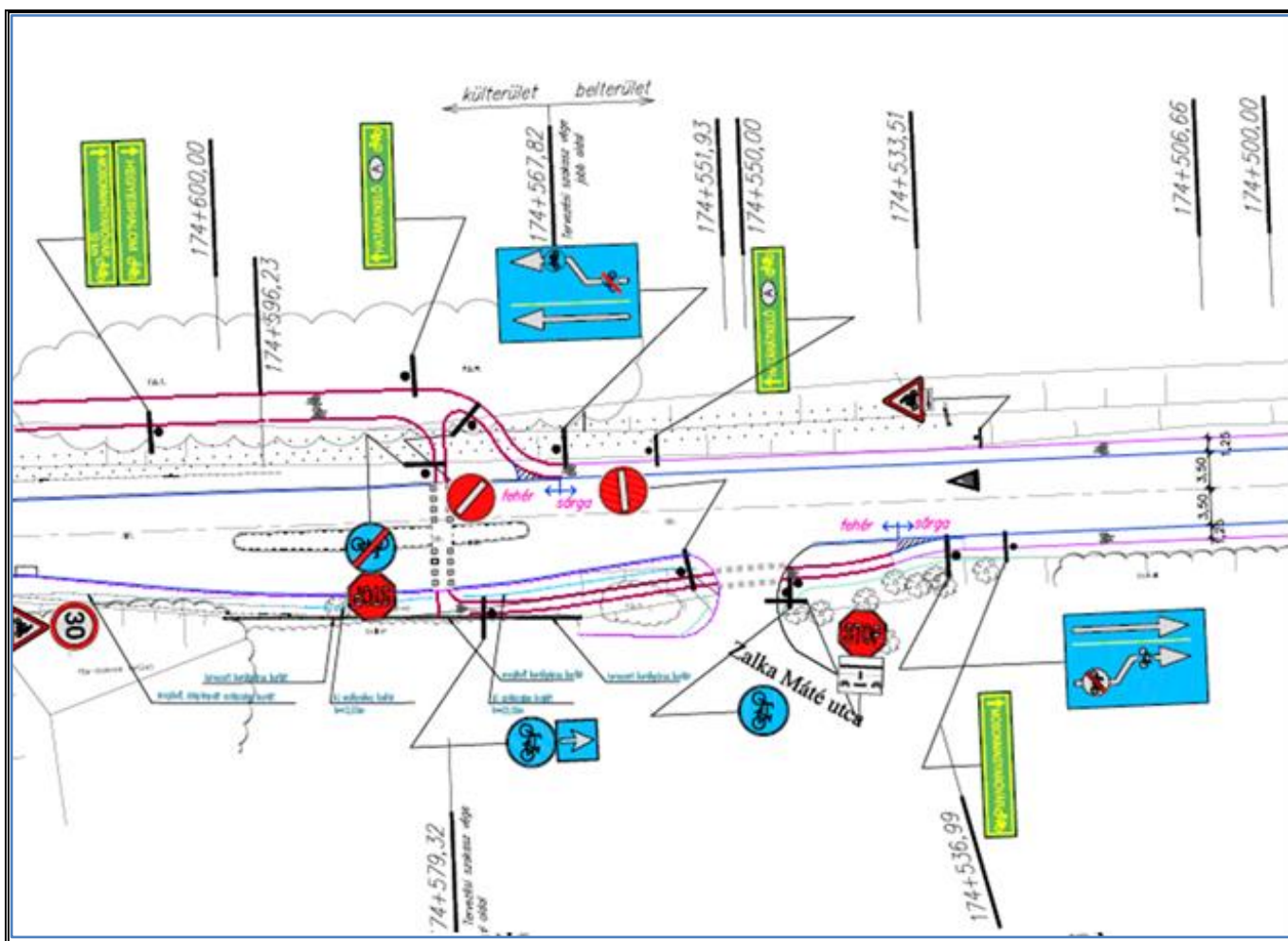
A településen a korábbiakban ismertetett okok és a támogatási kritériumok biztosíthatósága miatt kerékpársáv megvalósítását javasolta a tervező, a részletes geodéziai felmérés eredményeképpen. A kerékpársáv a település keleti és nyugati kapujában csatlakozik a korábban megépített egyoldali kétirányú

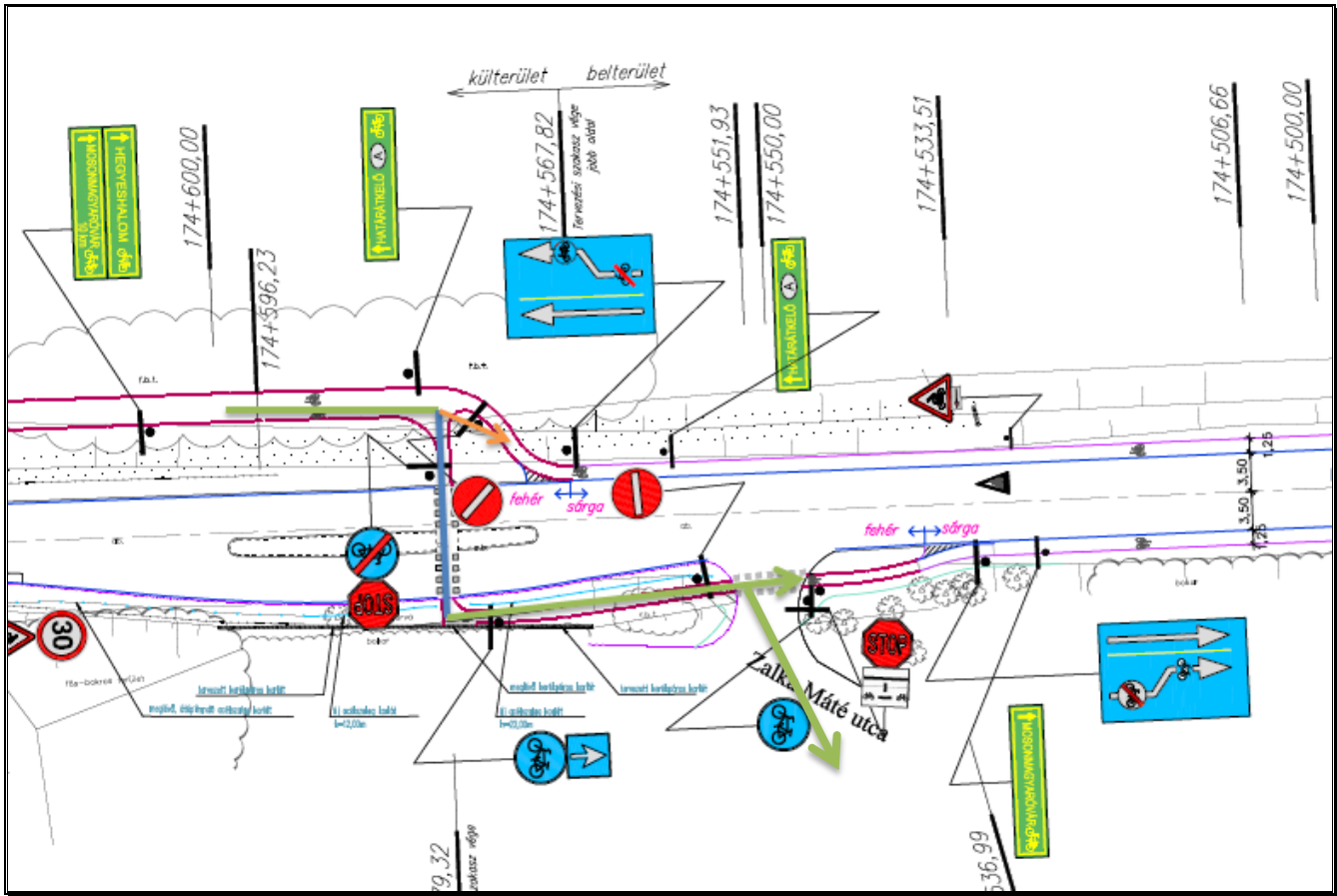
önálló kerékpárúthoz. Az 1.sz.-ú úton a kerékpársáv kijelöléséhez nem állt teljes hosszban rendelkezésre elegendő szélesség, így az út szélesítése elkerülhetetlen volt.

A biztonságos közlekedés alapfeltétele, hogy a kerékpáros létesítmények használatával kapcsolatos szabályokat a kerékpárosok ismerjék és be is akarják tartani. A sorozat előző részei az általános tudnivalók elsajátításához, felelevenítéséhez nyújtottak segítséget. A konkrét, helyszíni kialakítással kapcsolatos ismeretek az alábbiakban kerülnek összefoglalásra.

Ausztria felől érkezőkre a településkapunál vár az a feladat, hogy a kerékpárútról a kialakított kerékpársávon folytassák útjukat, illetve Mosonmagyaróvár irányából a határ felé haladók a kerékpársávból a kétirányú külterületi kerékpárútra csatlakozzanak. Ez utóbbi az egyszerűbb, a csatlakozás kiépítése és a kihelyezett jelzések követése egyértelmű helyzet elé állítja a kerékpárosokat..

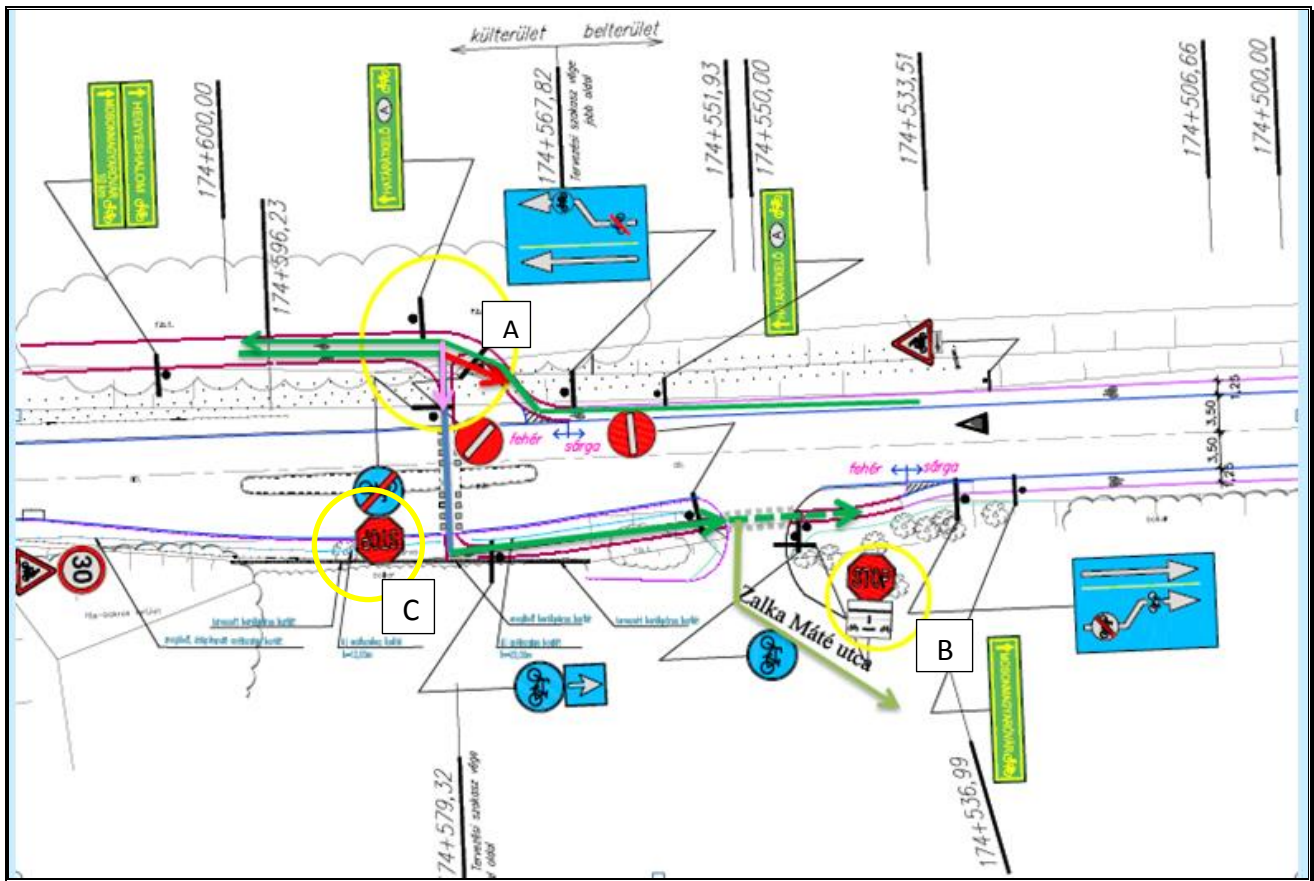
Településkapu-1.sz. főút-Zalka Máté utcai csomópont.





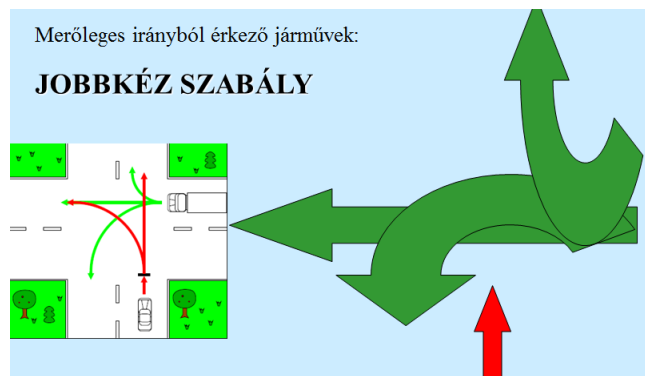
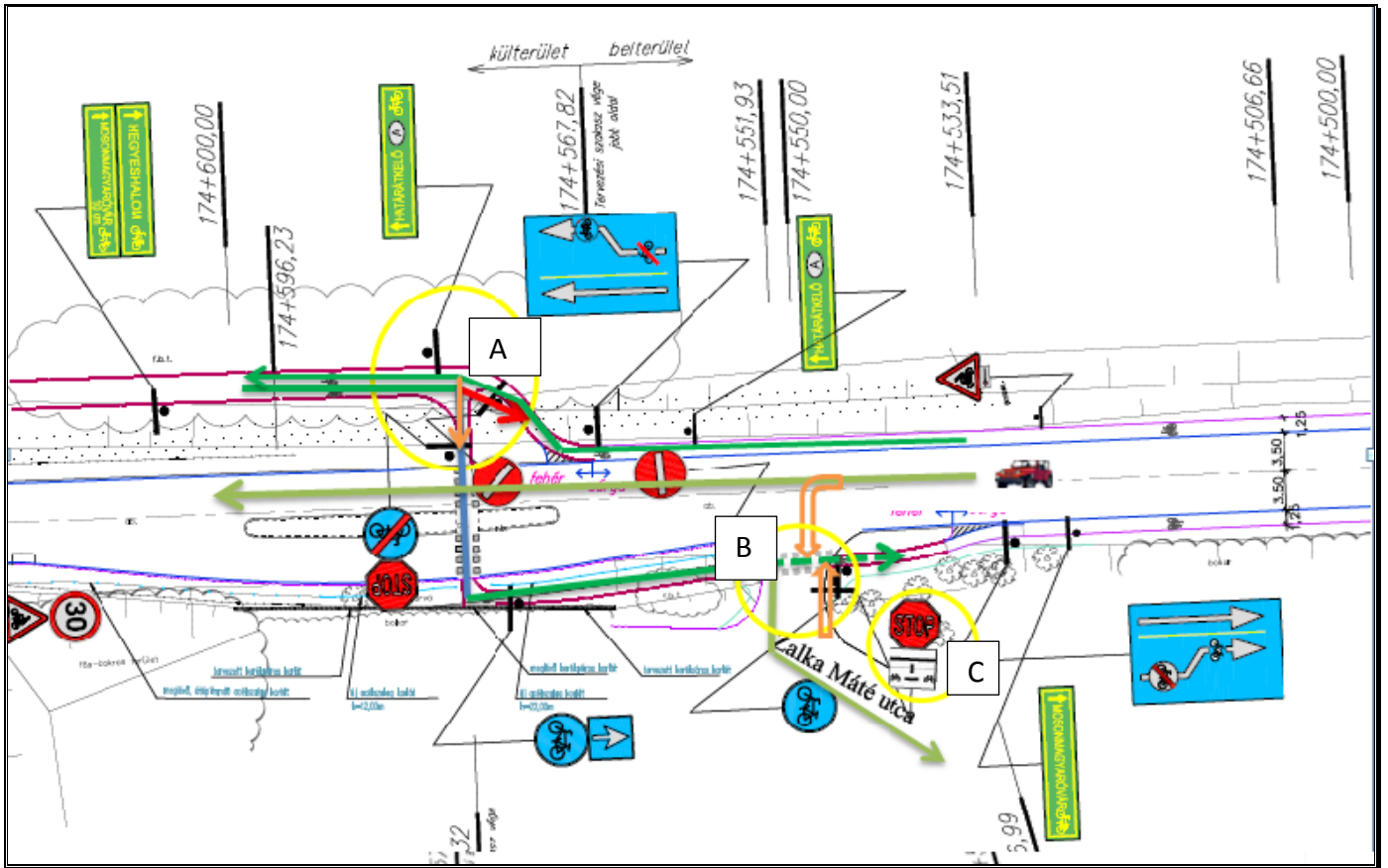
Az országhatár irányából, a külterületi kerékpárútról érkező kerékpárosok csak jobbra, az 1.sz utat keresztezve folytathatják útjukat. Az 1.sz. Úton haladóknak elsőbbséget kell adni! A jobbra kismű kanyarodás miatt ugyanakkor elsőbbséget élveznek a település irányából érkezőkkel szemben, ha azok vissza akarnak kanyarodni a település irányába.

Az út ellenkező oldalán a kerékpárosok, a csatlakozásban kihelyezett, kerékpársávot jelző táblának megfelelően, a kijelölt kerékpársávban, vagy a Zalka utca irányában folytathatják útjukat.

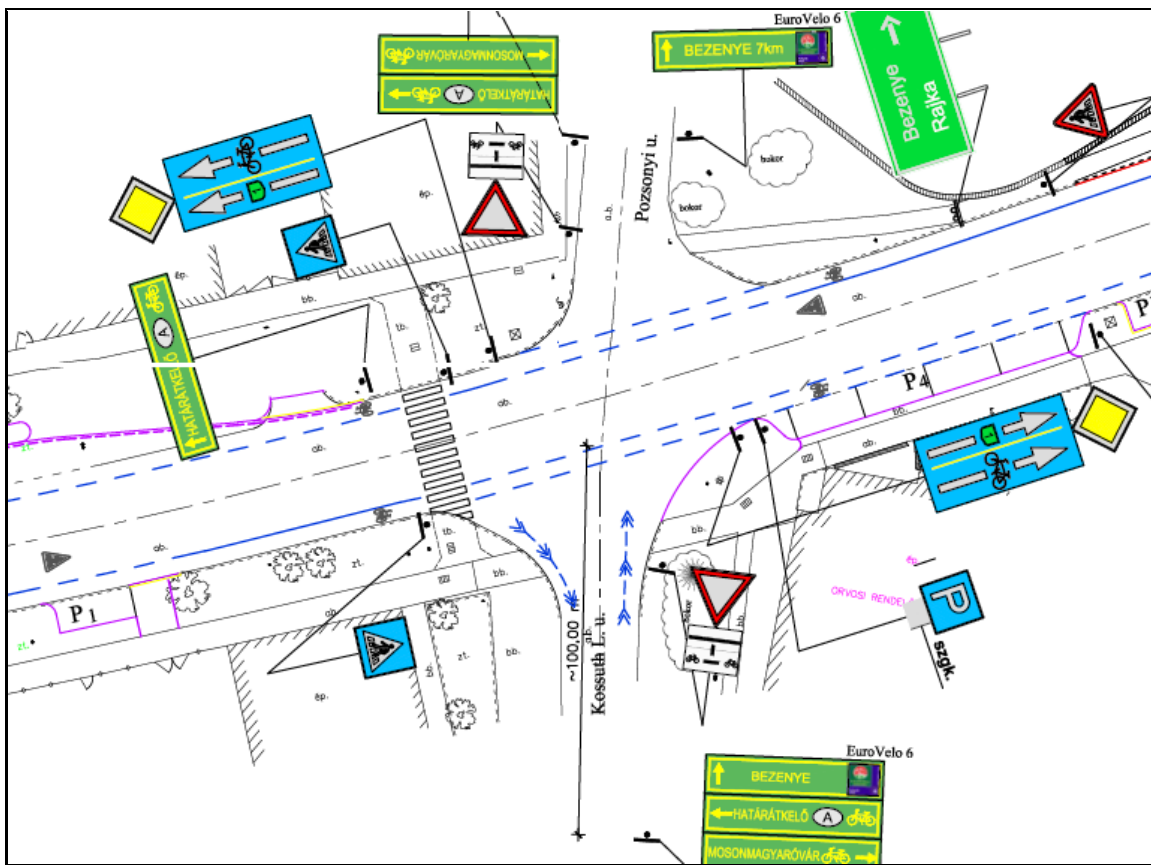


Az „A”-val jelzett területen piros nyíl jelzi azt, hogy a kerékpárútról érkező kerékpárosok egyenesen nem mehetnek tovább, hiszen a szemből érkezők számára kijelölt kerékpársávba jutnának.

A rózsaszín nyíllal jelölt irányban elsőbbséget kell adniuk Az 1.sz. úton érkező minden jármű számára, ezt a „C”-vel jelzett „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” tábla jelzi. A „B”-vel jelzett jelzőtábla a Zalka u. irányából érkezőkkel szemben biztosítja az egyenesen továbbhaladó, útburkolati jellel átvezetett kerékpárosok elsőbbségét. Az 1.sz.-ú útról balra nagyjában a Zalka utcába kanyarodó járművekkel szemben a kanyarodási szabály, a Zalka utcába jobbra kisívből történő kanyarodás során a fenti járművekkel szemben ugyancsak a kanyarodási szabály biztosít elsőbbséget a kerékpárosok számára.

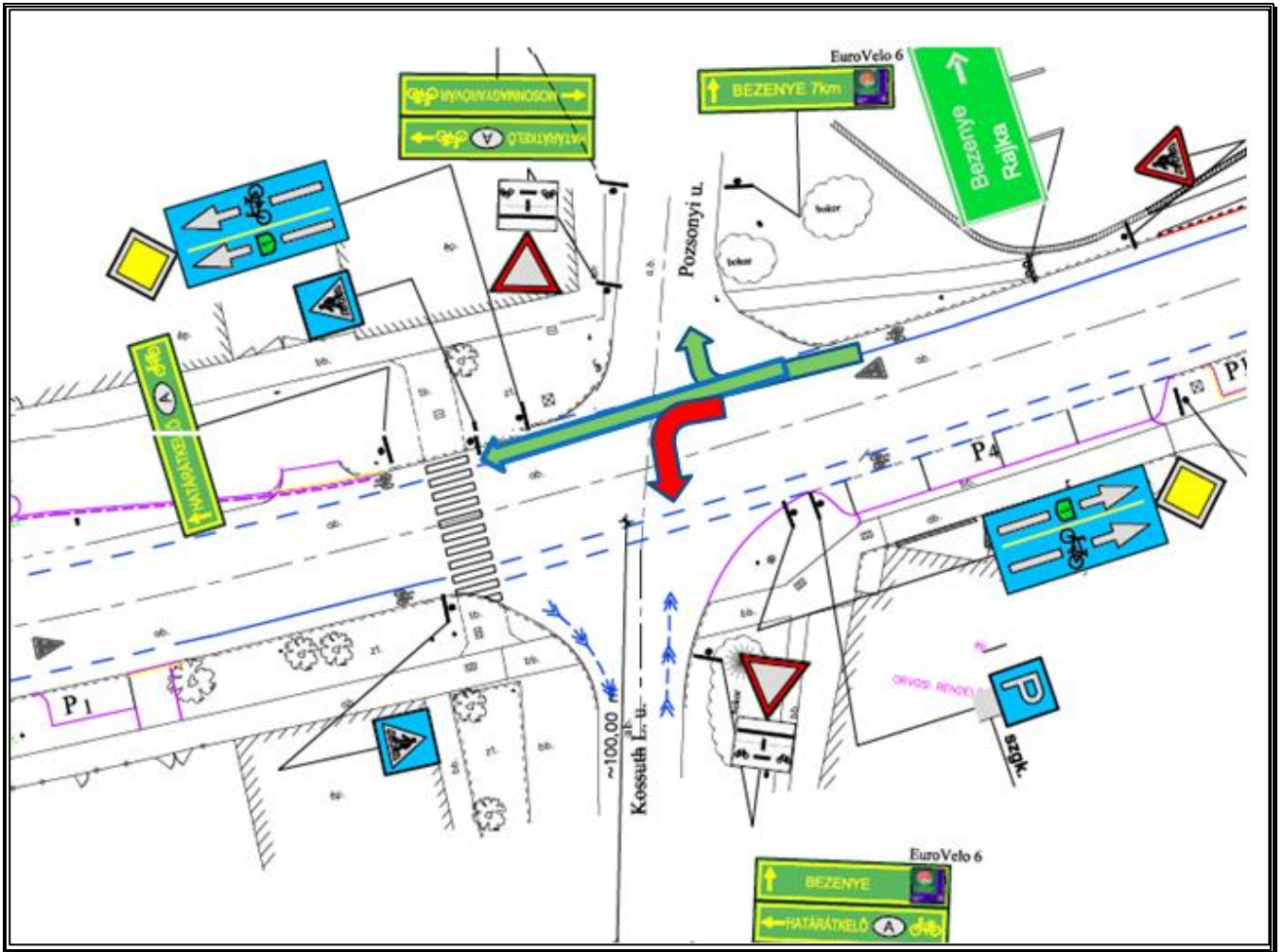


1.sz. főút- Pozsonyi u.-Kossuth utcai csomópont

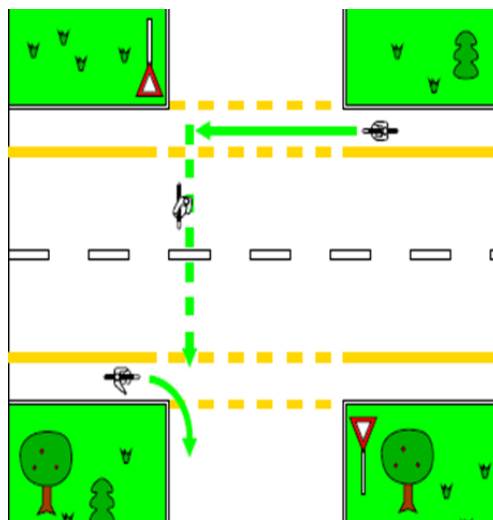


Országos kerékpárút törzshálózat elemei között szerepel 9A jelzéssel a Bezenyei és a kavicsbánya felé vezető irány . A későbbiekben Bezenyén az EuroVelo 6-os nyomvonalhoz történő csatlakozás , illetve Jánossomorja irányába a Hanság és a Fertő-tavi összeköttetés megteremtése a cél. A megyei és járási kerékpáros hálózati terv hiányában az Országhatár-Mosonmagyaróvári kerékpáros létesítményt nem lehetett hálózati rendszerbe besorolni.

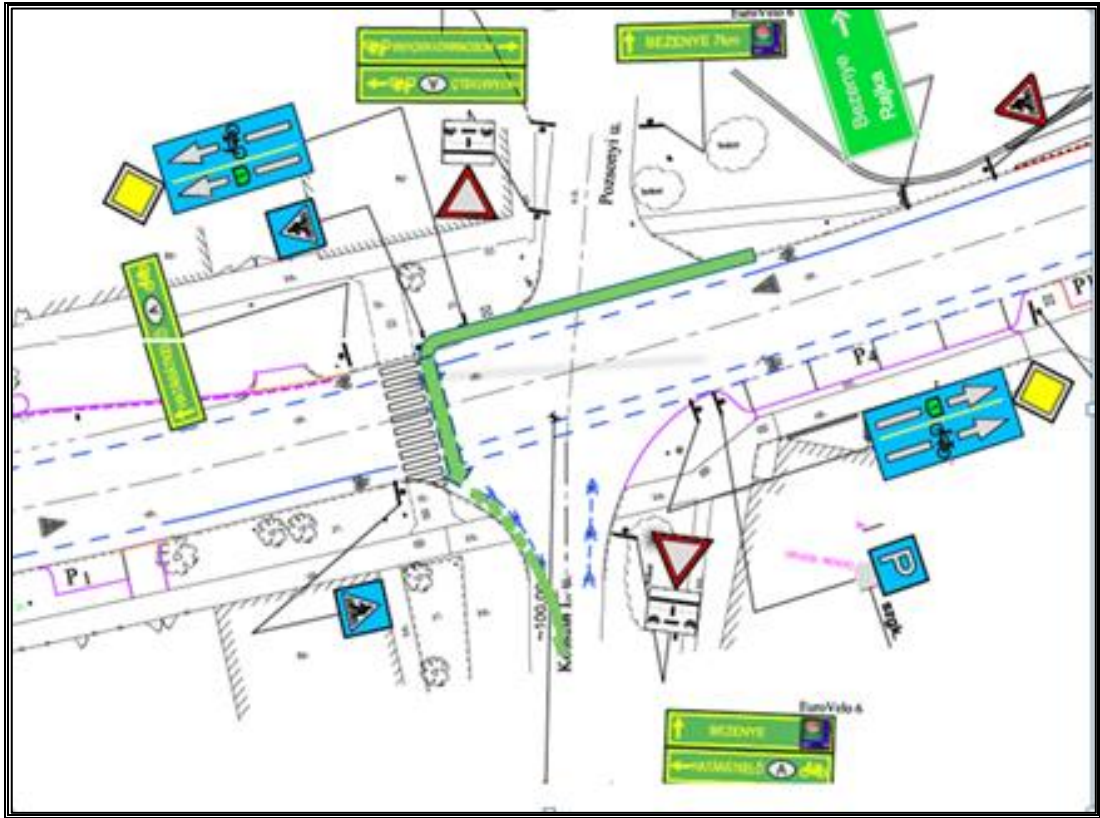
9.	Dunántúli határmenti kerékpárút	
9.A		<p>Kölked–Sátorhely–Majs–Lippó–Kislippó–Magyarbóly–Villány–Villánykövesd–Palkonya–Újpetre–Vokány–Nagyotfalu–Kisharsány–Siklós–Matty–Kisszentmárton–Vejtő–Piskó–Zaláta–Drávasztára–Felsőszentmárton–Szentborbás–Tótújfalu–Potony–Drávagárdony–Drávatamási–Barcs–Péterhida–Babócsa–Bolhó–Heresznye–Vízvár–Somogyudvarhely–Berzence–Gyékényes–Zákány–Órtilos–Murakeresztúr–Molnári–Letenye–Bázakerettye–Tormafölde–Szécsisziget–Lenti–Rédics–Resznek–Nemesnép–Szentgyörgyvölgy–Velemér–Magyarszombatfa–Bajánsenye–Őriszentpéter–Szalafő–Apátistvánfalva–Magyarlak–Rábagyarmat–Rátót–Csákánydoroszló–Pinkamindszent–Szentpéterfa–Pornóapáti–Felsőcsatár–Narda–Bucus–Bozsok–Velem–Kőszeg–Horvátzsidány–Csepreg–Szakony–Zsira–Sopronhorpács–Egyházaskapu–Lövő–Röjtökmuzsaj–Nagylózs–Fertőhomok–Fertőd–Sarród–Jánossomorja–Várbalog–Hegyeshalom–Bezenye</p>



Az 1.számú úton felfestett kerékpársávban mindkét irányból érkező kerékpárosok folytathatják az útjukat egyenesen és jobbra a kerékpársávból. A balra kanyarodás azonban kerékpársávból nem engedélyezett!

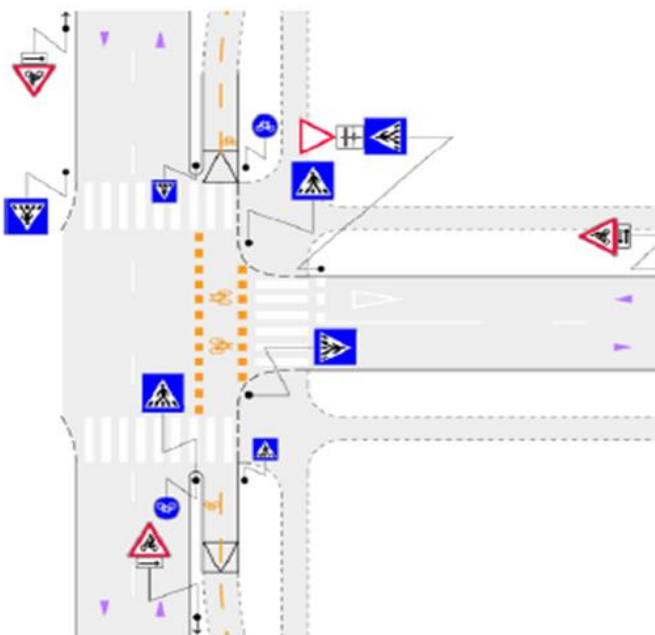


Kerékpársávról balra kanyarodni csak közvetve szabad.

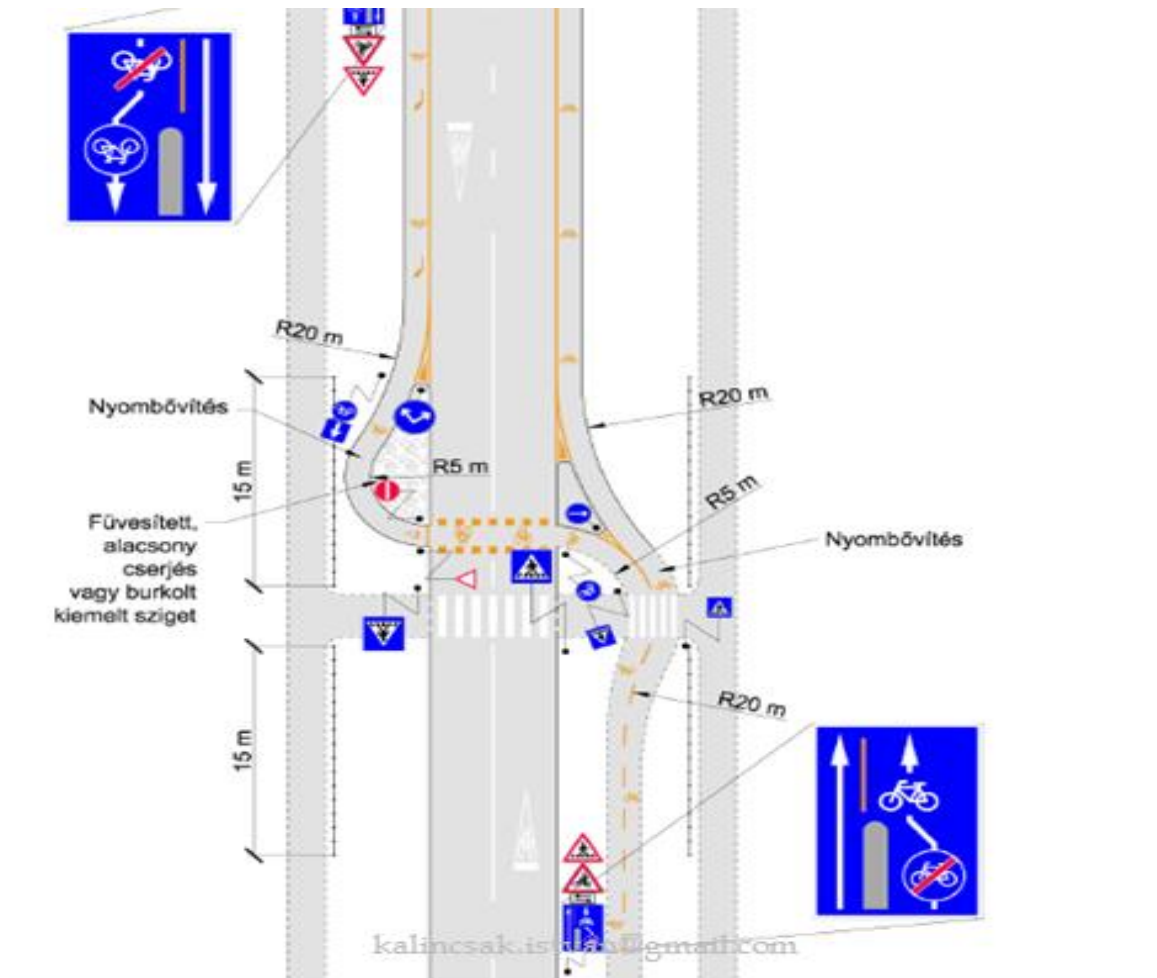


A kereszteződésen át kell haladni, majd a túloldalon át kell tolni a kerékpárt a gyalogos-átkelőhelyen, hiszen a kerékpárját toló gyalogosnak minősül. Ha nincs kijelölt gyalogos-átkelőhely, akkor a gyalogosokra vonatkozó szabályokat kell alkalmazni, a járdák meghosszabbított vonalában kell átkelni.

A kerékpárosok átvezetése az útkereszteződésekben



Ha az önálló kerékpárút a védett úttal párhuzamosan került kialakításra, úgy a betorkolló út felől elhelyezett „Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtáblát a kerékpáros átvezetés elsőbbségére utaló jelzőtáblával együtt kell elhelyezni. Ilyenkor elsőbbsége van a kerékpárosnak a betorkoló úton érkezővel szemben a tábla, a védett útról jobbra kisívben vagy balra nagy ívben kanyarodóval szemben a kanyarodási szabály értelmében.

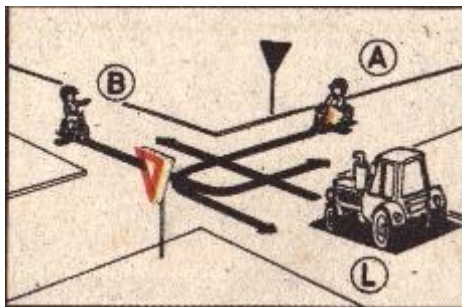


Elemváltás, vagy keresztezésekben a kerékpáros átvezetése szaggatott vonallal a védett út úttestén, a kerékpáros számára nem jelent elsőbbségi jogot. Ezt elsőbbséget szabályozó jelzőtáblákkal is jelzik. Ha nincs forgalom, a kerékpárosnak nem kell leszállnia kerékpárjáról. Ha az úttesten járművek közlekednek, úgy szükség esetén megállással biztosítani kell számukra az elsőbbséget.

Elsőbbség: továbbhaladási jog a közlekedés más résztvevőjével szemben. Akkor keletkezik, ha a járművek továbbhaladási szándékuk esetén keresztenék egymás útját.

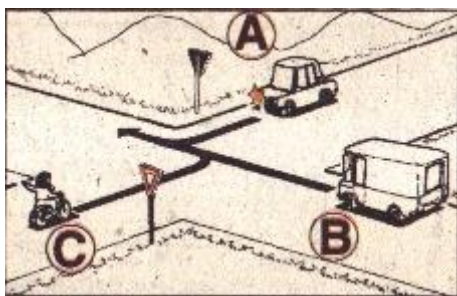
4. számú TESZTLAP

1. Hányadikként mehet át a kereszteződésen az A jelű kerékpáros?



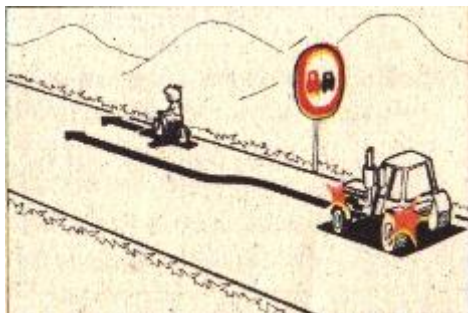
- a. elsőként
- b. másodikként
- c. harmadikként

2. Mikor mehet át a kerékpáros a kereszteződésen?



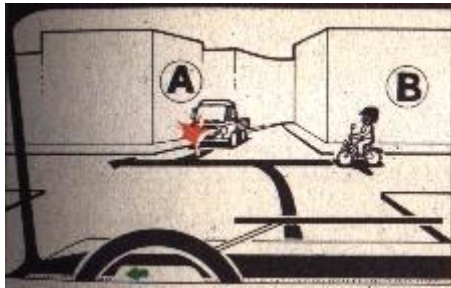
- a. Csak az A és B jelű járművek után
- b. Az A és B jelű járművek előtt
- c. Az A jelű jármű után, a B előtt

3. Szabályosan előzi-e a mezőgazdasági vontató a kerékparost a tábla után?



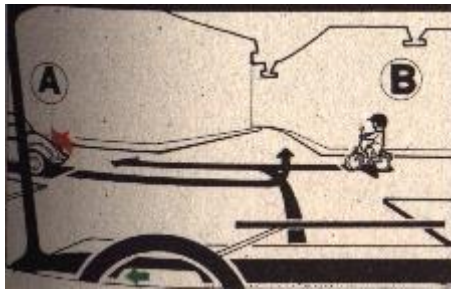
- a. igen
- b. nem

4. Az alábbi forgalmi szituációban mi a helyes áthaladási sorrend?



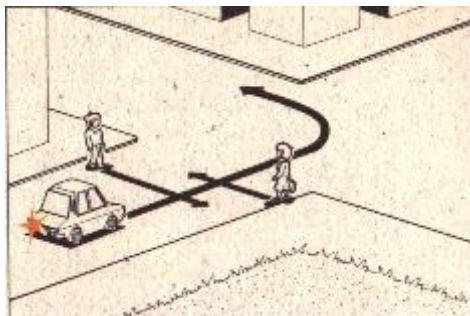
- a. Kormánykeréssel ábrázolt gépkocsi, A,B
- b. B, Korm.,A
- c. A,B, Korm.

5. Az alábbi szituációban ki mehet el másodikként?



- a. a Kormánykeréssel ábrázolt gépkocsi
- b. az A jelű jármű
- c. a B jelű jármű

6. Elsőbbsége van – a gyalogosoknak a járművel szemben?



- a. igen
- b. nem

7. Betolhatja-e a kerékpáros a kerékpárját az alábbi jelzőtáblánál délután 14 órakor?



- a. igen
- b. nem

8. Behajthatunk-e kerékpárral az alábbi jelzőtáblával jelzett útra?



- a. igen
- b. nem

9. Megállhatunk-e kerékpárunkkal gyalogos-átkelőhely előtt 1m-re a gyalogosok áthaladásának biztosítására?



- a. igen
- b. nem

10. Ha a jelzőtábla alatt méter távolságot jelző kiegészítő táblát helyeztek el, milyen sebességgel haladhatunk kerékpárunkkal a jelzett távolságban?



- a. 10km/óra
- b. 20km/óra
- c. 30km/óra