

**Közlekedésszakmai javaslatok Budapest Főváros Közgyűlésének
34/2008. (VII. 15.) a fővárosi helyi közutak kezelésének és
üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépitések, a
közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az
útburkolatbontások szabályozásáról szóló rendeletének módosításához**

Célok, szakpolitikai irányelvek
Közútkezelési műszaki előírások

Készítették:

Az Új Közútkezelési Rendelet Megalkotásáért Felelős Munkacsoport tagjai

Klímvédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság

Vitézy Dávid, a Bizottság elnöke

Balogh Balázs, a Bizottság tagja

Biczók Péter, a Bizottság tagja

Dományi Bálint, a Bizottság tagja

BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt.

Bodor Ádám, mobilitásfejlesztési igazgató

Rab Judit, közterületfejlesztés és szabályozás vezető

Válóczi Dénes György, közlekedésbiztonsági vezető

Gyabronka Péter, infrastruktúra és köztérhálózat vezető

Tomra Dániel, senior infrastruktúrafejlesztő

Budapest Közút Zrt.

Szőke Gábor, vezérigazgató

Szabó Gábor, műszaki vezérigazgató-helyettes

Molek Tamás, út, híd, műtárgy igazgató

Külső szakértő

Bereczky Ákos, mikromobilitási szakértő

1. A közútkezelés és üzemeltetés megújítása révén elérendő célok

A (közúti) közlekedés szervezése, fejlesztése, a **közutak megújítása és magas színvonalú üzemeltetése** nem cél, hanem **Budapest** (lakosainak és látogatóinak jóllétét előtérbe helyező) **fenntartható fejlesztésének eszköze**. Mint eszköz, Budapest vízióját és hosszú távú céljait szükséges támogatnia. Ennek érdekében a budapesti közlekedésnek és ezen belül is közutaknak hozzá kell járulniuk ahhoz, hogy

1. a (közúti) közlekedés szennyezőanyag kibocsátása, zajterhelése, azaz a **városi környezetet érő káros hatásai minimálisra csökkenjenek**;
2. a (közúti) közlekedés **biztonsága folyamatosan növekedjen Budapesten**, 2030-ban már senki ne veszítse életét a budapesti utakon;
3. a közlekedés **helyfoglalása Budapest közterületein csökkenjen** – több hely jusson a városi életnek és a zöldfelületeknek, a közlekedésen belül pedig a gyaloglásnak, kerékpározásnak és a közösségi közlekedésnek;
4. a (közúti) közlekedés szervezése, valamint az általa igénybe vett infrastruktúra kialakítása és működtetése tegye **mindenki számára egyenlő eséllyel hozzáférhetővé a város szolgáltatásait és közttereit**;
5. a (közúti) közlekedés a **város gazdaságának és emberi kapcsolatainak közlekedési igényeit szolgálja ki**, egyben a városfejlesztési-stratégiai céloknak megfelelően **formálja is azt**.

1.1. A városi környezetet érő káros hatások minimalizálása

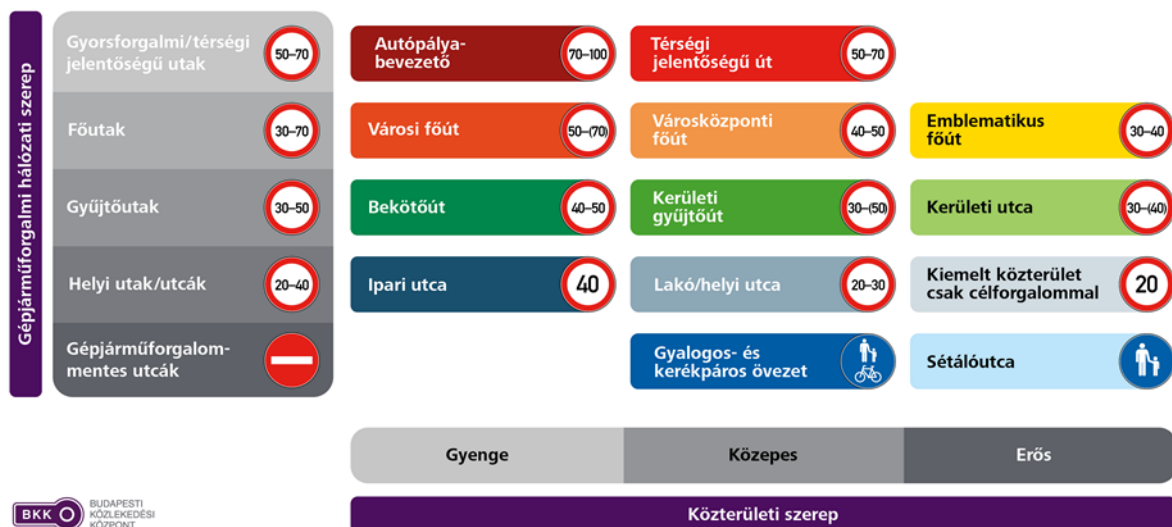
A Budapesti Mobilitási Terv (BMT) céljainak elérése érdekében, az egyéni gépjárművel megtett utak számának, hosszának csökkentése, illetve a gyalogosan, kerékpárral, közösségi közlekedéssel megtett utazások arányának növelése érdekében a közútkezelő köteles a következő szempontokat figyelembe venni:

- Az **akadálymentes gyalogos közlekedés infrastruktúrájának biztosítása minden más közlekedési móddal szemben prioritást élvez**, ami azt jelenti, hogy a közútkezelő minden más (dedikáltan kerékpáros, közösségi közlekedést vagy egyéni gépjárműközlekedést is) szolgáló útfelületet, sávot csak úgy fejleszthet, újíthat meg, ha az akadálymentes, közvetlen, kényelmes, vonzó gyalogosközlekedés feltételei már megvalósultak vagy a beavatkozással létrejönnek.
- A BMT **kerékpáros közlekedésre** vonatkozó céljai csak úgy érhetőek el, ha **biztonságos, koherens, közvetlen, vonzó és kényelmes alap- és (kerékpárforgalmi főhálózati terv szerinti) főhálózat jön létre**. Az egyes kerékpárforgalmi hálózati szakaszokat minden komplex fejlesztés esetén kötelezően be kell építeni a tervekbe, és meg kell valósítani.
- A fővárosi utakat úgy kell kialakítani, hogy **közösségi közlekedéssel egyszerűbb és kiszámíthatóbb legyen a közlekedés**, mint egyéni gépjárművel. Az ehhez szükséges forgalomtechnikai megoldások (pl. buszsávok, előnyitás vagy a parkolás átalakítása) kialakítását az egyéni gépjárműközlekedéssel való ütközés esetén is meg kell valósítani egy komplex fejlesztési projekt részeként.

- Amennyiben a fenti feltételek forgalomszervezési-forgalomtechnikai beavatkozásokkal is biztosíthatóak, a forgalomtechnikai kezelő köteles egyszerű felújítás vagy fenntartási, üzemeltetési munkák keretében is megvalósítani azokat.
- Országos vagy térségi léptékű átmenő gépjárműforgalmat a városon belül csak a jóváhagyott közúthálózati tervben elfogadott tranzitutakon szabad továbbra is biztosítani, **a Budapesten vagy kerületen belüli átmenő gépjárműforgalmat** a fő- illetve, gyűjtőutakra kell visszaszorítani, **a helyi utakról, lakóutcákról ki kell zárni.**
- A közösségi közlekedés és aktív mobilitás kombinációjának versenyképességét erősítő **intermodális infrastrukturális megoldások fejlesztését előnyben kell részesítenie**, a P+R parkolók esetében biztosítani kell, hogy azok az eredeti céloknak megfelelően működjenek.
- Az elektromos hajtás terjedésének elősegítése érdekében a közút kezelője **elősegíti és koordinálja a közterületi elektromos töltőállomások létesítését, hálózatos fejlesztését.** Tekintettel kell azonban lennie arra, hogy ezek helyigénye jelentős, emiatt emblematikus főutakon például nem, csak gyűjtőutakon, helyi utakon, utcákban kaphatnak helyet.

1.2. A közlekedés biztonságának folyamatos javítása és a Közlekedésbiztonsági Stratégia (KBS) céljainak elérése érdekében a közút kezelője:

- **Differenciáltan csökkenti az egyéni gépjárműközlekedés sebességét** az elfogadott közlekedésbiztonsági stratégiában szereplő elvek mentén (ld. alábbi ábra).
- **Növeli a csomópontok, közlekedésbiztonsági szempontból veszélyes helyszínek beláthatóságát**, ennek érdekében **közútkezelőként a közúton és annak környezetében elhelyezett objektumok esetében is eljár** (ha szükséges eltávolít), ha azok a közlekedésbiztonságot veszélyeztetik.
- **Önmagukat magyarázó utakat hoz létre**, ahol:
 - az utak fizikai kialakítása már önmagában is egyértelműen, városszinten egységes, a nem hivatalos „jelzésrendszer” is azt üzeni az egyes úthasználóknak, hogy ki, hol és milyen módon használhatja az egyes útszakaszokat;
 - a burkolati, jelek jelzőtáblák „hivatalos” jelzésrendszerét mindeközben folyamatosan jó minőségben fenntartja.
- **Megbocsátó környezet kialakítására törekszik**, a közlekedés felületeit úgy alakítja ki, hogy az adott forgalmi szituációban mindösszesen egy közlekedő hibája még nem vezet tragédiához, másodsorban ahol a hibázás esetén bekövetkező baleset esetén az útinfrastruktúra elemei nem, vagy csak kisebb sérülést okoznak.



1.3. A közlekedés helyfoglalásának csökkentése, az egyes közlekedési módok prioritizálása

A Budapesti Mobilitási Terv, a Közlekedésbiztonsági Stratégia és a Klímavédelmi stratégia céljainak elérése érdekében a közútkezelő:

- Minden komplex útfelújítás, köztérmegújítási projekt esetén **arra törekszik, hogy a burkolt felületek aránya lehetőleg ne nőjön, a zöldfelületek aránya lehetőleg növekedjen**, ezzel ellentétes irányú változáshoz hozzájárulást külső fejlesztő, szereplő részére csak fővárosi városfejlesztési stratégiával összhangban adhat.
- Minden komplex és egyszerű útfelújítás esetén **törekszik arra, hogy a burkolt felületeken belül a közlekedés helyfoglalása csökkenjen**, ezzel ellentétes irányú változáshoz hozzájárulást külső fejlesztő, szereplő részére csak fővárosi városfejlesztési stratégiával összhangban adhat.
- Minden komplex és egyszerű útfelújítás, fenntartási – üzemeltetési beavatkozás esetén törekszik arra, hogy a közlekedési célra kijelölt felületeken belül **a következő prioritási sorrendben növekedjen a fenntartható közlekedési módok helyfoglalása: gyaloglás, kerékpározás, közösségi közlekedés**. Ezzel ellentétes irányú változáshoz hozzájárulást külső fejlesztő, szereplő részére sem ad.
- **A szegélyzóna menti felületek hasznosítását komplex módon, egységes koncepció mentén kezeli**. Az úthálózati szerepet, közterületi szerepet és a felmerülő társadalmi és gazdasági igényeket is figyelembe véve a fenntartható közlekedési módoknak előnyt és egyenlő hozzáférést biztosít.

1.4. Mindenki számára egyenlő eséllyel hozzáférhető városi szolgáltatások és közterek

A Budapesti Mobilitási Terv (**egyéb fővárosi illeszkedő stratégia?**) céljainak elérése érdekében Budapest közútjait, közterületeit, úgy kell megtervezni, fejleszteni, közútkezelőként pedig fenntartani és üzemeltetni, hogy:

- **Mozgásában, látásában, hallásában vagy más módon korlátozott ember minden közlekedési móddal el tudjon jutni valamennyi célponthoz.**
- **Minden korosztály önállóan tudjon közlekedni** a törvényi szabályozásnak és a korosztályának megfelelően, de alapvetően bármely közlekedési eszközzel.
- A város különböző részén élők és közlekedők számára objektív mutatók mentén azonos színvonalú közutakat, közterületek biztosít.

1.5. A városfejlesztési és stratégiai céloknak megfelelő, a város gazdaságának és emberi kapcsolatainak igényeit kiszolgáló közlekedés

A Budapesti Mobilitási Terv (**egyéb fővárosi illeszkedő stratégia?**) céljainak elérése érdekében a közútkezelő:

- A **személy és tehergépjárművek behajtásának szabályozásával** biztosítja, hogy város gazdasági, társadalmi igényei csak a városfejlesztési célokkal összhangban teljesüljenek.
- A **közterületi parkolás** infrastruktúrájának átalakításával, szabályozásával biztosítja, hogy a helyi lakosok és látogatók igényeire reagáló, eltérő funkciók megfelelő mixe ki tudjon alakulni minden városrészben.
- A **megosztott mobilitás infrastruktúrájának** (Mobi pontok, mobilitási pontok és állomások) **fejlesztésével, üzemeltetésével** biztosítja, hogy az aktív és a közösségi közlekedés versenyképessége növekedjen, a saját személygépjármű birtoklásának és használatának igénye csökkenjen.
- A **városi logisztika igényeit kiszolgáló infrastruktúrát létesít és üzemeltet.**
- Ideiglenes forgalmi rend kialakítása során prioritásként a folyamatos, közvetlen, biztonságos, jól követhető gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési hálózati kapcsolatokat biztosítja, és másodsorban segíti az egyéni gépjárműközlekedés ideiglenes korlátozásának minimalizálását.

2. Javaslat az intézményi átalakításra

A fenti célok elérése érdekében a munkacsoport javaslata a fennálló intézményrendszer átalakítására a következő:

- Javasoljuk a stratégiai és az operatív közútkezelő (forgalomtechnikai kezelő és közútkezelő) összevonását;
- javasoljuk a BKK, mint integrált közlekedésszervező közútkezelői funkciójának helyreállítását, azaz az összevont stratégiai és operatív közútkezelés BKK-ba való helyezését, mert a BKK csak így tudja megrendelői szerepét ellátni;
- ennek megfelelően forgalomtechnikai kezelői hozzájárulások és közútkezelői hozzájárulások kiadása a BKK-ba kerül, amely köteles erre egy egykapus menedzsment folyamatot létrehozni.

- A közút üzemeltetés (jelzőlámpák, burkolati jelek, fővárosi tulajdonú és/vagy kezelésű utak burkolata és jelzőtáblák üzemeltetése) továbbra is a Budapest közút feladata, ebből következően a forgalomtechnikai és a közútkezelői jóváhagyások kiadásához a BKK köteles bevonni az üzemeltetőt;
- Javasoljuk az útellenőri funkciók áthelyezését is a BKK-ba, azért, hogy a „közúti szolgáltató” ne önmagát ellenőrizze.
- Nem javasoljuk: a forgalomirányító központ és jelzőlámpa-működtetés áthelyezését a BKK-ba a vagyonelemek érintettsége és a folyamat összetettsége miatt;
- nem javasoljuk a köztisztasági és közútüzemeltetési feladatok integrációját sem (sem a Budapest Közútba, sem a BKM-be), mert rendkívül erőforrásigényes lenne. Azonban mindkét fenti pont esetében (amelyeket nem javasolunk) további vizsgálatot javasolunk.

3. Közútkezelési műszaki irányelvek, rendeletbe illesztendő előírások

A jelenleg hatályos, a közútkezelést szabályozó 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet megkülönbözteti a stratégiai és az operatív közútkezelőt. Az előző fejezetben bemutatott intézményi javaslatban ezek összevonását javasoltuk. Ennek értelmében a most következő, műszaki irányelvi fejezetben a jelenlegi stratégiai közútkezelői feladatokat, szerepeket a *közlekedésszervező* feladatkörébe integráljuk, a jelenlegi operatív közútkezelést (forgalomtechnikai kezelés és közútkezelés) pedig a *közútkezelő* feladatai közé soroltuk.

3.1. Közútkezelés területi hatályát érintő javaslatok

- A közútkezelési rendelet kiterjed a közhasználatra szolgáló minden olyan önkormányzati tulajdonban álló területre, amelyet rendeltetésének megfelelően bárki használhat és az ingatlan-nyilvántartás ekként tartja nyilván; a közterületnek közútként szolgáló és a magánterületnek a közforgalom számára a tulajdonos (használó) által megnyitott és kijelölt részére; továbbá arra a magánterületre, amelyet azonos feltételekkel bárki használhat. *(Meglévő és új, felújított létesítmények esetén is)*
- Amennyiben forgalmi sáv felújítására villamos vágányzóna mellett kerül sor, akkor az aszfaltozás indokolt esetben a vágányzónát határoló szegélyig, vagy vágányzóna betonburkolatáig, előbbieik hiányában a szélső sínszálig történjen. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*

3.2. A közútkezeléshez kapcsolódó nyilvántartásokat érintő javaslatok

- A közútkezelői és forgalomtechnikai hozzájárulásra benyújtott tervek kötelező eleme a helyszínek szerint beazonosítható fényképmelléklet. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*
- A megvalósulási tervek kötelező eleme a helyszínek szerint beazonosítható fényképmelléklet. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*
- Amennyiben a forgalmi rend életbe léptetését követően 30 napon belül nem kerül sor megvalósulási terv átadására, a közútkezelő a beruházó költségén az eredeti állapotot (forgalmi rendet) állítja helyre. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*
- A közútkezeléshez kapcsolódó tervnyilvántartás hozzáférhető a közlekedésszervező (stratégiai közútkezelő) részére. *(Meglévő és új, felújított létesítmények esetén is)*
- A közútkezelő a rendelkezésére álló a forgalom rendjét és közutak kialakítását ábrázoló alaptérképet nem szerkeszthető formátumban ingyen, szerkeszthető formátumban az általa meghatározott díjszabás szerint a tervezők részére átadja. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*
- A közútkezelő közúti adatgyűjtő rendszere (jelenleg a A Közúti Adatgyűjtő Rendszer (KARESZ) mint komplex adattárház és térinformatikai szolgáltatási központ webes felülete a KAPU) esetében meghatározandó azon adatrétegek, melyek a nyilvánosság számára megtekinthetőek, ezek közzétételét biztosítani szükséges a Főváros honlapján. (Ennél a pontnál a technikai paraméterek még egyeztetendőek. A közúti adatgyűjtő rendszert alapvetően a szakemberek számára javasolt továbbra is hozzáférhetővé

tenni, kezelve a fizetést, a teljes nyilvánosság felé a Főváros honlapja legyen a közzétételi platform.)

3.3. Kezelői hozzájárulásokat érintő javaslatok

- A közútkezelői hozzájárulás kiadása előtt szükséges minden közlekedési ág kapcsán a közlekedésszervező adott közlekedési ág üzemeltetésért és fejlesztésért felelős szervezeti egységének jóváhagyása, a megfogalmazott feltételek, előírások és egyéb követelmények a közútkezelői hozzájárulás részét képezik. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*
- A forgalomtechnikai kezelői hozzájárulás kiadása előtt szükséges minden közlekedési ág kapcsán a közlekedésszervező adott közlekedési ág üzemeltetésért és fejlesztésért felelős szervezeti egységeinek jóváhagyása, a megfogalmazott feltételek, előírások és egyéb követelmények a forgalomtechnikai hozzájárulás részét képezik. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*
- Közlekedésszervezői (stratégiai közútkezelői) jóváhagyás szükséges a stratégiai és ágazat szempontok érvényesítése érdekében olyan esetekben, ahol a teljes forgalmi rend megváltozik, új nyomvonal épül,
- építési engedélyhez kötött beavatkozás történik (magasépítési építési engedély, útépítési építési engedély, gyalogos-átkelőhely kijelölés),
- , valamint a 2000 m²-t meghaladó aszfaltozás (nagyfelületű javítás) esetén, továbbá ha a beavatkozás közösségi közlekedés útvonalán, illetve kerékpárforgalmi főhálózatként meghatározott útszakaszon történik. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*
- A közútkezelő, a forgalomtechnikai kezelő és a közlekedésszervező hozzájárulása szükséges minden olyan esetben, amikor a közterületre olyan objektumok kerülnek elhelyezésre, amelyek a közlekedés jelenlegi és távlati helyigényét érintik. (Faültetés, közműszerelvények elhelyezése, stb). *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*
- Közlekedési létesítményekre, közlekedési szolgáltatásokra és közterületek kialakítására vonatkozó településrendezési megállapodás megkötése esetében szükséges a közútkezelő és a közlekedésszervező (stratégiai közútkezelő) bevonása a folyamatba, jóváhagyása a tervezet műszaki tartalmára vonatkozóan. *(Felmenő rendszerben)*
- Települési tervek készítése esetén kötelezően bevonandó a közútkezelő és a közlekedésszervező, a tervek közlekedési létesítményekre, közlekedési szolgáltatásokra és közterületek kialakítására vonatkozó paramétereit tekintetében jóváhagyásuk szükséges. *(Felmenő rendszerben)*
- Magasépítési engedélyezési dokumentációk közlekedési munkarésze csak akkor hagyható jóvá, ha a közlekedési alátámasztó munkarész valamennyi közlekedési módra és ágra (gyalogos, kerékpáros, közösségi közlekedés, városi áruszállítás, személygépjármű) kiterjed. A parkolóhelyek kialakítása esetében törekedni kell a jogszabályi minimumra és a BMT modalsplit céljainak érvényesítésére, és minden esetben kötelező az eltérés engedélyezésének kérvényezése, amennyiben a közlekedésszervező a jogszabályokban kötelezően előírt férőhelynél kevesebbet tart indokoltnak

adott építmény közlekedési szolgáltatásokkal való ellátottsága okán.
(*Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén*)

3.4. Forgalomtechnikai jelzésekkel és berendezésekkel kapcsolatos javaslatok

- Általánosságban törekedni kell a KRESZ táblák kihelyezésének minimalizálására. Ahol a KRESZ megengedi, és a közútkezelő jóváhagyja, elegendő a burkolati jel használata. (*Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén kötelező, meglévő létesítményekre vonatkozóan a forgalomtechnikai kezelő számára előírása lehetőség*)
- Járdán és a csomópontok gyalogos útvonalán két forgalomtechnikai eszköz/berendezés között legalább 1.5 méter szabad szélesség biztosítandó. (*Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén kötelező, meglévő létesítményekre vonatkozóan a forgalomtechnikai kezelő számára előírása lehetőség*)
- A Budapest területén közutakra és közterületekre kihelyezhető forgalomtechnikai eszközök esetében (poller típus, támasz, zárható kerékpártároló, elválasztó elemek, stb) a közútkezelő városarculati és közlekedésbiztonsági előírásokat javasolhat. Az előírásoknak megfelelő, így automatikusan jóváhagyható elemekről kiadványt tesz közzé a honlapján. (*Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén kötelező, meglévő létesítményekre vonatkozóan a forgalomtechnikai kezelő számára előírása lehetőség*)
- A közúti forgalom veszélyeztetését eredményező kialakítás, rongálódás esetén a közútkezelő közbeavatkozhat, hogy a biztonságos közlekedés feltételeit a leggyorsabban helyreállítsa a felmerülő költségeinek utólagos megtérítése mellett. (*Felmenő rendszerben új építés/felújítás és meglévő létesítményekre vonatkozóan is kötelező*)
- A közútkezelő által kiadott típusterv szerinti elrendezésű közterületi, közcélú kerékpárparkoló közútkezelő által előírt kivitelű kerékpártámaszai forgalomtechnikai berendezések, amelyek forgalomtechnikai jóváhagyással telepíthetők. (*Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén*)

3.5. Forgalmi rend kialakításával kapcsolatos javaslatok

- A tervezés során a forgalomtechnikai kezelői és a közútkezelői projekthatár eltérhet. A közútkezelő és/vagy a forgalomtechnikai kezelő a hozzájárulási kiadásának feltételeként előírhatja, hogy a projekt tényleges határához képest nagyobb területen szükséges a forgalomtechnika módosítása, biztosítva ezzel, hogy a kialakuló forgalmi rend teljes mértékben megfeleljen a preambulumban foglalt elveknek. (*Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén*)
- A közútkezelő (forgalomtechnikai kezelő) a közlekedésszervező (stratégiai közútkezelő) kezdeményezésére jogosult/köteles arra, hogy a preambulumban szereplő valamennyi cél elérése érdekében megváltoztassa a forgalmi rendet a meglévő és az új/felújított létesítmények esetében is.
- A tranzitutak, főútvonalak, gyűjtőutak, helyi utak -utcák kategorizálása és kijelölése a Fővárosi Közgyűlés által a Közúti közlekedésbiztonsági stratégia mellékleteként elfogadott Közúthálózati Terv alapján történik.

(Ezen rendelet melléklete lesz a Közúthálózati Terv, valamint a Kerékpárforgalmi Főhálózati Terv valamint elkészültét követően a Gyalogosforgalmi Főhálózati Terv és a Községi Közlekedési Hálózati Terv.

- A helyi utcák forgalmi rendjét úgy kell kialakítani, hogy fizikai kialakítása ne támogassa az átmenő gépjárműforgalmat, a megengedett sebesség a lakhatás és egyéb funkciókat támogassa. Törekedni kell arra, hogy a főutak városrészeket összekötő gépjárműforgalma a csomópontokban is a főútvonalon belül bonyolódjon. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén kötelező, meglévő létesítmények esetében lehetőség)*
- Új lakóutak építése, szilárd burkolattal történő átépítése, meglévő szilárd burkolatú lakóút felújítása során csak fizikai forgalomcsillapító eszközökkel tervezett útkialakítás létesíthető (beleértve a lakóutcákat határoló főutak, gyűjtőutak főirányú járdáinak és kerékpárútjainak szintbeni és/vagy burkolatfolytonos átvezetését a lakóutcák csomópontjainál – ha ennek bármely, pl. vízelvezetési akadálya nincs). Új lakóutak építése, szilárd burkolattal történő átépítése, meglévő szilárd burkolatú lakóút felújítását követően a megengedett legnagyobb sebesség legfeljebb 30 km/h lehet.
- Községi közlekedési útvonal kijelölhető abban az esetben is, ha az érintett útvonal kezelője továbbra is a kerületi önkormányzat, a kezelői feladatokat nem szükséges átadnia a fővárosnak. (Ez egy törlési javaslat alapvetően a megfelelő paragrafusból) *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*
- A, a közútkezelő (forgalomtechnikai kezelő), vagy a közlekedésszervező (stratégiai közútkezelő) kezdeményezésére a közútkezelő előírhatja az útpálya szintjének közlekedésbiztonsági célú kiemelését, akkor is, ha menetrendszerinti trolibusz vagy autóbusz közlekedés van az adott útvonalon, a megfelelő műszaki paraméterek alkalmazásával, a községi közlekedési járművek számára járható módon. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén kötelező, meglévő létesítmények esetében lehetőség)*
- Kerületi gyűjtőutakon és helyi utakon oktatási és nevelési intézmények főbejáratát tartalmazó utcaszakasz átmenő gépjárműforgalmát ki kell zárni, a helyi gépjárműforgalmat csillapítani szükséges fizikai elemekkel. Speciális eljárás vonatkozik ezekre az útszakaszokra, törekedni kell a helyi utcákra a teljes gépjárműforgalom kizárása. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén kötelező, visszamenőlegesen lehetőség)*

3.6. Ideiglenes forgalmi rend kialakításával kapcsolatos javaslatok

- Munkavégzés ideiglenes terelését úgy kell kialakítani, hogy az a gyalogos, mozgáskorlátozott, vak és gyengénlátó emberek számára időben előrejelzett, akadálymentes, a kerékpárral közlekedők számára akadálytalan, mindannyiuk számára lehetőség szerint oldalváltástól mentes legyen (szükség szerint ideiglenes védett útvonalak kialakításával) és a lehető legrövidebb kitérőt jelentse. A gyalogos- és kerékpárforgalom biztonságának, oldalváltás-mentességének fenntartása érdekében parkolósáv, általános forgalmi sáv is felhasználható. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás, illetve üzemeltetési, karbantartási, zavarelhárítási munkáknál meglévő létesítmények esetében is kötelező)*

- Amennyiben a rendkívüli igénybevétel esetén a gyalogos forgalom nem biztosítható min. 1,5 m (ill. 1,0 m; olyan, jellemzően kertvárosi helyszíneken, ahol a járda eredetileg sem érte el az 1,5 m szélességet) szélességű felületen, és a gyalogos forgalom csak közúti forgalom sávján keresztül érheti el úticélját, arról azonnal értesíteni kell a Budapest Közút Zrt. Forgalmi Diszpécser szolgálatát honlapon feltüntetett elérhetőségen. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás, illetve üzemeltetési, karbantartási, zavarelhárítási munkáknál meglévő létesítmények esetében is kötelező)*
- A közútkezelő 24 órás forgalmi felügyeletet működtet a forgalomkorlátozások folyamatos ellenőrzése céljából. (KFOR)

3.7. Sebességek meghatározását érintő javaslatok

- Az egyes útszakaszokon megengedett maximális sebességeket a közlekedésszervező / közútkezelő honlapján közzétett tervezési útmutatóban szereplő, a közutak hálózati szerepének megfelelő keresztmetszeti kialakítás és szélességi paraméterek határozzák meg. Amennyiben a megfelelő keresztmetszeti kialakítás, szélességek nem biztosíthatóak, úgy az útmutatóban szereplő előírások teljesüléséig csökkenteni szükséges adott útszakaszon a maximális sebességet a KBS célkitűzéseivel összhangban. *(Új/felújított és meglévő létesítmények esetében is)*

3.8. Járdák fizikai kialakításával kapcsolatos javaslatok

- A járdán alapesetben két gyalogos haladásávot kell biztosítani (2 x 0,75 m), az előírt legkisebb szabad szélesség járdán tehát 1,5 m, melyet pontszerű elemek sem szűkíthetnek be. Szélesebb szabad szélesség biztosítását forgalmi méretezés, a Közterületek és Közutak tervezési útmutatója, illetve a leendő Gyalogosforgalmi Főhálózati Terv is előírhatja. A közútkezelő Budapest területén nem alkalmazza a 20/1984 szerinti történelmi/topográfiai kedvezményt. *(Új/felújított és meglévő létesítmények esetében is)*
- Helyi utakon lakó-pihenő övezetben (LPÖ) nem kötelező járda létesítése, amennyiben az útpálya fizikai kialakítása egyértelműen gyalogosbarát és a közlekedésbiztonságot szolgálja. A járdahiányos kertvárosi útszakaszokon a megfelelő kapuzattal rendelkező és önmagát magyarázó fizikai kialakítású LPÖ fokozatos bevezetésére kell törekedni járdaépítés helyett. *(Új/felújított és meglévő létesítmények esetében is)*

Ha az utca keresztirányban szabadon átjárható, tehát a túloldali bejáratok, üzletek az útpályán átkelve akadálymentesen és biztonságosan megközelíthetők (nincsenek parkoló autók, megoldott a szegély lokális akadálymentessége, Tempo30 vagy LPÖ az útpálya), akkor kivételesen elfogadható az egyoldali járda is. *(Új/felújított és meglévő létesítmények esetében is)* Beépítésre szánt övezeten áthaladó térségi jelentőségű főutak, valamint városi és városközponti főutak, gyűjtőutak beépítéssel határolt oldalán kötelező kialakítani legalább 1,5 méter szabad szélességű járdát. Új közterület kiszabályozása esetén a járda és a gépjárműforgalmi útpálya között kötelező legalább 1,5 m széles zöldsávokkal elválasztani (nem kötelező kerékpárút és járda, illetve szervízút és járda között). Ahol nem megoldható, ott közútkezelői beavatkozás szükséges a közúti gyalogos forgalom lehető legbiztonságosabb levezetése érdekében. *(Új/felújított és meglévő létesítmények esetében is)*

3.9. Gyalogátkelők kialakításra vonatkozó javaslatok

- Gyalogátkelők létesítésénél törekedni kell arra, hogy a gyalogos a lehető legrövidebb útvonalon keresztezze az autóforgalommal közös útfelületet. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén kötelező, meglévő létesítményeknél lehetőség a közútkezelő számára)*
- Gépjárművel párhuzamos közlekedésű úton – ideértve a kanyarodó- és befogadósávokat is – új gyalogátkelőhely csak jelzőlámpás forgalomirányítással és/vagy az ellentétes és azonos irányokat közép-, illetve terelőszigettel elválasztva és vagy az ellentétes irányokat elválasztó középszigettel és valamennyi párhuzamos közlekedés számára kijelölt útpályát a gyalogos-átkelőhelyen a járda szintjére emelt burkolat alkalmazásával alakítható ki. Többsávós körforgalmú csomópontok csatlakozó ágain a gyalogos-átkelőhelyek kialakítása minden esetben egyedi mérlegelés alapján történhet. A kerékpárutak, kerékpársávok a párhuzamos közlekedésre vonatkozó feltételek szempontjából figyelmen kívül hagyhatók. Minél kevesebb sávot keresztezzen egy ütemben a gyalogos. Jelzőlámpa nélküli gyalogátkelők átalakítása esetén először a középsziget kialakíthatóságát kell megvizsgálni, ha ez nem fér el, hagyható jóvá a csak jelzőlámpás kialakítás. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén kötelező, meglévő létesítményeknél lehetőség a közútkezelő számára)*
- Új gyalogos-átkelőhely kialakítása, meglévő gyalogos-átkelőhely fejlesztése esetében előnyben kell részesíteni a középsziget alkalmazását a jelzőlámpás forgalomirányítás bevezetésével szemben. Kivételt jelentenek a gépjárművel párhuzamos közlekedés számára kijelölt útszakaszok, ahol a gyalogos-átkelőhelyen főszabály szerint jelzőlámpás forgalomirányítás alkalmazandó.
- Irányonként (gépjárművel) egy forgalmi sávós főutak és gyűjtőutak esetében törekedni kell arra, hogy a gyalogosok biztonságos keresztezése valamennyi úttorkolatnál, kereszteződésnél lehetséges legyen. Főutak esetében a gyalogosok keresztezését főszabály szerint gyalogos-átkelőhelyen, gyűjtőutak esetében gyalogos-átkelőhelyen vagy középszigettel segített gyalogos-átvezetésen kell biztosítani. A gyalogosok keresztezési helyeinek meghatározásánál figyelembe veendők többek között a helyi adottságok, utcaszerkezet, domborzati viszonyok, láthatóság. Ahol nem megoldható, ott közútkezelői beavatkozás szükséges a keresztező gyalogos forgalom lehető legbiztonságosabb átvezetése érdekében. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén kötelező, meglévő létesítményeknél lehetőség a közútkezelő számára)*
- Minden közösség közlekedési megálló esetében biztosítandó a gyalogosok biztonságos keresztezése (amennyiben a keresztezés releváns). Főutak esetében a gyalogosok keresztezését főszabály szerint gyalogos-átkelőhelyen, irányonként egy (gépjárművel járt) gyűjtőutak esetében gyalogos-átkelőhelyen vagy középszigettel segített gyalogos-átvezetésen kell biztosítani. Minden esetben vizsgálandó, hogy megállóhelyek esetében elég egyetlen, vagy több keresztezési lehetőség is biztosítandó. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén kötelező, meglévő létesítményeknél lehetőség a közútkezelő számára)*
- Útpályán kialakított szegélyzóna (parkolósáv) esetén gyalogátkelőknél kötelező főszabály szerint kötelező a parkolósáv félszigettel (járdafüllel) történő lezárása. Nem szükséges félsziget alkalmazása, amennyiben a gyalogos-átkelőhely keresztmetszetében az útpálya egyébként egyéb módon, például középsziget

kialakítása miatt alkalmazott sávelhúzás miatt, a járműforgalom számára szükséges szélességűre csökken.. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén kötelező, meglévő létesítményeknél lehetőség a közútkezelő számára)*

- A gyalogátkelőhelyeknél felálló gyalogos láthatóságát biztosítani kell 50m-es távolságból, ennek érdekében a közút kezelője a gyalogos-átkelőhely környezetében hosszabb szakaszon várakozási tilalmat rendelhet el, illetve gondoskodik a láthatóságot akadályozó egyéb tárgyak eltávolításáról. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén kötelező, meglévő létesítményeknél lehetőség a közútkezelő számára)*

3.10. Parkolóhelyek kijelölésével és fizikai kialakításával kapcsolatos javaslatok

- A közterületi parkolósáv gépjárművek, kerékpárok és mikromobilitási eszközök parkolóhelyeiből áll.
- Kerékpárok és mikromobilitási eszközök parkolóhelyei összevontan, kerékpárparkolóként ill. mikromobilitási pontként, legalább 150-300 méterenként jelölendők ki. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén kötelező, meglévő létesítményeknél lehetőség a közútkezelő számára)*
- A közlekedésszervező vagy a forgalomtechnikai kezelő közterületi autóparkolóhelyek terhére kijelölhet közcélú, közterületi kerékpárparkolót vagy kerékpártárolót, mikromobilitási pontot, carsharing parkolóhelyet, koncentrált rakodót. *(új építés/felújítás esetén és a meglévő létesítményeknél is lehetőség a közútkezelő számára)*
- Járdán, gyalogos felületen autóparkolóhely, koncentrált rakodóhely nem jelölhető ki, amennyiben a gyalogos közlekedés kizárólag a járdafelületeken lehetséges és annak szélessége a parkolóhely kijelölését követően 1,50 m-es - ferde parkolóállások esetén 2,0 m-es- szabad szélesség alá esne. Jelen előírás nem vonatkozik a lakópihenő övezetbe vont útszakaszok esetére. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén és meglévő létesítményeknél is kötelező)*
- Mikromobilitási pont, kerékpárparkoló elsősorban az úttesten, berendezési sávban, indokolt esetben a járdán, a gyalogos forgalom számára biztosítandó szélességi méret megtartásával, elsősorban a gyalogos forgalom által kihasználatlan területen létesíthető. Mikromobilitási pont, kerékpár parkoló nem helyezhető el közműfedlap felett (az elzárószervezet nem számít közműfedlapnak ebből a szempontból). Mikromobilitási pontot határoló burkolati jel színe zöld. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén és meglévő létesítményeknél is kötelező)*
- Lakossági kizárólagos várakozóhelyek kijelölése sárga szaggatott burkolati jellel/szegélyfestéssel/köszegélyek esetén a szegélymenti festéssel történhet. Fizető övezetben utcaszakaszonként 50%-a lehet az összes parkolóhelynek kizárólagos lakossági parkolóhelyként kijelölve, díjfizetési időszakon kívüli időben. Fizető övezeten kívül utcaszakaszonként 70%-a lehet az összes parkolóhelynek kizárólagos lakossági parkolóhelyként kijelölve, akár 0-24h-ban. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén és meglévő létesítményeknél is kötelező, 2027. január 1. határidővel)*
- Új mozgáskorlátozott várakozóhely csak kék szegélyfestéssel/köszegélyek esetén a szegélymenti festéssel, kijelölő táblával és a várakozóhelyhez tartozó szegély akadálymentesítésével (speciális igény esetén annak megfelelő, speciális

szegélykialakítással) létesíthető. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén és meglévő létesítményeknél is kötelező)*

3.11. Kerékpározható közutak kialakítására vonatkozó javaslatok

- Gyűjtőút, főút létesítése esetén az út kizárólag az útkategóriának megfelelő kerékpárforgalmi létesítmény kialakításával együtt építhető. Ez alól kivételt jelent, ha az út külsőségben, külterületen található és a nyomvonal kerékpárforgalmi főhálózati szempontból nem releváns vagy ha helyszíni kötöttségek miatt a kerékpárforgalmi létesítmény más nyomvonalon biztosítható. Ebben az esetben a párhuzamos nyomvonalon a kerékpárforgalmi létesítmény az úttal együtt kialakítandó.
- Gyűjtőút, főút átalakítása, fejlesztése, ezek csomópontjainak fejlesztése esetén, amennyiben az útszakasz Budapest kerékpárforgalmi főhálózatának eleme, akkor, amennyiben az útszakaszon az útkategóriának megfelelő kerékpárforgalmi létesítmény még hiányzik, akkor az útszakaszon az útkategóriának megfelelő kerékpárforgalmi létesítményt ki kell alakítani *(vonalas beavatkozás esetén kötelező)*; vagy az útszakaszon az útkategóriának megfelelő kerékpárforgalmi létesítmény helye és forgalomtechnikai kialakíthatósága – közterületen – biztosítandó és annak későbbi kialakítását akadályozó funkció nem létesíthető *(minden esetben kötelező)*.
- Forgalomcsillapított területek (Tempo 30, LPÖ) esetében az ellenirányú kerékpározás jelzésrendszere: egyirányú forgalmú út jelzőtábla kiegészítő táblával és behajtani tilos jelzőtábla kiegészítő táblával. . Kötelező haladási irány jelzőtábla csak abban az esetben létesítendő, amennyiben a behajtani tilos jelzőtábla észlelhetősége akadályozott. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén és meglévő létesítményeknél is kötelező)*
- A gépjárműforgalom számára egyirányúsítani tervezett utca akkor kaphat forgalomtechnikai, illetve közútkezelői hozzájárulást, ha a kerékpározás számára továbbra is kétirányú marad, az ettől való eltérést indokolni és alátámasztani kell. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*
- Azokon a fő- és gyűjtőutakon, melyek Budapest kerékpárforgalmi főhálózati elemei és a keresztmetszet kötöttségek okán az útkategóriának megfelelő kerékpárforgalmi létesítmény kialakítását nem teszi lehetővé (a gépjárműforgalmi funkciónak együttesen megfelelő), abban az esetben a következőképpen kell eljárni: Irányonként egy gépjárművel járható sávval rendelkező, arra alkalmas gyűjtőúton nyitott kerékpársávot (ellentétes irányokat elválasztó hosszanti burkolati jel nélkül) vagy (jellegében) kerékpáros utcát kell kialakítani vagy a kerékpárforgalmi főhálózati létesítményt arra alkalmas párhuzamos útvonalon kell biztosítani azonos szolgáltatási szint mellett, elsősorban kerékpáros utca jllgű kialakítással. Amennyiben a fentiek egyike sem biztosítható, abban az esetben egyedi mérlegelés alapján kell az útszakaszt a kerékpározás számára alkalmassá tenni (például alacsonyabb útkategória szerinti útkialakítás alkalmazásával, a megengedett legnagyobb sebesség csökkentésével) *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*
- Amennyiben adott, gépjárművek számára egyirányú útszakasz Budapest kerékpárforgalmi főhálózati eleme, főutak esetében az útkategóriának megfelelő kerékpárforgalmi létesítmény alakítandó ki mindkét irányú kerékpározás számára (elsősorban kerékpársáv, kerékpárút); gyűjtőutak esetében kétoldali kerékpársáv

vagy kétoldali nyitott kerékpársáv (sebességcsillapítással), vegyesen kerékpársáv (gépjárműforgalommal ellentétes irányban) és nyitott kerékpársáv (a gépjárművekkel azonos irányban, sebességcsillapítással), kerékpárút vagy kerékpáros utca alakítandó ki; forgalomcsillapított kialakítás esetén a gépjárművekkel azonos irányban közlekedő kerékpárosok a gépjárművekkel azonos sávban is közlekedhetnek, ebben az esetben a gépjárművekkel ellentétes irányban kerékpársáv jelölendő ki; lakóutak esetében kerékpáros utca jellegű kialakítás szükséges. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén kötelező és meglévő létesítményeknél előírása lehetőség)*

- Amennyiben az adott útszakasz Budapest kerékpárforgalmi főhálózati eleme, csak aszfalt burkolatú, vagy forgalomra merőleges kötésben vagy 45 fokba min. 20x20cm-es, halszálka mintában rakott térkő esetében min. 10x20 cm-es egyenletes, rázkódásmentes haladást lehetővé tevő térkőburkolatból készíthető. Elemes burkolat esetén a műszaki követelmények: 3m-enként max 5 mm eltérés, IRI index 1.5m/km, csatlakozási szintek max 5mm. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*
- A Közutak és közterületek tervezési útmutató / ÚME szerinti előretolt kerékpáros felállóhely és indirekt előretolt felállóhely létesítése szükséges a kerékpárforgalom biztonsága érdekében. Jelzőlámpás forgalomirányítással ellátott csomópontok esetében főszabály szerint alkalmazandók a közvetett kerékpáros felállóhelyek, illetve előretolt kerékpáros felállóhelyek a Közterületek és közutak tervezési útmutatója, illetve útügyi műszaki előírások szerint. Nem szükséges ezek alkalmazása, amennyiben a csomópontban a kerékpáros kapcsolatok egyéb módon, pl. kerékpárút-átvezetéssel vannak biztosítva, illetve olyan utak jelzőlámpával irányított csomópontjában, illetve azok torkolati szakaszain, ahol a kerékpáros közlekedés egyéb szabályozás alapján nem megengedett. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*

3.12. Közlekedési műtárgyak kialakítását érintő javaslatok

- Új kialakítás esetében köztéri lépcső esetén kötelező babakocsi / kerekesszék / rámpa, ill. kerékpár tolósín kialakítása, ha a lépcsővel azonos eljutási irányban egyébként nincsen rámpa. Építményben, műtárgyon, olyan helyen, ahol a műtárgy közösségi közlekedés megállóhelyét szolgálja ki, különösen vasúti, illetve városi vasúti megállóhely környezetében és a szintkülönbség a 4 m-t meghaladja, illetve rámpák alkalmazása a gyalogosan közlekedők számára jelentős úttöbbletet, kitérőt jelent, a forgalom nagyságtól függően lift alkalmazása is kötelező. Kerékpározók közlekedését segítő műtárgyak esetén a Közterületek és közutak útmutató előírásai szerint kell eljárni. Új műtárgy esetén a kerékpárforgalom és a gyalogos forgalom minden esetben elválasztott módon vezetendő. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*

3.13. Teraszok kijelölésével kapcsolatos javaslatok

- Vendéglátó terasz kialakítása alapesetben a parkolósáv területén biztosítandó. Járdán vendéglátó terasz csak akkor engedélyezhető, ha az adott útkategóriához tartozó, de legalább 1,5 m szabad szélességű gyalogos haladósáv biztosított, és a közterület-használati engedélyben foglalt terület határa egyszerű szemrevételezéssel ellenőrizhető a túlterjeszkedés meggátlására. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*

- A Fővárosnak/kerületnek adott utcaszakaszra vonatkozóan nem közlekedés célú használatról tervet kell jóváhagyatnia a közútkezelővel, a forgalomtechnikai kezelővel és a közlekedésszervezővel, ebben az esetben nem szükséges adott utcán belül az egyes közterülethasználati engedélyek kiadásához további kezelői hozzájárulás. Belvárosban (lehatárolás pontosítandó) 2026 január 1-től kötelezően, a város más területeire kérhet így. Évente bemutatandó.

3.14. Reklámcélú berendezésekkel kapcsolatos javaslatok (részletesen lásd dokumentum végén)

- Reklám elhelyezéséhez tulajdonosi hozzájárulást megelőzően forgalomtechnikai kezelői hozzájárulás szükséges közterületen minden esetben, illetve közterületen kívül abban az esetben, ha a reklám a közúti forgalom biztonságát figyelemelvönő hatásával befolyásolhatja. A közterületen elhelyezett engedély nélküli reklámtábla eltávolítására az érintett közút kezelője felszólítja a tulajdonost. Amennyiben a felszólítás 30 napon túl is eredménytelen, vagy a tulajdonos nem állapítható meg, a reklámtáblát a közútkezelő eltávolítja. *(Új, felújított és meglévő létesítmények esetében is kötelező)*

3.15. Egyéb, közútkezelői rendeletet érintő javaslatok

- Forgalomtechnikai és jelzőlámpás forgalomirányítást érintő kivitelezést csak a közútkezelő végezhet a Beruházó költségviselés mellett, kivéve, ha annak elvégzésére a Beruházót kötelezi. *(Felmenő rendszerben új építés/felújítás esetén)*

3.16. Közlekedésszervező kijelölő rendeletét érintő javaslatok

- A városi logisztika Budapesti Mobilitási Terv és a Közúti közlekedésbiztonsági stratégia céljaival kompatibilis működéséhez szükséges stratégia megalkotása, valamint a városi logisztikai szolgáltatások szolgáltatások működéséhez szükséges infrastruktúra hálózatának létrehozása, fejlesztése, fenntartása és üzemeltetése, szabályszerű használatának ellenőrzése a közlekedésszervező feladata. A rendeltetésszerű használat ellenőrzése érdekében a városi logisztikai szolgáltatók kötelesek adatot szolgáltatni a közlekedésszervező részére az általa meghatározott adattartalommal és gyakorisággal és módon. Az infrastruktúra használatáért a nem közszolgáltatást végző szolgáltatóktól közlekedésszervezői díjat szedhet.
- A megosztott mobilitás Budapesti Mobilitási Terv és a Közúti közlekedésbiztonsági stratégia céljaival kompatibilis működéséhez szükséges stratégia megalkotása, valamint a megosztott mobilitási szolgáltatások (roller, autó, taxi, stb) működéséhez szükséges infrastruktúra hálózatának létrehozása, fejlesztése, fenntartása és üzemeltetése, szabályszerű használatának ellenőrzése a közlekedésszervező feladata. A rendeltetésszerű használat ellenőrzése érdekében a megosztott mobilitási szolgáltatók kötelesek adatot szolgáltatni a közlekedésszervező részére az általa meghatározott adattartalommal és gyakorisággal és módon. Az infrastruktúra használatáért a nem közszolgáltatást végző szolgáltatóktól közlekedésszervezői díjat szedhet.
- A turisztikai célú mobilitás Budapesti Mobilitási Terv és a Közúti közlekedésbiztonsági stratégia céljaival kompatibilis működéséhez szükséges stratégia megalkotása, valamint a turisztikai célú mobilitási szolgáltatások működéséhez szükséges infrastruktúra hálózatának létrehozása, fejlesztése,

fenntartása és üzemeltetése, szabályszerű használatának ellenőrzése a közlekedésszervező feladata. A rendeltetésszerű használat ellenőrzése érdekében a turisztikai mobilitási szolgáltatók kötelesek adatot szolgáltatni a közlekedésszervező részére az általa meghatározott adattartalommal és gyakorisággal és módon. Az infrastruktúra használatáért a nem közszolgáltatást végző szolgáltatóktól közlekedésszervezői díjat szedhet.

1. sz. melléklet Reklámcélú berendezés elhelyezési irányelvek

A közlekedésbiztonsági irányelvek mellékleti fejezet kizárólag reklámtáblák elhelyezésére vonatkozik, nem általános közlekedésbiztonsági irányelveket fogalmaz meg.

Jogszábai feltételek:

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 12. § o (3) A gépjárművek közlekedésére szolgáló közút területén, a felett és mellett – a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről szóló miniszteri rendeletben meghatározott területen belül – nem lehet olyan jel, jelzés, egyéb tárgy és berendezés, amely a közúti jelzésekkel – azok alakjával, színével – összetéveszthető, a láthatóságot akadályozza, alkalmas arra, hogy a közlekedők figyelmét elterelje, vagy a közlekedés biztonságát egyéb módon veszélyezteti.

- o (3a) Nem lehet továbbá reklámtábla, reklámhordozó és egyéb reklámcélú berendezés lakott területen
- o a) a gépjárművek közlekedésére szolgáló közút területén, a közút úttesten kívüli burkolatlan területe kivételével,
- o b) a gépjárművek közlekedésére szolgáló közút felett, annak műtárgyán, tartozékán, a járda, a gyalogút, valamint a kerékpárút kivételével.

A reklámtáblák, reklámhordozók és egyéb reklám célú berendezések közutak melletti elhelyezésének részletes szabályairól szóló 224/2011. (X. 21.) Korm. rendelet 2. § szerint a reklám célú berendezés o a) villogó, káprázást okozó fényt vagy futófényt nem tartalmazhat, o b) villogó vagy káprázást okozó külső fényforrással megvilágított nem lehet, o c) fényűjságszerűen mozgó feliratokat vagy mozgó alakokat nem tartalmazhat, o d) felülete fényvisszavető anyagból nem készülhet,

- o e) közúti jelzéseket, azokkal összetéveszthető ábrákat, feliratokat, fényeket, továbbá a közúti jelzéstechnikában alkalmazottal megegyező vagy ahhoz hasonló színeket nem tartalmazhat.

Útügyi Műszaki Előírás:

- ÚT 2-1.201 Közutak tervezése, 1.8.4 Csomóponti rálátási háromszögek:

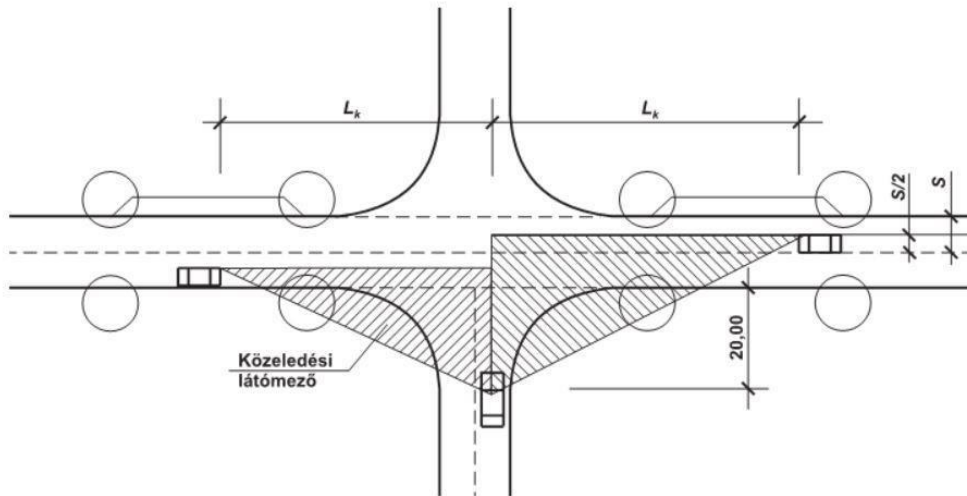
1.11. táblázat – Az elindulási látótávolság értékei, L_i , m

v_b , km/h	90	80	70	60	50	40	30
L_i , m	170	135	110	85	70	50	30

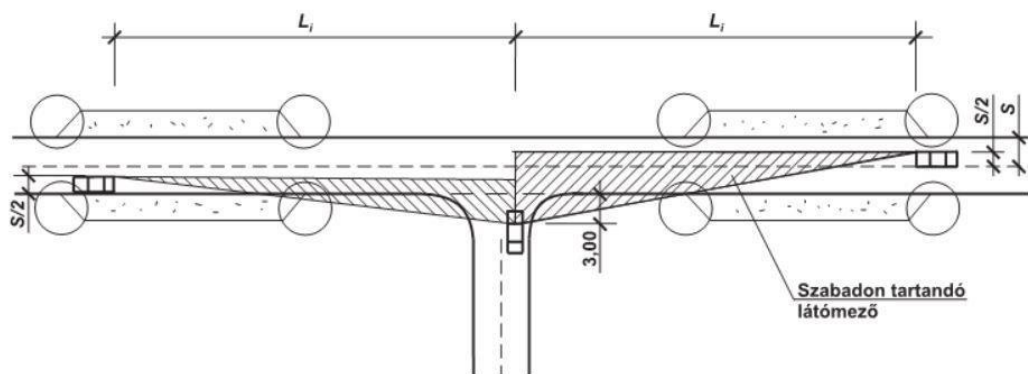
1.12. táblázat – A közeledési látótávolság értékei, L_k , m

v_b , km/h	30	40	60	80	100
L_k , m	85	110	160	210	260

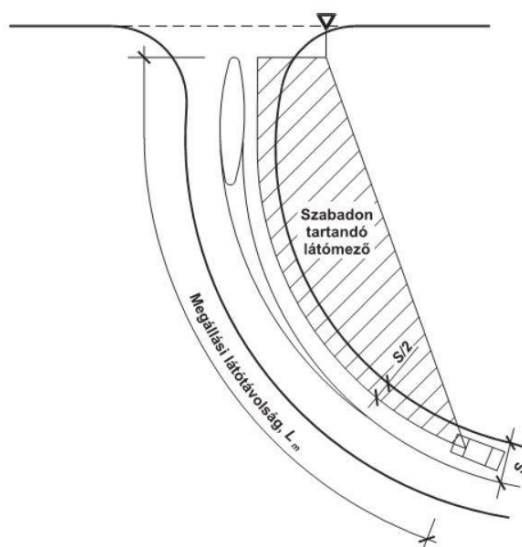
- Közeledési látómező:



- Elindulási látómező:



- Megállási látómező:



Forgalombiztonsági irányelvek:

1. A gépjárművek közlekedésére szolgáló közút területén, a felett és mellett nem lehet olyan jel, jelzés, egyéb tárgy és berendezés, amely a láthatóságot akadályozza.
 - kissugarú ívek belső oldalán csak úgy helyezhető el, hogy az előzési látótávolság biztosított marad
 - az útkereszteződések környezetében a láthatósági háromszög biztosítandó
 - ahol gyalogos léphet az úttestre (pl. kijelölt gyalogos átkelőhely, útkereszteződés) úgy helyezhető el, hogy a gépjármű vezetője a gyalogosokat kellő távolságból (50 km/h megengedett sebesség esetén a szegélytől 1 m-re álló gyalogost 75 méter távolságból) észlelhesse. o Nem helyezhető el hirdetőtábla vasúti átjáró előtt és után 150 m-rel, csomóponti járdaszigeten, valamint 6,0 m-nél keskenyebb osztószigeten.
2. Nem lehet reklámtábla, reklámhordozó és egyéb reklámcélú berendezés a közút területén, a közút úttesten kívüli burkolatlan területe, a járda, a gyalogút, valamint a kerékpárút kivételével.
3. Nem lehet reklámtábla, reklámhordozó és egyéb reklámcélú berendezés a közút felett, annak műtárgyán, tartozékán.
4. Nem lehet reklámtábla, reklámhordozó és egyéb reklámcélú berendezés a közvilágítási-, villany-, telefonoszlopon, függetlenül attól, hogy a közvilágítási-, villany-, és telefonoszlop a közút úttesten kívüli burkolatlan területén, járdán, gyalogúton vagy kerékpárúton helyezkedik el.
5. A reklám célú berendezés villogó, káprázást okozó fényt vagy futófényt nem tartalmazhat, villogó vagy káprázást okozó külső fényforrással megvilágított nem lehet, fényújságszerűen mozgó feliratokat vagy mozgó alakokat nem tartalmazhat, felülete fényvisszaverő anyagból nem készülhet.
6. A reklámcélú berendezés közúti jelzéseket, azokkal összetéveszthető ábrákat, feliratokat, fényeket, továbbá a közúti jelzéstechikában alkalmazottal megegyező vagy ahhoz hasonló színeket nem tartalmazhat.
7. Nem helyezhető el reklámcélú berendezés a közutak mentén abban a sávban, ahol a közúti jelzések helyezkednek el.
8. A lakott területre érvényes sebességhatár esetén a forgalom irányával szöget bezáró elhelyezésnél a reklámcélú berendezés legközelebbi pontja az úttest szélétől (kiemelt szegélytől) min. 2,0 m-re, párhuzamos elhelyezés esetén min 1,0 m-re kerülhet. Olyan útvonalak mentén, ahol az engedélyezett sebesség magasabb, mint 50 km/h, de nem éri el a 90 km/h-t az úttest szélétől min. 10,0 m-re eshet a reklámcélú berendezés. A 90 km/h-t elérő, vagy azt meghaladó engedélyezett sebességű út esetén a reklámcélú berendezés legközelebbi pontja az úttest szélétől (kiemelt szegélytől) min. 20,0 m-re kerülhet.
9. A járdán elhelyezett hirdetőtábla a gyalogos közlekedést nem akadályozhatja és nem veszélyeztetheti, a tömegközlekedési megállóhelyeken a le- és felszállást nem akadályozhatja.

10. Olyan reklámcélú berendezés esetén, amelynek a hirdetőfelületén a plakátok cserélése automatikusan történik a plakátok cserélése max. 90 másodpercenként történhet.
11. Reklámcélú berendezést gyalogos és kerékpáros infrastruktúra felett min. 3,0 m-el lehet elhelyezni.
12. Belső fénykibocsátású és/vagy változó képű reklámeszköz jelzőlámpás csomóponttól, útkereszteződéstől +/- 50 m-es távolságon belül az út szegélyétől min. 5 m távolságban, az alábbi sematikus ábra sraffozott területén belül lehet:

