

A nemzeti fejlesztési miniszter**..../2016. (... ...) NFM rendelete****a közutak tervezéséről**

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (3) bekezdés b) pont 28. alpontjában kapott felhatalmazás alapján, a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 152/2014. (VI. 6.) Korm. rendelet 109. § 13. pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

I. FEJEZET
ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. § Ez a rendelet a közutak, azok műtárgyai és tartozékai tervezésére vonatkozó követelményeket és előírásokat tartalmazza.

2. § (1) E rendelet előírásait alkalmazni kell az e rendelet hatálybalépésekor már meglévő közutak, azok műtárgyai és tartozékai fejlesztésének tervezése esetén is.

(2) E rendelet előírásait a közlekedés biztonság kiemelt szem előtt tartásával a beavatkozás mértékére, körére és a meglévő környezeti adottságokra, a gazdaságos megvalósíthatóság, üzemeltethetőség szempontjára figyelemmel kell megfelelően alkalmazni az e rendelet hatálybalépésekor már meglévő közutak, azok műtárgyai és tartozékai rekonstrukciójának, illetve felújításának tervezése esetén.

(3) E rendelet alkalmazásában a rendelet hatálybalépésekor meglévő közútnak minősül:

- a) a rendelet hatálybalépésekor már forgalomba helyezett közút,
- b) az olyan közút, amelynek építési engedélyezési eljárása már megindításra került feltéve, hogy az eljárás alapján az építésügyi hatóság arra az építési engedélyt a kérelem benyújtásának időpontjában hatályos előírások alapján kiadja,
- c) a közforgalom által ténylegesen használt olyan közút, amelynek esetében az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 48/A. § (1)-(5) bekezdése alapján az intézkedések megtételére irányuló eljárás megindítására meghatározott határidő a rendelet hatálybalépésekor már eltelt,
- d) a közforgalom által ténylegesen használt olyan közút, amelynek esetében az Étv. 48/A. § (1) bekezdése szerinti fennmaradási engedély kiadása iránti eljárás a rendelet hatálybalépésekor már folyamatban van, feltéve, hogy az eljárás alapján az építésügyi hatóság arra a fennmaradási engedélyt kiadja.

3. § (1) E rendelet által meghatározott rendelkezések tekintetében a közlekedésért felelős miniszter eltérést engedélyezhet (a továbbiakban: eltérési engedély), ha azt e rendelet kifejezetten megengedi.

(2) Az (1) bekezdésben szabályozott esetekben eltérés akkor engedélyezhető, ha:

- a) az eltérés nélkül megvalósuló műszaki megoldás aránytalan többletköltséggel járna, az épített, illetve természeti környezet aránytalan sérelmével járna, a műszaki megvalósíthatóságot veszélyeztetné vagy az eltérés nélkül megvalósuló műszaki megoldás a megvalósítás idejét aránytalanul megnövelné, és

b) előírható olyan műszaki megoldás, amely közlekedésbiztonsági szempontból megfelelő megoldást jelent.

4. § E rendelet alkalmazásában:

1. Akadálymentes: az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvényben (a továbbiakban: Étv.) meghatározott fogalom.

2. Akadálymentesség követelményei: az akadálymentes környezet kialakításához szükséges intézkedések és megoldások összessége.

3. Alacsony szegély: az útburkolat szélén lévő, az útpályával párhuzamos, az útpálya szintjétől számított 2 centimétert meghaladó, de 6 centimétert el nem érő magasságú – ferde szegélynek nem minősülő – szegély, amely elválasztja az útpályát a mellette fekvő területtől.

4. Alaptérkép: a közút tervezéséhez szükséges környezetének olyan vetülete, amely az adott tervfázis által megkövetelt léptékben készül, és tartalmazza a tervezéshez szükséges helyeken a magassági adatokat, valamint feltünteti az épített, a földalatti és földfeletti természeti környezet tervezés időpontjában ismert valamennyi úttervezést befolyásoló adatát.

5. Alcsomópont: a csomópontrendszer elemi egysége, amelynek tervezésékor a csomópont tervezésére vonatkozó előírások szerint kell eljárni, de a csomóponti funkciót nem önállóan, hanem a csomópont többi elemével együtt látja el.

6. Autópálya: európai léptékben is jelentős gazdasági súlyú térségek vagy országok, országrészek összekapcsolására szolgáló nagytérségi szerepű, magas szolgáltatási színvonalú úthálózati elem, mely jelzőtáblával autópályaként van megjelölve.

7. Autóút: európai léptéknél kisebb jelentőségű gazdasági térségek vagy régiók összekapcsolására, illetve országon belüli közlekedési igények kielégítésére szolgáló regionális szerepű úthálózati elem, amely jelzőtáblával autóútként van megjelölve.

8. Átmenő főirány: a csomóponton áthaladási elsőbbséggel rendelkező forgalmi áramlat.

9. Befogadó: az a legközelebbi természetes vagy mesterséges felszíni víz vagy zárt csatornahálózat, amelybe a közút területén megjelenő vizeket el lehet vezetni.

10. Befogadó sáv: szintbeni csomópontban az alárendelt irányból kanyarodó járművek becsatlakozását szolgáló többlet forgalmi sáv, amely megkönnyíti az elsőbbséggel nem rendelkező jármű számára az elsőbbségadást és a biztonságosabb becsatlakozást.

11. Becsatlakozást segítő sáv: gyorsító sáv és a befogadó sáv.

12. Belső forgalmi sáv: az azonos útpályán egymás melletti, azonos irányba haladó forgalmi sávok közül a bal szélső forgalmi sáv.

13. Belterületi főutak: az egyes településrészeket összekapcsoló, nagy helyi forgalmat – vagy a településen áthaladó országos forgalmat – levezető belterületi közutak.

14. Belterületi gyűjtőutak: olyan belterületi közutak, amelyek a település lakó- és kiszolgáló útjainak forgalmát összegyűjtve vezetik a település főúthálózatára.

15. Belterületi kiemelt utak: Településrészek közötti, jelentős forgalmat magas színvonalon kiszolgáló belterületi közutak.

16. Belterületi kiszolgáló utak: a település belterületének a lakófunkciótól eltérő rendeltetésű területeinek kiszolgálását biztosító belterületi közutak.

17. Belterületi lakóutak: a települések belterületének alapfunkcióját, a lakófunkciót kiszolgáló belterületi közutak, amelyek a lakótelepek és lakótömbök belső forgalmát bonyolítják le.

18. Belterületi közutak: a közutak lakott területének közúti jelzőtáblával megjelölt határán belül elhelyezkedő szakasza.

19. Beruházás becsült értéke: az adott tervfázisnak megfelelő részletezettségű méret-mennyiség számítás alapján megbecsült teljes általános forgalmi adó nélkül számított bekerülési költség.

20. Biztonsági berendezés: a közúton közlekedők, valamint a közút mellett tartózkodó személyek, elhelyezett tárgyak és útkörnyezet védelmét szolgáló eszközök (pl. terelőoszlop, terelőkorlát, terelőfal, vakítást gátló háló, vezetőkorlát, terelőlánc, gyalogos korlát, védőháló, védőkerítés, vadvédelmi berendezések).

21. Biztonsági sáv: az útpálya mindkét szélén kialakított, forgalmi sávon túlnyúló burkolt felület.

22. Bírálati terv: a tervzsűrire összeállított, a tervfázisnak megfelelő műszaki tartalommal és részletezettséggel elkészített, az adott tervfázishoz tartozó, szükséges egyeztetéseket tartalmazó tervdokumentáció.

23. Burkolt út: a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletben (a továbbiakban: KRESZ) szilárd burkolatú útként meghatározott fogalom.

24. Buszsáv (autóbusz forgalmi sáv): a menetrend szerint közlekedő autóbuszok és trolibuszok valamint a KRESZ-ben engedélyezett további járművek közlekedésére szolgáló, útburkolati jellel és jelzőtáblával kijelölt különleges forgalmi sáv.

25. Csatlakozási pont: az a pont ahol az egymással párhuzamos útpályák csatlakozása esetén a két útburkolat széle csatlakozik.

26. Csomópont: két vagy több út – amelyek közül legalább kettő közút –, olyan találkozási helye, ahol a különböző irányú forgalmi áramlatok között kapcsolat van.

27. Csomópontrendszer: egymáshoz közel fekvő alcsomópontok összessége, amelyek együttesen töltik be a csomóponti funkciót.

28. Csomópont területe: a csomópontot alkotó utak valamennyi ágában a járműosztályozó (ennek hiányában az útpálya csomópont előtti utolsó 50 méteres szakasza), a keresztezési sokszög, az üritési szakasz és a csomóponti mozgásokat kiszolgáló egyéb útszakaszok és az azok által közrezárt területek együttes területe.

29. Egyenlő esélyű hozzáférés: a fogyatékos személyek jogairól és esélyegyenlőségük biztosításáról szóló 1998. évi XXVI. törvényben meghatározott fogalom.

30. Egy nyomon haladó jármű: kétkerekű jármű, amelyen a kerekek a jármű hossz tengelyét tekintve egymás mögött helyezkednek el.

31. Egységjármű (Ej): a forgalmi számításokban a különféle járművek átlagos személygépkocsi jellemzőivel rendelkező elméleti járműre vonatkoztatott száma.

32. Egységtengely-áthaladási szám (F_{100} [db]): a pályaszerkezet mértézési számításokban a különféle járművek egymástól eltérő tengelyterhelésének átszámítását lehetővé tevő egyenérték, amely az út keresztmetszetében valamely időszak alatt áthaladó elméleti egységtengelyek számával kerül meghatározásra.

33. Elindulási látási terület: a vasúti átjáróban, illetve a csomópontban elsőbbséggel rendelkező járművek észlelhetőségéhez szükséges terület, amelynek szabad átláthatósága lehetővé teszi az elindulni kívánó közúti jármű vezetője számára a vasúti átjárón, illetve a csomóponton történő biztonságos áthaladást.

34. Előzési látótávolság: az előzés biztonságos végrehajtásához szükséges, szabadon belátható útszakasz hossza.

35. Előzési sáv: az olyan többlet forgalmi sáv, amelyet az előzés lehetőségének biztosítása céljából alakítanak ki a folyópálya szakaszok irányonként egy forgalmi sávval történő bővítésével oly módon, hogy a többletsáv a forgalmi sávból balra válik ki, és balról csatlakozik vissza.

36. Elválási pont: az a pont, ahol az egymással párhuzamos útpályák elválása esetén a két útburkolat széle elválik.

37. Elválasztó berendezés: forgalmi irányokat egymástól elválasztó, fizikai akadályt képező technikai eszköz.

38. Elválasztósáv: az ellentétes vagy azonos forgalmi irányú útpályákat, egymástól elválasztó vagy az útpálya ellentétes vagy azonos forgalmi irányai közötti elválasztó berendezések számára helyet biztosító terület.

39. Élettartam költség: Egy adott műszaki létesítmény tervezési időtávjában felmerülő összes költség adott időpontra diszkontált értéke, amely magában foglalja a tervezés, a kivitelezés, az üzemeltetés, fenntartás és elbontás költségeit is.

40. Építtető: az építési engedélyt kérő természetes vagy jogi személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaság, aki (amely) az út építéséhez – forgalomba helyezéséhez – vagy megszüntetéséhez a szükséges munkák elvégzésének feltételeit biztosítja.

41. Építési keresztmetszelvény: olyan keresztmetszelvény, amely meghatározott szelvénytávolságú keresztmetszetekben tartalmazza különösen a terep magassági adatait, a közút tengelyét, a magassági adatokat, a pályaszerkezet és az útkorona korona szélességét, az esésviszonyokat, a terület-igénybevétel határát, a rézsű és a vízelvezető árkok, valamint – szükség szerint – a szivárgók, műtárgyak valamint a meglévő és tervezett közművek kialakítását.

42. Értékelemzés: a termék vagy szolgáltatás értékét (funkció és költség aránya) növelő fejlesztési módszer, amelynek alkalmazása során a termék vagy szolgáltatás funkcióinak és élettartam költségeinek viszonyát optimalizálják.

43. Fejlesztés: új útszakasz, új csomópont vagy új forgalmi sáv létrehozására irányuló beruházás, amely a közúthálózat hosszának vagy a meglévő hálózat teljesítőképességének (kapacitásának), biztonságának növelése céljából valósul meg, illetve meglévő útszakaszon vagy az út részét képező műtárgyon, azok tartozékain végrehajtott olyan beavatkozás, amely a velük szemben támasztott műszaki követelményeket a korábbi kialakítással szemben magasabb szinten képes kielégíteni.

44. Félig közvetlen vonalvezetés: a csomóponti összekötő pálya, vagy összekötő ág olyan vezetése, amely a főpályából jobbra válik ki és balra vezet tovább.

45. Félsziget: a járdához annak szintjében csatlakozó, az útpálya területére legalább 2 méter szélességében benyúló kiemelt szegéllyel vagy más módon elválasztott, gépjárművek közlekedése céljára igénybe nem vehető terület.

46. Felújítás: a forgalmi igénybevételtől, az időjárástól vagy más természeti hatástól elhasználódott úttesten, azok tartozékain, az út környezetében, valamint a környezetvédelmi építményeken végzendő azon tevékenységek összessége, amelyek az út használati értékét növelik és a forgalmi igényeknek megfelelő, eredeti műszaki állapot helyreállítását szolgálják.

47. Fenntartás: a felújítási és karbantartási beavatkozások együttese, a forgalmi igénybevételből és az időjárási, valamint egyéb természeti hatásokból származó természetes leromlás ellensúlyozásához szükséges tevékenységek ellátása.

48. Ferde szegély: az útburkolat szélén lévő, az útpálya síkjával legfeljebb 60 fokos szöget bezáró ferde oldalsó síkkal rendelkező, az útpálya szintjétől számított legfeljebb 10 centiméter magasságú szegély, amely elválasztja az útpályát a mellette fekvő területtől.

49. Fizikai elválasztás: azonos vagy ellentétes irányú forgalmi irányok közötti elválasztósáv, elválasztó berendezés vagy más, a járműforgalom tényleges elválasztására alkalmas megoldás.

50. Folyópálya: az útpálya csomópontok közötti része.

51. Forgalmi sáv: az úttestnek egy járműsor biztonságos közlekedésére elegendő szélességű része, függetlenül attól, hogy útburkolati jellel került-e kijelölésre.

52. Forgalomcsillapítás: forgalomszabályozási intézkedések és építési megoldások összessége, amelyek célja a járművek sebességének, illetve a gépjárműforgalom nagyságának a csökkentése.

53. Forgalomterelő sziget: útpályával körülhatárolt, attól kiemelt, vagy alacsony szegéllyel elválasztott és körülhatárolt – a járműforgalom elől elzárt –, a forgalom térbeli szétválasztására szolgáló létesítmény.

54. Földút: eredeti termett talajú, vagy földmunkával – új földút tervezése esetén továbbá szabályos keresztzelvénnyel, vízelvezetéssel – kialakított, pályaszerkezet nélküli út, amelynek járhatósága a talajtól függő anyaggal – pl. zúzottkő, kavics, pernye, kohósalak, feldolgozott és minősített építési és bontási hulladék – javítható, és amely burkolt közúthoz csatlakozás vagy vasúti átjáró vagy mederátjáró előtt legfeljebb ötven méter hosszban rendelkezik sárrázó burkolattal.

55. Gyalogos-átkelőhely: az úton a gyalogosok áthaladására szolgáló, forgalomtechnikai eszközökkel jelölt terület, ahol a gyalogosoknak elsőbbsége van a járművekkel szemben.

56. Gyalogos átvezetés: a gyalogos forgalom közúttal való keresztezését szolgáló olyan lehetőség, amely nem gyalogos-átkelőhelyként került kialakításra, és ahol a gyalogosnak nincs elsőbbsége a közút keresztezésekor.

57. Gyalogút: kizárólag gyalogosok közlekedésére szolgáló olyan jelzőtáblával megjelölt közút, amelynek vonalvezetése független a járműforgalom céljából létesített közúttól.

58. Gyorsforgalmi utak: az autópályák, az autóutak, a gyorsutak és ezek csomóponti elemei.

59. Gyorsításáv: olyan többlet forgalmi sáv, amelyet a (külső) forgalmi sávtól útburkolati jel választ el, és amely a mellette levő forgalmi sávba a sebességkülönbség mérséklésével történő becsatlakozás elősegítésére szolgál.

60. Gyorsút: országon belüli közlekedési igények kielégítésére szolgáló regionális szerepű úthálózati elem, amely jelzőtáblával gyorsútként van megjelölve.

61. Gyűjtő-elosztó pálya: a különbszintű csomópont elemét képező a főpályától elválasztósávval elválasztott, egyirányú út, amely iránnyonként a főpályához egy kiválással és egy becsatlakozással csatlakozik.

62. Hasznos szélesség: közlekedésre vagy -tartózkodásra szolgáló felületek akadálytalanul igénybe vehető részének keresztmetszeti szélessége.

63. Hídfe: a híd felszerkezetének alátámasztására, a hídhoz csatlakozó földműnek és útpályaszakasznak a megtámasztására, valamint a felszerkezetről átadódó, és a földteherből származó terheknek az altalajra történő továbbítására szolgáló építmény.

64. Hídszegély: műtárgyakon épített, a műtárgyak szélén, vagy az osztottpályás út elválasztó sávjában épülő vasbeton vagy acél szerkezet, amely a burkolat szélénél jellemzően 7-25 cm magasságban épül, amelynek célja a szerkezet védelme és a visszatartó rendszerek, egyéb tartozékok elhelyezése.

65. Irányított áthaladású körforgalmú csomópont: olyan többsávú körforgalmú csomópont, amely az egyes forgalmi áramlatokat irányított módon vezeti a körpályán, arra készítetve a járművezetőt, hogy a továbbhaladási irányát már a behajtás előtt megválassza, és amelynek legalább két ágán két sávú belépés van.

66. Irányrendező sáv: olyan többlet forgalmi sáv, amelyet a (külső) forgalmi sávtól útburkolati jel választ el, és amely forgalomnagyságtól függően méretezett hosszon elősegíti a mellette levő forgalmi sávba a gépjárművek kiválását, illetve becsatlakozását.

67. Járda: az útnak a gyalogosok közlekedésére szolgáló – az úttesttől szintkülönbséggel, kiemelt szegéllyel vagy más hasonló módon elválasztott része. A járda az úttesttel egy szintben is lehet, ha attól korláttal, növényzettel vagy más felismerhető módon elválasztották.

68. Járható gyűrű: a körforgalmú csomópontban az útburkolattól járható szegéllyel elválasztott és a középsziget nem járható részéig tartó teherbíró, az útpályától eltérő burkolattal ellátott része, amelynek célja a nagyobb méretű gépjárművek számára a csomópont járhatóságát biztosítani.

69. Járhatóság: a járműközlekedésre kijelölt tér olyan kialakítása, ahol a mértékadó jármű haladásához szükséges hely a járműközlekedésre kijelölt területen belül mind vízszintes, mind magassági értelemben rendelkezésre áll.

70. Járműosztályozós csomópont: olyan szintbeni csomópont, ahol a csomóponti mozgások megkönnyítése érdekében többlet forgalmi sáv létesül.

71. Járőrvezető nélküli csomópont: olyan szintbeni csomópont, ahol a csomóponti mozgások megkönnyítése érdekében többlet forgalmi sáv nem létesül és nem körforgalmú csomópont.

72. Jelzőlámpás csomópont: olyan szintbeni csomópont, ahol egyes, vagy az összes csomóponti mozgások irányítására forgalomirányító fényjelző készülékek szolgálnak.

73. Kanyarodósáv: szintbeni csomópontban a kanyarodó járművek részére útburkolati jellel kijelölt többlet forgalmi sáv.

74. Kapacitás: a közút egy egyértelműen lehatárolható részén (pl.: egy forgalmi sávon, egy keresztmetszeten, egy csomóponton, egy csomóponti ágon) időegység alatt átbocsátható legnagyobb forgalom nagysága.

75. Kapubejáró: a közútról az út területén kívüli, útnak nem minősülő más ingatlanra járművel történő közvetlen behajtást vagy ráhajtást szolgáló útkapcsolat.

76. Karbantartás: a meglévő úttesten, azok műtárgyain, az út környezetében, valamint a környezetvédelmi építményeken évente, vagy évente több alkalommal végzett minden olyan beavatkozás, amelyet a folyamatos elhasználódás miatt a rendeltetésszerű, zavartalan, biztonságos üzemeltetés érdekében kell végezni.

77. Kerékpáros nyom: a gépjárművek közlekedésére kialakított forgalmi sávban útburkolati jellel a kerékpárosok egyirányú közlekedésére kijelölt terület.

78. Kerékpársáv: az úttesten útburkolati jellel kijelölt – kerékpárosok egyirányú közlekedésére szolgáló – különleges forgalmi sáv.

79. Kerékpárút: kerékpárosok közlekedésére szolgáló, jelzőtáblával megjelölt közút.

80. Keresztszelvény: az útpálya és környezete úttengelyre merőleges keresztmetszeti kialakítását ábrázoló metszet a szelvényezésével azonos irányba haladó nézőpontjából nézve.

81. Kiemelt szegély: az útburkolat szélén lévő, az útpálya szintjétől számított legalább 6 centiméter és legfeljebb 18 centiméter magasságú – ferde szegélynek nem minősülő - szegély, amely elválasztja az útpályát a mellette fekvő területtől.

82. Koronaél: A közutak keresztszelvényében a padka és a rézsű vonalának metszéspontja.

83. Körforgalmú csomópont: bal oldali középsziget körüli, egyirányú, óramutató járásával ellentétes haladási irányú, áthaladási elsőbbséggel rendelkező, a belépő ágaknál jelzőtáblával megjelölt útpálya, ahol a csomóponti mozgások részben, vagy egészben ezen az útpályán bonyolódnak le.

84. Körpálya: a körforgalmú csomópont, illetve jelzőlámpával szabályozott köralakú csomópontrendszer középszigetének körüljárását biztosító egyirányú útpálya, amely állandó vagy különböző görbületű szakaszokból is állhat.

85. Kötőútvonal közlekedés: haladási pályájának vagy energiaellátásának kialakítása folytán kötött nyomvonalhoz kényszerített közlekedés.

86. Közlekedési rálátási terület: a vasúti átjáróban és a közúti csomópontban elsőbbséggel rendelkező járművek észlelhetőségéhez szükséges terület, amely elősegíti a vasúti átjáróhoz, illetve a közúti csomóponthoz az alárendelt irányból közeledő közúti jármű vezetője részére a vasúti átjárón, illetve a közúti csomóponton történő biztonságos áthaladást, illetve lehetővé teszi a vasúti átjáró, illetve a csomópont előtti biztonságos megállást.

87. Középső elválasztósáv: az ellentétes forgalmi irányú útpályákat egymástól elválasztó vagy az útpálya ellentétes forgalmi irányai közötti elválasztó berendezések számára helyet biztosító terület.

88. Középső forgalmi sáv: az azonos útpályán egymás mellett, egy irányba haladó legalább három forgalmi sáv közül a külső sáv és a belső sáv közötti egy vagy több forgalmi sáv.

89. Középsziget: olyan forgalomterelő sziget, amely a körforgalmú csomópont, illetve jelzőlámpával szabályozott köralakú csomópontrendszer közepén helyezkedik el.

90. Közúti alagút: zárt, földtani közegbe ágyazott, vonalas műtárgy, amely a közutat magában foglalva valamely akadály alatt vezet át.

91. Közúti biztonsági audit: a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 176/2011. (VIII. 31.) Korm. rendeletben meghatározott fogalom.

92. Közúti biztonsági hatásvizsgálat: a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 176/2011. (VIII. 31.) Korm. rendeletben meghatározott fogalom.

93. Közúti felüljáró: az a műtárgy, amely az utat valamely keresztezett akadály felett vezeti át és 2,0 métert meghaladó nyílású.

94. Közút teljes területe: a közút területének határain belüli és kívüli terület, ahol a közút létesítményei elhelyezésre kerültek, illetve a közút céljára lejegyzett ingatlan területe.

95. Közvetett vonalvezetés: a csomóponti összekötő pálya vagy összekötő ág olyan vonalvezetése, ahol a balra kanyarodó forgalom az eredeti haladási irányból a két keresztező út elméleti keresztezési pontja után jobbra válik ki és jobbra vezet tovább, és több mint 180° fokos középponti szöggel rendelkezik. A közvetett (indirekt) vonalvezetésű úton haladó jármű az eredeti útirányától végül balra halad tovább.

96. Közvetlen vonalvezetés: csomóponti összekötő pálya, vagy összekötő ág olyan vonalvezetése, ahol a két keresztező út elméleti keresztezési pontja előtt a jobbra kanyarodó forgalom jobbra, a balra kanyarodó forgalom balra válik ki, és a lehető legrövidebb közvetlen összeköttetést biztosítja.

97. Különleges forgalmi sáv: meghatározott járművek számára kialakított korlátozott forgalmú sáv (buszsáv, kerékpársáv, nyitott kerékpársáv, üzemi sáv, várakozó sáv).

98. Különszintű csomópont: olyan közúti csomópont, ahol legalább egy forgalmi irány külön szinten keresztez más forgalmi irányokat.

99. Külső forgalmi sáv: az azonos útpályán egymás melletti, egy irányba haladó forgalmi sávok közül a jobb szélső forgalmi sáv.

100. Külterületi főutak: megyeszékhelyek, jelentősebb városok közötti közlekedési igények kielégítésére szolgáló, gyorsforgalmi úti kapcsolat hiányában regionális szerepű úthálózati elem.

101. Külterületi közutak: közutak lakott terület határán kívül elhelyezkedő szakaszai.

102. Külterületi összekötő utak: a közlekedési igények kielégítésére szolgáló, helyközi szerepű úthálózati elem.

103. Lakott terület: a lakott terület kezdetét és végét jelző táblák által határolt terület.

104. Lassítószáv: olyan többlet forgalmi sáv, amelyet a külső forgalmi sávától útburkolati jel választ el, és amely az addig igénybevett forgalmi sávból történő kiválásra és lassításra szolgál.

105. Leállóöböl: üzemi okokból történő leállást biztosító, a folyópályával párhuzamos burkolt öböl.

106. Legnagyobb talajvízszint: a tervezéssel érintett területen 100 évre visszamenőleg mért legnagyobb talajvízszint.

107. Megállási látótávolság: a biztonságos megálláshoz szükséges, szabadon belátható útszakasz hossza.

108. Megállási rálátási terület: a csomópont elsőbbségszabályozásának felismeréséhez szükséges terület.

109. Megbocsátó útkörnyezet az út környezetének olyan kialakítása, amelynek célja, hogy bekövetkező baleset esetén mérsékelje a baleset következményeit ahhoz képest, mint ami e kialakítás nélkül bekövetkezne.

110. Megvalósulási terv: építési terv részletezettségű tervdokumentáció, amely egyesítve és kivonatolva egy helyszínrajzon ábrázolja az összes meglévő és megvalósult ideiglenes és végleges felszíni, föld feletti és föld alatti létesítményt, az egymáshoz viszonyított elhelyezkedésük ellenőrzése és bemutatása érdekében.

111. Mellékirány: a jelzőtáblával szabályozott közúti csomópontban elsőbbségadásra kötelezett ágból érkező forgalmi irány.

112. Mértékadó jármű: az a jármű, amely fizikai jellemzőinek figyelembe vétele szükséges az adott helyen az út geometriai tervezés során.

113. Mértékadó talajvízszint: a tervezéssel érintett területen mért legnagyobb talajvízszint értékének előírt biztonsági mérettel módosított értéke.

114. Mintakeresztshelvény: az útvonalra vagy annak egyes szakaszaira vonatkozó általános keresztshelvény (úttengelyre merőleges metszet), amely tartalmazza az útkoronán belüli és kívüli elemeket, geometriai méreteiket, esésviszonyokat, az úttartozékokat, az útpályaszerkezet rétegeit és a vízelvezetést a közterület teljes szélességében, illetve az út területének határáig.

115. Nagytáv: a létesítmény forgalomba helyezésének tervezett időpontjától számított 30 év.

116. Nyitott kerékpársáv: az úttesten forgalomtechnikai eszközökkel kijelölt – kerékpár és különleges esetekben (az egymás mellett történő elhaladáshoz szükséges hely biztosítása érdekében) jármű egyirányú közlekedésére szolgáló – különleges forgalmi sáv.

117. Oldalakadály-távolság: az a legkisebb távolság a külső forgalmi sáv, többlet forgalmi sáv, vagy különleges forgalmi sáv külső szélétől mérve – fizikai elválasztással rendelkező közutak esetén pedig a belső forgalmi sáv, többlet forgalmi sáv, vagy különleges forgalmi sáv belső szélétől mérve is –, amelyen belül természetes vagy mesterséges tárgy e rendelet eltérő előírása hiányában nem tervezhető.

118. Oldalesés: az útkorona burkolt és burkolatlan felületeinek az úttengelyre merőleges irányú lejtése százalékban kifejezve.

119. Optikai elválasztás: a közlekedési felület fizikai elválasztásnak nem minősülő felosztása útburkolati jellel, eltérő útburkolat alkalmazásával vagy más hasonló, látható módon.

120. Optikai vezetősáv: az úttest szélét jelző, optikai vezetést szolgáló útburkolati jel.

121. Osztatlan közlekedési felület: Fizikai és optika elválasztás nélküli belterületi közlekedési felület, amely a közlekedés bármely résztvevője számára használható.

122. Öböl: a külső forgalmi sávhoz csatlakozó – az útpálya szintjében lévő – útpálya-kiöblösödés, amely a járművek különböző célú (rakodás, parkolás, utascseré, stb.) megállását teszi lehetővé a külső forgalmi sáv forgalmának akadályozása nélkül.

123. Összekötő ág: olyan csomóponti elem, amely a forgalmi kapcsolatokat külön útpályán biztosítja, de nem minősül összekötő pályának.

124. Összekötő pálya: gyorsforgalmi utak olyan csomóponti eleme, amely egyirányú útpályaként kerül kialakításra, legalább két forgalmi sáv és üzemi sáv létesítése mellett.

125. Padka: az útpálya jármű közlekedés céljára szolgáló felülete mellett, annak burkolatával egy szintben lévő, az útburkolat oldalirányú megtámasztására, valamint a burkolatról lefolyó víz elvezetésére szolgáló keresztmetszeti elem.

126. Pihenőhely: a közútnak a közlekedők pihenését, felfrissülését szolgáló létesítményeknek helyt adó, az útkoronától elválasztott, de csatlakozó tartozéka.

127. Pillér: a híd felszerkezetének alátámasztására szolgáló szerkezeti elem.

128. Rakodósáv: a forgalmi sávhoz csatlakozó, rakodás céljára szolgáló különleges forgalmi sáv.

129. Rekonstrukció: új útszakasz vagy új forgalmi sáv létrehozásával nem járó beruházás, amely a forgalomba helyezés óta megváltozott forgalmi igények kiszolgálása érdekében jelentős burkolaterősítése vagy geometriai megváltoztatása céljából valósul meg; továbbá meglévő közúti hidak esetében szélesítéssel, átépítéssel vagy teherbírás növeléssel járó beavatkozás.

130. Stabilizált padka: kötőanyaggal megerősített padka.

131. Süllyesztett szegély: az útburkolattal a szegély egyik oldalán azonos szintben, a szegély másik oldalán az útburkolattal azonos szintben vagy annál legfeljebb 2 centiméterrel magasabban kiképzett, burkolatot megtámasztó, határoló szegély.

132. Szabadon tartandó tér: a közúti úrszelvény melletti térrész (keresztmetszeti terület), amely kialakításával segíti a környezet érzékelését és hozzájárul a megbocsátó útkörnyezet biztosításához.

133. Szerviz út: a fő forgalmi áramlatot levezető útpályától elkülönített, azzal jellemzően párhuzamosan vezetett olyan út, amelynek célja az elkülönülő forgalmi igények kiszolgálása.

134. Szintbeni csomópont: olyan csomópont – beleértve a különbszintű csomópontok szintbeni alcsomópontjait is –, ahol valamennyi járműmozgás azonos szinten történik.

135. Tanulmányterv: A közút építési változatainak lehetőségeit feltáró, a lehetséges változatok közül a továbbtervezésre javasolt optimális változatot meghatározó terv.

136. Településkapu: a közút lakott területre történő bevezetésénél a megváltozott forgalmi körülményre való figyelemfelhívást szolgáló – a vonalvezetés és a keresztmetszet megváltozásával járó – intézkedések és létesítmények összessége.

137. Tervezési forgalom: a forgalmi tervezés alapját képező, a tervezési időtávra becsült forgalomnagyság.

138. Tervezési sebesség (v_t , km/h): az a sebességérték, amelyhez az adott közút tervezési műszaki jellemzőinek szélső értékei kapcsolódnak.

139. Tervszintek: a tervezési folyamat különböző célú és részletezettségű tervezési szintjei.

140. Területigénybevételi terv: a közút végleges területigényének meghatározásához szükséges terv, mely bemutatja a kialakuló telekkiosztást és az új területhasználatot.

141. Többlét forgalmi sáv: olyan sáv, amely a folyópálya jellemző keresztmetszvényének forgalmi sávjaihoz képest a folyópálya meghatározott szakaszain többlét jelleggel kerül kialakításra az előzési, illetve a csomóponti mozgások elősegítése céljából.

142. Többsávú körforgalmú csomópont: olyan körforgalmú csomópont, amelynek van olyan szakasza, amely több mint egy forgalmi sávval rendelkezik.

143. Védtelen közlekedő: a közlekedés azon résztvevője, akit nem véd a jármű karosszériája és az abba beépített járműbiztonsági rendszer, ezért baleset esetén sérülékenyebb.

144. Útsatlakozás: útnak, járműforgalmat szolgáló létesítmény területének, vagy a járművek közút melletti ingatlanról közútra való ráhajtását szolgáló területnek a közúthoz csatlakozása.

145. Útkorona: a koronaélek vagy koronaélek hiányában a szegélyeken kívül vagy szegélyek hiányában a közúti közlekedés céljára más jól látható módon létesített terület szélétől mért 0,50 méter, vagy az előzőek hiányában a határoló építmények közötti terület.

146. Útpálya: az útkorona teherbíró burkolattal ellátott, a járműforgalom lebonyolítására szolgáló része.

147. Úrszelvény: a közúti forgalom által közlekedés során igénybe vehető térrész (keresztmetszeti felület).

148. Üzemeltetés: a közúti forgalom biztonságos és kulturált lebonyolítását elősegítő szolgáltatások összessége.

149. Üzemi sáv: a gyorsforgalmi utak közlekedésbiztonságot és üzemeltetést szolgáló, a külső forgalmi sáv melletti, ahhoz azonos szintben csatlakozó, burkolt, különleges forgalmi sáv, amelyet a külső forgalmi sávól optikai vezetősáv választ el.

150. Várakozósáv: a forgalmi sávhoz csatlakozó, várakozásra szolgáló különleges forgalmi sáv.

151. Vezetőoszlop: a közút vonalvezetését jelző, optikai vezetést biztosító úttartozék.

II. FEJEZET

ÁLTALÁNOS TERVEZÉSI ELŐÍRÁSOK

1. Alapelvek

5. § (1) A közutak tervezését a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényben (a továbbiakban: Kkt.) meghatározott társadalmi, környezeti, gazdasági és egyéb szempontok szerint úgy kell elvégezni, hogy az összhangban legyen:

- a) a közlekedésfejlesztési stratégiával és a hosszútávú közúthálózat-fejlesztési programmal,
- b) a nagytávban várható tervezési forgalommal,
- c) a környező terület jellegével, annak környezeti, természeti igényeivel,
- d) az érintett közúthálózat szerkezetével és a közutak funkciójával,
- e) a közbiztonság biztosíthatóságának szempontjaival,
- f) a közlekedők és a környezetben élők biztonsági érdekeivel, és
- g) az egyenlő esélyű hozzáférés elvével, különös tekintettel az akadálymentesség követelményrendszerére.

(2) A közutak tervezése során a közérdekre figyelemmel biztosítani kell

- a) a közlekedésbiztonsági követelmények kielégítését, így különösen a felismerhetőséget, észlelhetőséget, áttekinthetőséget, felfoghatóságot, jelezhetőséget és a járhatóságot minden érintett közlekedési résztvevő számára, figyelemmel a fogyatékos személyek jogaira és esélyegyenlőségük biztosítására vonatkozó jogszabályi előírásokra is,
- b) a hatályos környezet-, természet- és tájvédelmi előírások betartását,
- c) a hatályos műemlékvédelmi, illetve épített örökség védelmére vonatkozó előírások betartását és
- d) hogy a közút tervezett kialakítása összhangba kerüljön a településszerkezeti-, területrendezési-, és területfejlesztési tervekkel,

(3) A közutak tervezése során figyelembe kell venni

- a) a káros környezeti, természeti hatások és tájképi változtatások elkerülését különösen a közút vonalvezetésének és keresztszelvényeinek kialakítására, környezetbe illesztésére,
- b) a gazdaságos megvalósíthatóságot, üzemeltethetőséget, a közlekedés társadalmi összköltségének ésszerű csökkentését, a teljes élettartam költség minimalizálását és a fenntartható fejlődés céljainak megvalósítását,
- c) az összes érintett közlekedésben résztvevő – beleértve a védtelen közlekedőket is – igényeinek biztosítását, ideértve a várakozó járművek – különösen gépjármű és kerékpár – elhelyezésének igényét is,
- d) hogy a közlekedésben valamennyi résztvevő számára egyértelmű legyen az általa követendő és a másoktól elvárható viselkedés.

(5) A közutak tervezése során meg kell vizsgálni a kerékpáros és gyalogos közlekedés helyzetének javítási lehetőségeit továbbá a hálózati folytonosság javításának lehetőségeit is. A tervező köteles a vizsgálat alapján erre vonatkozó javaslatok megfogalmazására a tanulmányterv készítése, tanulmányterv készítésének hiányában az engedélyezési tervezés során.

(6) A közösségi közlekedési létesítmények tervezése során biztosítani kell a közösségi közlekedési eszközök megállóhelyeinek elhelyezésénél a kedvező átszálló, valamint gyalogoskapcsolatokat biztosító megoldások alkalmazását és a közlekedési mód váltásának lehetőségét.

(7) Amennyiben a tervezési feladat már meglévő úthálózat valamely részének megváltoztatására irányul – ideértve különösen új csomópont létesítését – úgy a változással érintett hálózatrész vonatkozásában meg kell tervezni a változás következtében szükségessé váló építési beavatkozásokat és forgalomtechnikai eszközök alkalmazását.

(8) A tervezés során e rendelet előírásainak betartása érdekében az építtető, a tervező és a tervezési folyamatban résztvevő minden egyéb közreműködő egymással együttműködni köteles.

(9) A közút műtárgyainak és tartozékainak geometriai kialakítása során – e rendelet eltérő előírása hiányában – a közútra vonatkozó előírások az irányadók.

2. Közutak tervezésére vonatkozó általános előírások

6. § (1) A közút tervezésének alapja a tervezett közút útkategóriába sorolása.

(2) A közutak tervezési sebessége 30, 50, 70, 90, 110, 130 km/h értékű lehet, ettől eltérő tervezési sebesség nem alkalmazható, kivéve a belterületi kerékpárutakat, ahol a tervezési sebesség 20 km/h értékű, valamint a járhatóságra tervezett közutakat. A járhatóságra tervezett közutaknak nincs tervezési sebessége, azok tervezése nem tervezési sebesség, hanem a járhatóság feltételeinek biztosítása alapján történik.

(3) A külterületi közutak útkategóriáit, valamint az egyes útkategóriák tervezési sebességének értékeit az 1. melléklet 1. pontjának táblázata tartalmazza. A külterületi útkategóriák a következők:

- a) autópályák,
- b) autóutak,
- c) gyorsutak,
- (az autópálya, autóút és gyorsút a továbbiakban együtt: gyorsforgalmi utak)
- d) külterületi főutak,
- e) külterületi összekötő utak,
- f) külterületi bekötőutak,
- (a külterületi összekötő utak és külterületi bekötőutak a továbbiakban együtt: külterületi mellékutak)
- g) külterületi kiszolgáló utak,
- h) külterületi gazdasági utak,
- (a külterületi kiszolgáló utak és külterületi gazdasági utak a továbbiakban együtt: külterületi egyéb utak)

és

- i) külterületi kerékpárutak.

(4) A belterületi közutak útkategóriáit, valamint az egyes útkategóriák tervezési sebességének értékeit az 1. melléklet 2. pontjának táblázata tartalmazza. A belterületi útkategóriák a következők:

- a) belterületi kiemelt utak,
- b) belterületi főutak,
- c) belterületi gyűjtőutak,
- d) belterületi kiszolgáló utak,
- e) belterületi lakóutak,
- (a belterületi gyűjtőutak, a belterületi kiszolgáló utak és a belterületi lakóutak a továbbiakban együtt: belterületi mellékutak)
- f) belterületi kerékpárutak,
- g) gyalogutak.

(5) Az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (a továbbiakban: OTÉK) 26. § (2) bekezdése alkalmazása szempontjából az e rendelet szerinti belterületi kiemelt utak és belterületi főutak az OTÉK 26. § (2) bekezdés b) pontja szerinti főútnak, az e rendelet szerinti belterületi kiszolgáló utak és belterületi lakóutak pedig az OTÉK 26. § (2) bekezdés e) pontja szerinti kiszolgáló útnak minősülnek.

(6) Közutak tervezése során a közút műszaki jellemzőit úgy kell meghatározni, hogy az adott közút, illetve útszakasz tervezési sebességét meg nem haladó sebességgel közlekedő, a jogszabályban előírt műszaki állapotnak megfelelő jármű biztonságos közlekedését biztosítsa száraz burkolat és jó látási viszonyok esetén.

(7) Jogszabály eltérő rendelkezése hiányában a közút tervezése során az érintett közút útkategóriájának tervezési sebességéhez tartozó műszaki jellemzőket a csomópontokban az irányváltoztatás nélkül áthaladó forgalom számára kell biztosítani.

7. § (1) A tervezési sebesség alapján kell meghatározni az adott közút tervezési műszaki jellemzőinek szélső értékeit a 2. számú mellékletben foglalt táblázat alapján. A tervezés során a közút alkalmazott műszaki jellemzőit oly módon kell meghatározni, hogy azok együttes hatása következményeként a tervezett közút a közlekedés biztonságának növeléséhez a lehető legnagyobb mértékben hozzájáruljon, figyelemmel a környezeti kötöttségekre, a gazdaságossági, esztétikai és környezetvédelmi követelményekre.

(2) Ha az adott útszakaszon a környezeti körülmények miatt az adott tervezési sebességhez tartozó szélső értékek biztosítása csak aránytalanul nagy beruházási költséggel, vagy az érintett környezet aránytalanul nagy sérelmével valósítható meg, ez esetben a beruházó döntése szerint az adott útszakasz egyes műszaki jellemzői vonatkozásában az adott közút útkategóriája szerinti tervezési sebességhez tartozó szélső értéknél kedvezőtlenebb, de legalább az adott útkategóriához tartozó tervezési sebességnél legfeljebb 20 km/h-val alacsonyabb tervezési sebességhez tartozó – 30 km/h-t meg nem haladó tervezési sebesség esetén a járhatóság követelményét kielégítő – értékek is alkalmazhatók.

(3) E rendelet 3. §-ában foglaltaknak megfelelően az (1) és (2) bekezdés előírásaitól kérelemre az előzőeknél kedvezőtlenebb érték alkalmazása érdekében kizárólag domborzati viszonyokból eredő rendkívüli kötöttségek esetén, a helyi sebességhatározás szükség szerinti jelzése mellett engedélyezhető eltérés.

(4) A belterületi közutak műszaki jellemzőinek meghatározása során figyelembe kell venni az adott közút melletti területek jelenlegi, a településrendezési eszközökben rögzített jövőbeli és egyébtervezett területhasználatát, annak jellegét, funkcióját is.

(5) Az (1) bekezdésben rögzített előírás nem irányadó azon közutak tervezése során, melyek esetében a járhatóság biztosítása a tervezés alapja.

8. § (1) A tervezés során – tervfázistól és a tervezési feladat tárgyától, annak körülményeitől függően – az alábbi kiinduló tervezési adatokat kell figyelembe venni és a tervezés során felhasználni az e rendelet 8. címében leírt tervfázisok dokumentációinak elkészítéséhez:

- a) az alaptérképet,
- b) az ingatlan-nyilvántartás adatait,
- c) a megrendelői igényeket,
- d) a forgalmi adatokat,

- e) az érintett terület épített és természeti környezetének adatait, ideértve az érintett területen jogerős építési engedéllyel rendelkező létesítményeket is,
- f) a geotechnikai adatokat, a terepszint alatti természetes képződmények és épített létesítmények adatait,
- g) a tervi előzményeket,
- h) a közúthálózat-fejlesztési tervet,
- i) az érvényes területrendezési terveket és településrendezési eszközöket,
- j) a baleseti adatokat,
- k) a meglévő útpályaszerkezetek és műtárgyak adatait,
- l) a már meglévő továbbá a jogerős építésügyi hatósági (létesítési) engedéllyel már rendelkező közművek adatait,
- m) a környezetvédelmi és természetvédelmi tervezéshez szükséges adatokat,
- n) a vízügyi adatokat,
- o) meteorológiai adatokat,
- p) a kapcsolódó beruházások adatait,
- q) a külön jogszabályban előírt adatokat, és
- r) bármely, az adott tervezési feladat szempontjából szükséges további adatot.

(2) A tervezés során az összegyűjtött adatok, így különösen az alaptérkép valósággal való összhangjáról a helyszín bejárásával meg kell győződni, és a szükséges módosításokat az alaptérképen át kell vezetni.

9. § (1) Forgalmi tervezést kell végezni a közutak létesítéséhez a 10. § (3) bekezdésében meghatározott nagytávban szükséges útterület, valamint a csomópontok területigénye, a keresztmetszeti elemek (sávok száma, méretei, pályaszerkezete, vízelvezetés és környezetvédelem építményei, stb.) meghatározásához, a környezeti tervezéshez, valamint a közutak létesítésének gazdasági és hatékonysági vizsgálataihoz.

(2) A forgalmi tervezés során az 5. § (1) bekezdés előírásain túlmenően figyelembe kell venni különösen az alábbi szempontokat:

- a) a gazdasági folyamatokat,
- b) a fejlesztéssel érintett területen a forgalom közlekedési módok közötti megosztását és annak célul kitűzött értékét,
- c) más közlekedési módok szerepét, fejlesztési terveit,
- d) a tervezett létesítmény esetében elvárt forgalomlefordítási jellemzőket, és
- e) az egyéb közlekedésre kiható tényezőket.

(3) A közút forgalmi tervezése során figyelemmel kell lenni az adott útszakasz forgalmát érdemben befolyásoló, jogerős építési engedéllyel rendelkező, várhatóan jelentős forgalmat vonzó létesítmény forgalmi hatásaira a tervezési időtávra, az új létesítmény forgalmával érintett teljes hálózatra. Az előzőeken túl, a közút forgalmi tervezése során mérlegelni kell az adott útszakasz forgalmát érdemben befolyásoló, várhatóan jelentős forgalmat vonzó tervezett, az érintett terület 8. § (1) bekezdés h) pontjában hivatkozott tervében szereplő, de jogerős építési engedéllyel nem rendelkező létesítmény forgalmi hatásait a tervezési időtávra, az új létesítmény forgalmával érintett teljes hálózatra.

(4) A várhatóan jelentős forgalmat vonzó létesítménynek a már meglévő vagy jogerős építési engedéllyel rendelkező úthálózathoz való csatlakozásának megtervezése során az új létesítmény forgalmával érintett teljes hálózat vonatkozásában meg kell tervezni a forgalomnövekedés következtében szükségessé váló fejlesztéseket az új létesítmény tervezésének keretében.

10. § (1) Jogszabály eltérő rendelkezése hiányában, a tervezési időtáv forgalmi szempontból a közút forgalomba helyezésének tervezett időpontjától számított 15 év. Erre az időtávra előrebecsült tervezési forgalomra kell megtervezni:

- a) a közutak keresztmetszeti kialakítását, az ütemezés lehetőségeinek figyelembevételével,
- b) a csomópontok kialakítását, ütemezett kialakítás esetén a (3) bekezdésben meghatározott nagytávra kialakított, végső állapotból kiindulva, és
- c) az ütemezetten megvalósuló műtárgy első ütemének műszaki kialakítását.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérően a közutak pályaszerkezetét

- a) a gyorsforgalmi utak esetén aszfalt pályaszerkezet tervezésekor legalább 20 éves, beton pályaszerkezet tervezésekor legalább 40 éves,
 - b) a külterületi főutak esetén aszfalt pályaszerkezet tervezésekor legalább 15 éves, beton pályaszerkezet tervezésekor legalább 40 éves,
 - c) egyéb közutak esetén aszfalt pályaszerkezet tervezésekor legalább 10 éves, beton pályaszerkezet tervezésekor legalább 30 éves
- tervezési időtávra előrebecsült tervezési forgalomra kell megtervezni a közút forgalomba helyezésének tervezett időpontjától számítva.

(3) Az (1) bekezdéstől eltérően a nagytávban előrebecsült tervezési forgalomra kell – figyelemmel a nagytávban esetlegesen tervezett útkategória fejlesztésre is – megtervezni:

- a) a közutak vonalvezetését, területigényét,
- b) a csomópontok területigényét, típusát, és
- c) a műtárgyak műszaki kialakítását, kivéve ha a műtárgy ütemezetten valósul meg.

(4) Az (1) – (3) bekezdés előírásaitól eltérően, az (1) – (3) bekezdésben megjelölt időtávnál rövidebb időtartamú használatra tervezett közutak tervezése esetén a közút tervezett használatának időtávja szerinti forgalom figyelembevételével kell az (1) – (3) bekezdésben hivatkozott elemek tervezését elvégezni.

11. § (1) A közúti forgalom tervezése során a tervezési forgalmat a tervezési feladat konkrét körülményei függvényében egységjárműben, illetve járműdarabban, a forgalom összetételének és jellegének megadásával, irányonként – kerékpáros és gyalogos forgalom esetén darabszámban, irányonként – kell meghatározni adott időegységre vonatkoztatva. A tervezési forgalom kifejezhető átlagos napi forgalommal, illetve a mértékadó óraforgalommal vagy a gépjárművek, gyalogosok, kerékpárosok más időegységre vetített számával.

(2) A közutak forgalmi tervezése során a pályaszerkezet méretezéséhez az egységtengely-áthaladási számot kell figyelembe venni.

12. § (1) A közút keresztmetszelvevénye kialakítható egy ütemben vagy ütemezett építéssel.

(2) A közút ütemezett kiépítéséhez a tanulmánytervben – feltéve, hogy tanulmányterv készítésére sor kerül – a tanulmánytervi tervfázisnak megfelelő részletezettséggel a nagytávra vonatkozó koncepciónak megfelelő kialakítást is meg kell tervezni.

(3) A közút ütemezett kiépítéséhez az első ütem engedélyezési tervében – tekintet nélkül arra, hogy tanulmányterv készítésére sor került-e – tanulmánytervi tervfázisnak megfelelő részletezettséggel a nagytávra vonatkozó állapotnak megfelelő kialakításra is el kell készíteni a következő munkarészeket:

- a) átnézeti helyszínrajz,
- b) általános helyszínrajz (beleértve a csomópontokat és a párhuzamos közutakat is),

- c) mintakeresztmetszelvények,
- d) vízelvezetés terve,
- e) műtárgyak terve,
- f) közművek terve, és
- g) területigénybevételi terv.

(4) Nagytávban irányonként legalább két forgalmi sávval rendelkező közút ütemezett keresztmetszeti kialakítása abban az esetben lehetséges, ha az első ütemű kiépítés során, az első ütem útkategóriájának tervezési sebessége vonatkozásában irányadó tervezési műszaki jellemzők teljesülnek.

13. § (1) Közutak tervezése esetén a közutak keresztmetszeti kialakítását a jogszabályi előírásokkal összhangban úgy kell meghatározni, hogy a folyópályán és a csomópontokban az összes szükséges elem az adott útkategóriára vonatkozó előírások szerint – figyelembe véve az üzemeltetés, fenntartás szempontjait is – elhelyezhető legyen – a nagy területigényű, több változatban is megtervezett csomópontok területigényét úgy meghatározva, hogy az a későbbi ütemben bármelyik változat megvalósítását lehetővé tegye – a nagytávra vonatkozó kialakításnak megfelelően.

(2) A közút keresztmetszeti elrendezésének meghatározásához az elhelyezendő közművek, víztelenítési létesítmények, szükség esetén a környezetvédelmi létesítmények, az út menti növényzet helyigényét is figyelembe kell venni.

3. Nyomvonalak kialakítása, vonalvezetés

14. § (1) Az új közúthálózati elemek nyomvonalát és pontos vonalvezetését a közúthálózat-fejlesztési tervek figyelembevételével a gazdasági, társadalmi, környezeti és természetvédelmi szempontok és a területrendezési-, területfejlesztési- és településszerkezeti tervek vizsgálatával, valamint az adott domborzati, vízrajzi, tájképi adottságok, beépítési- és egyéb kötöttségek alapján, – e rendelet eltérő előírása hiányában – a biztonságos közlekedéshez szükséges látómezők biztosításával, a tervezési sebesség figyelembe vételével kell megtervezni.

(2) A közút biztonságos vonalvezetését a vízszintes és a magassági vonalvezetés és a keresztmetszeti kialakítás megfelelő összehangolásával kell elérni.

(3) A közutak tervezése során a nagyobb távolságot egyszerre feltáró, vezetésbiztonságot megalapozó, esztétikus és folyamatos távlati képet adó előrelátás biztosítása szükséges.

15. § (1) A közút tervezése során gondoskodni kell az adott közút tervezési sebességéhez tartozó megállási látótávolság biztosításáról.

(2) A megállási látótávolság akkor megfelelő, ha a sáv középvonalának minden pontjában biztosított, hogy a gépjárművezető a burkolattól számított 1,00 métertől 2,50 méterig terjedő szemmagasságból a saját forgalmi sávjának középvonalán lévő 0,30 méter – gyorsforgalmi utak esetében 0,90 méter – magas akadályt olyan távolságról megláthassa, hogy a gépjárművét az akadály elérése előtt biztonságosan meg tudja állítani.

(3) A (2) bekezdésben írtakat osztottpályás közutak esetében azzal az eltéréssel kell alkalmazni, hogy a megállási látótávolság vizsgálatát a mértékadó sáv középvonalában felvett nézőpont és ugyanezen vonalban elhelyezkedő akadály alapulvételével kell elvégezni.

(4) A megállási látótávolság biztosításához szükséges látómezőbe semmilyen akadály nem nyúlhat be. Fák törzse, világítástartó oszlopok, jelzőberendezések, közúti jelzőtábla tartóoszlopok a megállási látótávolsághoz tartozó látómezőn belül elhelyezhetők, de ezek nem akadályozhatják, hogy a gépjárművezető a (2) és (3) bekezdés szerinti akadályt olyan távolságról megláthassa, amely lehetővé teszi, hogy a gépjárművét az akadály elérése előtt biztonságosan meg tudja állítani.

(5) A megállási látótávolság biztosítására vonatkozó kötelezettség nem áll fenn a fizikai elválasztással rendelkező külterületi közutak tervezése során 130 km/h-s tervezési sebesség esetén az 1000 méternél nagyobb sugarú, 110 km/h-s tervezési sebesség esetén a 800 méternél nagyobb sugarú, 90 km/h-s tervezési sebesség esetén a 600 méternél nagyobb sugarú helyszínrajzi ív esetén, ha a megállási látótávolság biztosítása kizárólag az útkorona szélesítésével valósítható meg, azzal, hogy ilyen esetben a rendelkezésre álló egyéb eszközökkel a minél nagyobb látótávolság biztosítandó.

(6) Az előzési látótávolság akkor megfelelő, ha a forgalmi irányonként egy forgalmi sávval rendelkező közúton az előzés biztonságos végrehajtásához a gépjárművezető a burkolattól számított 1,00 méter szemmagasságból látja az ellenirányú forgalmi sávban közlekedő 0,90 m magas járművet olyan távolságban, hogy az előzést biztonságosan végre tudja hajtani.

4. Keresztmetszeti kialakítás

16. § (1) A közutak keresztmetszeti kialakításának tervezése során a keresztaszvénnyeket a közút teljes területére meg kell tervezni.

(2) A közutak útkoronán belüli keresztaszvénnyei különösen az alábbiak lehetnek:

- a) forgalmi sáv,
- b) elválasztósáv,
- c) többlet forgalmi sáv,
- d) különleges forgalmi sáv,
- e) biztonsági sáv,
- f) padka és
- g) a közlekedésbiztonság növelését szolgáló elemek.

(3) A közutak útkoronán kívüli keresztaszvénnyei különösen az alábbiak lehetnek:

- a) a részsű,
- b) a közút vízelvezetését szolgáló árok, és
- c) a környezet védelmét szolgáló létesítmények.

(4) A (2) és (3) bekezdésben hivatkozott keresztaszvénnyei elemek jellemző elrendezését a 3. melléklet 1-5. pontjai tartalmazzák.

(5) A mintakeresztaszvénnyet a közút útkategóriába sorolásából és a forgalmi méretezésből kiindulva kell megtervezni.

(6) A mintakeresztaszvénnyek alapján a helyi viszonyok és a tervezés konkrét körülményei alapján kell a keresztmetszeti kialakítást megtervezni.

(7) E rendelet eltérő előírása hiányában gyorsforgalmi utak nem tervezhetők olyan keresztmetszeti elrendezéssel, amelyben csak az egyik forgalmi irányban van üzemi sáv.

(8) A keresztmetszeti elrendezés megtervezése során a közművezetéseket az útpályán kívül kell elhelyezni. Amennyiben a tervezés konkrét körülményeire tekintettel ez nem vagy csak aránytalan ráfordítással valósítható meg, az útpályán elhelyezett közművek – így különösen az útburkolatban elhelyezett fedlapok, rácsok, víznyelők – esetében törekedni kell a keréknyom vonalának elkerülésére. Víznyelők elhelyezésének tervezése során különös figyelemmel kell eljárni az egy nyomon haladó jármű forgalom biztonságos közlekedési feltételeinek megteremtése érdekében. A tervezés során biztosítani kell a közművek térszint alatti és feletti elhelyezését, mélységére, a fektetésükhöz szükséges sáv szélességekre és a biztosítandó védőtávolságokra vonatkozó előírások betartását.

17. § (1) Jogszabály eltérő rendelkezése hiányában a közutak forgalmi sáv szélességének legnagyobb megengedett tervezési értéke folyópályán 3,75 méter.

(2) E rendelet eltérő rendelkezése hiányában a forgalmi sáv szélességének meghatározása során a terelővonal és az egyszeres záróvonal szélessége beleszámít, a kettős záróvonal, valamint a kiemelt szegély melletti biztonsági sáv szélessége nem számítandó bele a forgalmi sáv szélességébe.

18. § (1) Előzéseket segítő többlet forgalmi sávot kell tervezni előzési sáv jelleggel a szükséges hosszban, ha menetdinamikai okok – így különösen az emelkedők forgalomlassító hatása –, vagy forgalmi okok – így különösen a vonalvezetésből adódó előzési lehetőségek hiánya, illetve a forgalom nagysága, jellege és összetételi aránya – miatt a gépjármű sebességének lecsökkenéséből adódó forgalom-lefolyást zavaró hatás csökkentése érdekében erre szükség van.

(2) A forgalmi irányonként kettőnél több forgalmi sávval rendelkező közutak esetén nem kell előzési sávot létesíteni.

(3) Az előzési sáv oldalesését úgy kell megtervezni, hogy az a mellette lévő, azonos forgalmi irányú forgalmi sávval megegyezzen.

19. § (1) Az útpálya minden pontján biztosítani kell a megfelelő vízelvezetést az oldalesés és a hosszesés megtervezésével.

(2) Az útkorona, illetve a szegélyek közötti útburkolat felületét alkotó, egymáshoz kapcsolódó síkok esése közötti különbség legfeljebb 8,5 százalék lehet.

20. § Burkolt, gépjárműforgalom részére tervezett közutak helyszínrajzi íveiben – amennyiben az érintett közút tervezési sebessége eléri az 50 km/h értéket – az útpálya teljes szélességében a körív középpontja felé irányuló, a tervezési sebességhez igazodó, a gépjárművek útpályán tartásához (a 6.§. (6) bekezdés figyelembe vételével) szükséges nagyságú oldalesést kell tervezni kivéve, ha a körív sugara eléri vagy meghaladja az alábbi legkisebb körívsugár értékeket, amely esetekben az egyenes szakaszokon alkalmazott oldalesést, vagy tetőszelvényt is lehet tervezni:

- a) 130 km/h tervezési sebesség esetén 5500 méter,
- b) 110 km/h tervezési sebesség esetén 3500 méter,
- c) 90 km/h tervezési sebesség esetén 2500 méter,
- d) 70 km/h tervezési sebesség esetén 1500 méter,
- e) 50 km/h tervezési sebesség esetén 800 méter.

21. § (1) Burkolt, gépjárműforgalomra tervezési sebesség alapján tervezett közutak folyópályaszakaszain a forgalmi sáv szélesítését kell tervezni minden 200 méternél kisebb sugarú ívben, mely esetben a forgalmi sáv szélessége a szélesítéssel érintett szakaszon meghaladhatja az e rendelet 17. § (1) bekezdésében meghatározott értékét. Az útpálya-szélesítés forgalmi sávonkénti legkisebb mértékét a 4. számú mellékletben meghatározott képlet alapján kell kiszámítani.

(2) Az 50 km/h tervezési sebességet elérő tervezési sebességű utak esetén a forgalmi sávok számának növelését vagy csökkentését, szélességének növelését vagy csökkentését (útszűkület) a tervezési sebességtől függő geometriai méretekkel, átmenet biztosításával kell megtervezni.

(3) A forgalmi sávok számának csökkentése esetén a tervezés során elő kell segíteni, hogy az egymással szemben haladó forgalmi irányok között ne alakuljanak ki forgalmi konfliktushelyzetek.

(4) E rendelet 3. §-ában foglaltaknak megfelelően az (1) bekezdés előírásaitól épített vagy környezeti kötöttség esetén kérelemre eltérés engedélyezhető.

22. § (1) A forgalmi irányonként több – gépjármű forgalom számára létesített – forgalmi sávval rendelkező utak tervezése során az ellentétes irányú forgalmi irányokat minden esetben el kell választani egymástól.

(2) A (3) és (4) bekezdés szerinti eltéréssel a forgalmi irányonként több forgalmi sávval rendelkező utakon az ellentétes forgalmi irányok elválasztása történhet fizikai elválasztással, vagy kettős záróvonallal, azzal, hogy belterületen 50 km/h-t meg nem haladó tervezési sebesség esetén egy záróvonal is alkalmazható az elválasztás céljából.

(3) A forgalmi irányonként több forgalmi sávval rendelkező 70 km/h-nál nagyobb tervezési sebességű külterületi közutak csak fizikai elválasztással tervezhetők. 90 km/h-t meg nem haladó tervezési sebesség esetén nem szükséges fizikai elválasztást alkalmazni többlet forgalmi sávok esetén, ha az egyik irányban egy forgalmi sáv létesül és az ellentétes forgalmi irányokat kettős záróvonal választja el egymástól.

(4) 90 km/h-t meg nem haladó tervezési sebesség esetén nem szükséges fizikai elválasztást vagy kettős záróvonalat alkalmazni a közutak szintbeni csomópontjainak területén, ha a többlet forgalmi sáv a csomóponti mozgások megkönnyítése érdekében létesült.

23. § (1) A pályaszerkezetek kiválasztását és méretezését a tervezési élettartam, a tervezési forgalom nagysága alapján kell elvégezni.

(2) A közutak tervezése során az összefüggő felületet alkotó útpálya pályaszerkezetét azonos keresztmetszeten belül azonos teherbírású pályaszerkezettel kell kialakítani. Az előzőektől eltérően gyorsforgalmi utak üzemi sávját ütemezett kiépítés esetén, valamint belterületi közutak tervezése során a parkolásra és az autóbusz megállóhely céljára szolgáló felületek esetén méretezés alapján eltérő pályaszerkezet kialakítására is sor kerülhet.

24. § (1) Közúti alagút tervezése esetén a forgalmi irányonként egy forgalmi sávval rendelkező közutak mindkét forgalmi sávját azonos közúti alagútszelvényben kell vezetni.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérően a forgalmi irányonként több forgalmi sávval rendelkező közutakat – a geológiai viszonyoktól függően – forgalmi irányonként különálló közúti alagútszelvényben is lehet vezetni.

(3) Közúti alagútban a keresztmetszet kialakítását az átvezetendő forgalom számára szükséges szelvény mérete, az elhelyezendő tájékoztató és biztonsági berendezések, valamint az alagutak létesítésére vonatkozó egyéb jogszabály alapján kell megtervezni.

25. § A töltés és bevágás részüinek hajlását a földmunka talajfizikai jellemzőinek alapján, a töltés magasságának, illetve a bevágás mélységének figyelembe vételével kell megtervezni, biztosítva az állékonyságot.

26. § (1) Minden közlekedési felület teljes hosszában – az útkorona helyszínrajzi és hossz-szelvényi vonalvezetését és az útpálya kereszt-szelvényi kialakítását követve – az e §-ban írtak szerint biztosítani kell a közlekedés biztonságos lebonyolításához szükséges közúti ürszelvényt és azon kívüli szabadon tartandó teret.

(2) Gépjárműközlekedésre szolgáló közlekedési felületek – ide nem értve a parkolóterületeket – közúti ürszelvényének magassága 4,50 méter, amely magában foglal egy 0,5 méter általános biztonsági tartalékot. A tervezés során további 0,20 méter magasságot kell szabadon hagyni biztonsági tartalékként a későbbi esetleges felújítás szükségességére, illetve szerkezeti mozgások bekövetkezése esetére is figyelemmel.

(3) Külterületi, 70 km/h feletti tervezési sebességű közutak feletti műtárgy esetén – a műtárgy szerkezetének védelme érdekében a (2) bekezdésben meghatározott magasságon túl – egy 0,30 méter magas biztonsági zóna biztosítása szükséges új építésű műtárgyak esetén.

(4) E szakasz előírásait vasúti hidak alatti közúti átvezetések tekintetében a vasutakra vonatkozó jogszabályi előírások szerinti eltérésekkel kell alkalmazni.

(5) Szintbeni vasúti keresztezések esetén a közút magassági vonalvezetését a vasúti pálya figyelembe vételével kell megtervezni. A vasúti átgáton a közúti ürszelvényen felül a (2) bekezdésben foglalt 0,20 méter magasságú biztonsági tartalékot nem kell figyelembe venni.

(6) Kizárólagosan gyalogos, illetve kerékpáros közlekedésre szolgáló felületek esetében az ürszelvény magassága legalább 2,50 méter.

(7) Azon gépjárműközlekedésre szolgáló közutak esetén, ahol a (2) bekezdés előírásainak megfelelő ésszerű alternatív útvonal rendelkezésre áll, a (2) bekezdés szerinti közúti ürszelvény-magasság legfeljebb a (6) bekezdés szerinti ürszelvény-magasság értékig csökkenthető. Ilyen esetben a megfelelő forgalomszervezési és szabályozási intézkedéseket meg kell tervezni.

(8) Az ürszelvény oldala függőleges.

(9) A közúti ürszelvény minimális szélességét a szükséges keresztmetszeti elemekre vonatkozó szélességi előírások (így különösen a forgalmi sáv, többletforgalmi sáv, különleges forgalmi sáv, elválasztósáv, padka szélesség, oldalakadály-távolság) alapján meghatározott koronaél vonalától az útpálya tengelye felé mért 0,50 méter távolságban kell meghatározni.

(10) A közút tervezése során a szabadon tartandó térben kizárólag a közúti forgalom biztonságos lebonyolításával és a közút környezetvédelmével kapcsolatos úttartozékok, létesítmények helyezhetők el.

(11) A szabadon tartandó tér minimális szélessége a kialakított közúti ürszelvény tényleges szélétől számítva:

- a) gyorsforgalmi utak esetén 2,00 méter
- b) külterületi főutak esetén 1,50 méter,

c) külterületi mellékutak, külterületi kiszolgáló utak és külterületi gazdasági utak esetén 0,50 méter.

(12) Belterületi közutak és külterületi kerékpárutak esetén a közúti úrszelvényen túl további szabadon tartandó tér biztosítása nem szükséges.

(13) Az oldalakadály távolságon belül – e rendelet eltérő előírása hiányában – semmiféle akadály nem helyezhető el.

(14) Az útpályán a forgalmi sávok oldalakadály-távolsággal megnövelt szélességében útburkolatba beépíthető, elhelyezhető rázóburkolat, rázófelfestések, útburkolatba épített fényvisszavető prizma és az útburkolat síkjában elhelyezett vízelvezető létesítmények, közmű-fedlapok, valamint a buszsávnak, vagy a kötöttpályás közlekedés céljára szolgáló pályának a gépjárműforgalomtól való elválasztására és csomópontok térségében indokolt esetben sávok elválasztására egyedi kialakítású, az áthaladást fizikailag korlátozó, de nem megakadályozó figyelemfelhívó elemek (különösen fényvisszavető prizmasor, gömbsüvegsor, függőleges fényvisszavető jelzőfelülettel ellátott burkolati jelzőtest, illetve más hasonló célú berendezések) elhelyezhetők, azzal, hogy az 50 km/h-t elérő tervezési sebességű közutakon a burkolat síkjában elhelyezett víznyelő kizárólag a biztonsági sávban helyezhető el.

(15) Az útpályán a forgalmi sávokon kívül, de az oldalakadály távolságon belül elhelyezhető alacsony vagy ferde szegély, fizikai elválasztást biztosító beton terelőfal esetleges keréktelőről elemei, belterületi közutak esetén pedig kiemelt szegély is.

(16) Belterületi mellékutak esetén az oldalakadály-távolságba a közúti jelzőtáblák, valamint a parkolást gátló berendezések legfeljebb 0,25 méter szélességben belenyúlhatnak.

(17) Amennyiben a közút területén belül kötöttpályás közlekedés is elhelyezésre kerül, úgy annak tervezése során a vonatkozó jogszabályokat és műszaki követelményeket is figyelembe kell venni.

(18) E rendelet eltérő rendelkezése hiányában a forgalmi sáv melletti külső biztonsági sáv szélessége az oldalakadály-távolságba beleszámítandó.

5. Csomópontok és vasúti átjárók tervezése

27. § (1) A közút tervezése során lehetőség szerint az adott útvonalon az elsőbbségi és forgalmi viszonyok függvényében hasonló jellegű csomópontok létesüljenek.

(2) A csomópontok tervezése során a csomópont típusának kiválasztása, kialakítása és elhelyezése meghatározásakor a csomópontban találkozó utak hálózati szerepére és útkategóriába sorolására, a csomópont tervezési forgalmára és annak összetételére, a terület- és településszerkezeti adottságokra továbbá a csomópont környezeti körülményeire, a közlekedésbiztonsági követelményekre, valamint a gazdaságossági szempontokra figyelemmel kell lenni.

(3) A csomópontok tervezése során biztosítani kell a következő szempontok egyidejű érvényesülését a)

- a) észlelhetőség,
- b) felfoghatóság,
- c) láthatóság, és
- d) járhatóság.

(4) Ütemezett csomópont-kialakítás esetén valamennyi ütemet meg kell tervezni a 12. § szerint, olyan részletezettséggel, mellyel igazolható, hogy az egyes ütemek egymásból fejleszthetők.

28. § (1) A csomópont műszaki jellemzőit az egyes csomóponti irányokban jelentkező forgalmi igények alapján kell meghatározni, különös figyelemmel a forgalomnagyságra és ezen belül a nehéz tehergépjárművek részarányára, az autóbuszforgalom részarányára, valamint a gyalogos- és kerékpáros forgalom igényeire.

(2) A csomópontok tervezése során törekedni kell az elsőbbségi jog geometriai kifejezésére, és az elsőbbségi viszonyokat a közlekedők számára észlelhetővé kell tenni.

(3) A körforgalmú csomópontnak nem minősülő csomópontok tervezése során az áthaladási elsőbbség meghatározásakor az úthálózati hierarchiát kell alapul venni, és a magasabb szintű útkategóriába tartozó közút áthaladási elsőbbségét kell biztosítani, kivéve, ha az alacsonyabb szintű útkategóriába tartozó út forgalomnagyságának mértéke vagy egyéb közlekedésbiztonsági követelmények az alacsonyabb szintű útkategóriába tartozó út számára történő áthaladási elsőbbség biztosítását indokolják. Azonos útkategóriába tartozó utak esetén a nagyobb forgalmú út, ha a forgalomnagyságban lényeges különbség nincs, akkor a közösségi közlekedés járművei által használt közút számára kell a csomópontban elsőbbségi jogot biztosítani a tervezés során.

29. § A csomóponton átmenő forgalmi sávokat – amennyiben a jogszabály eltérően nem rendelkezik – a csomópontot megelőző útszakaszon alkalmazott szélesség változtatása nélkül kell átvezetni.

30. § (1) A csomóponti ágak kialakításától, elsőbbségi viszonyaitól és sebességszabályozásától függően kell a megállási rálátási területet, elindulási rálátási területet, illetve a közeledési rálátási területet meghatározni.

(2) Közutak – beleértve a gépjárműforgalomra tervezett közutakat és a kerékpáros forgalomra tervezett közutakat is – egymással alkotott keresztezése esetén a csomópont alárendelt ágában kell biztosítani az elindulási rálátási területet.

(3) A rálátási területet 1,00 métertől 2,5 méterig terjedő szemmagasságból kell vizsgálni. A vizsgálatnál figyelembe kell venni az érintett közlekedési létesítmények tervezési sebességét, illetve az érintett közlekedési létesítményekre megengedett legnagyobb sebességet, a forgalom nagyságát, összetételét, valamint a közutak esetében a megközelítő útszakasz magassági vonalvezetésének paramétereit.

(4) A rálátási terület vizsgálata során nem kell figyelembe venni a közlekedés biztonsága érdekében elhelyezett közlekedésüzemi létesítményeket, ha azok önmagukban és együttesen sem akadályozzák a közeledő jármű észlelhetőségét.

(5) Vasúti átjárók tervezésekor a rálátási területek vizsgálata során az e §-ban foglaltakat is figyelembe kell venni.

31. § (1) Csomópontba önálló csomóponti ágként gyalogút nem vezethető be. Amennyiben a gyalogosforgalom megengedett, és annak várható mértéke ezt indokoltá teszi a gyalogosforgalom számára kijelölt gyalogos-átkelőhelyet, vagy gyalogos átvezetést kell biztosítani.

(2) Gépjárműforgalomra tervezett közút közvetlen közelében, azzal párhuzamosan vezetett kerékpárútnak a gépjárműforgalomra tervezett közúton történő átvezetése esetén e rendelet minimális csomóponttávolságra vonatkozó előírásait nem kell figyelembe venni. Gépjárműforgalomra tervezett közút és kerékpárút keresztezése esetén az elsőbbségi viszonyok jelzését minden esetben meg kell tervezni.

32. § (1) A csomópontok kialakítási módja lehet

- a) külön szintű, vagy
- b) szintbeni.

(2) A szintbeni csomópontok kialakítási módja lehet

- a) járműosztályozós,
- b) járműosztályozó nélküli, vagy
- c) körforgalmú.

(3) Az útsatlakozás – ide nem értve a kapubejárót – és a járműosztályozó nélküli csomópont geometriai tervezése során a szintbeni járműosztályozós csomópontokra vonatkozó előírásokat kell figyelembe venni.

33. § (1) A közutak külön szintű csomópontjainak elemei az 5. mellékletben rögzített minta ábra szerint különösen:

- a) az átmenő főpálya,
- b) a keresztező pálya,
- c) az összekötő pálya,
- d) az összekötő ág, és
- e) a gyűjtő-elosztópálya.

(2) A külön szintű csomópontok esetében az összekötő pályák vagy összekötő ágak (a továbbiakban együtt: csomóponti ágak) kialakítása lehet

- a) közvetlen,
- b) félig közvetlen, vagy
- c) közvetett.

(3) A külön szintű csomópontokon belül a forgalmi sávok mellett különösen a következő többlet forgalmi sávok tervezhetők:

- a) az irányrendeződési sáv,
- b) a lassító sáv, és
- c) a gyorsító sáv.

(4) A csomóponti ágak által bezárt területeknek az üzemeltető járművei általi megközelíthetőségét biztosítani kell.

(5) A külön szintű csomópontok csomóponti ágainak szintbeni csomópontjai a szintbeni csomópontokra vonatkozó előírások szerint tervezendők.

(6) Egy csomópontrendszeren belül az alcsomópontok távolságára a minimális csomóponti távolságokra vonatkozó előírásokat nem kell figyelembe venni.

34. § (1) A szintbeni csomópontoknál közvetlen kialakítású csomóponti ág is tervezhető.

(2) A szintbeni csomópontoknál az egyes csomóponti ágak, forgalmi irányok elválasztására forgalomterelő sziget létesíthető.

35. § (1) A járműosztályozós csomópontokon belül a forgalmi sávok mellett különösen a következő többlet forgalmi sávok tervezhetők:

- a) a balra kanyarodó sáv,
- b) a jobbra kanyarodó sáv,
- c) a becsatlakozást segítő sáv.

(2) A járműosztályozós és a járműosztályozó nélküli csomópontok tervezése során a környezeti körülmények függvényében a szintbeni csomópontok területén

- a) a helyszínrajzi kialakítást, vagy
- b) a járműosztályozókban vagy a felállási szakaszon legalább 25 méter hosszban a hossz-szelvényi kialakítást a gépjárművek elindulását elősegítő módon kell megtervezni.

(3) A jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontok geometriáját a jelzőlámpa nélküli szintbeni csomópontokra vonatkozó előírások szerint kell megtervezni.

(4) A jelzőlámpás csomópontot úgy kell megtervezni, hogy az elsőbbségi viszonyok egyértelműen szabályozottak legyenek valamennyi közlekedő számára a jelzőlámpa üzemképtelen, vagy sárga villogó üzemmódja esetén is.

36. § (1) Körforgalmú csomópontok tervezése során a körpályán haladó járművek számára kell elsőbbséget biztosítani.

(2) A körforgalmú csomópontok – járműforgalom átvezetésére szolgáló – elemei különösen:

- a) a körpálya,
- b) a belépő ág, és
- c) a kilépő ág.

(3) A körforgalmú csomópontok további elemei lehetnek az adott körforgalmú csomópont tényleges kialakítása függvényében különösen

- a) a középsziget,
- b) a járható gyűrű,
- c) a közvetlen összekötő ág, és
- d) a forgalomterelő sziget a csomóponti ágon a körpályára belépő és kilépő forgalom elválasztására.

(4) A körpálya szélességének meghatározásához a forgalom nagysága és összetétele alapján geometriai tervezés szükséges.

(5) A körforgalmú csomópont geometriájának kialakításával nagyobb sebességű szabálytalan áthaladás lehetőségét csökkenteni szükséges.

(6) A körpálya vonalvezetése eltérhet a szabályos körgeometriától.

(7) Egysávos körforgalmú csomópont körpályájának, továbbá többsávos körforgalmú csomópont körpályája egysávos részeinek szélessége legfeljebb 6,0 méter lehet, bele nem értve a legfeljebb 2,0 méter szélességű járható gyűrű szélességét.

- (8) Külterületi többsávos körforgalmú csomópont legfeljebb 4 ággal tervezhető.
- (9) Belterületi irányított áthaladású körforgalmú csomópont tervezése során törekedni kell a legfeljebb 4 ággal történő kialakításra.
- (10) A körpályára ugyanazon közútról belépő és oda kilépő ág együttesen egy ágnak tekintendő az e rendelet alapján maximálisan tervezhető ágak számítása szempontjából.
- (11) Járható – épített vagy festett – középszigettel kialakított körforgalmú csomópont csak belterületi közutakon – ide nem értve a belterületi kiemelt utakat és belterületi főutakat – alkalmazható.
- (12) Körforgalmú csomópont körpályáján jelzőlámpás forgalomirányítás nem tervezhető, azonban belterületi közutakon tervezhető olyan körpálya, amelyen az e rendeletben előírt csomóponttávolságok figyelmen kívül hagyásával jelzőlámpás csomópontokat alakítanak ki.
- (13) Amennyiben a körforgalmú csomópontban közvilágítás létesül, a közvilágítási oszlopokat a belépő ágak jobb oldalán és a körpálya külső szélén kell elhelyezni. A 10 méternél nagyobb belső sugarú körforgalmak esetében a középszigeten is elhelyezhető közvilágítási oszlop a körpályától legalább 10 méterre, ha ezzel a körpálya külső szélére helyezendő oszlopok kiválthatóak. A körpályára belépő és a körpályáról kilépő forgalom elválasztására a csomóponti ágakra telepített forgalomterelő szigetekre közvilágítási oszlop nem tervezhető.
- (14) Külterületi körforgalmú csomópont középszigetén nem közlekedési célú építmény nem helyezhető el.
- (15) E rendelet 3. §-ában foglaltaknak megfelelően a (14) bekezdés előírásaitól kérelemre eltérés engedélyezhető. Ebben az esetben a csomópont megvilágításáról gondoskodni kell, egyéb kérdésekben az eltérési engedélyben foglaltak az irányadók.
- 37. § (1)** A körforgalmú csomópontok minden ágában, továbbá a járműosztályozós és a járműosztályozó nélküli csomópontok alárendelt ágaiban biztosítani kell a megállási rálátási területet.
- (2) A megállási rálátási területet az adott útpálya tervezési sebessége mértékével összhangban kell biztosítani.
- (3) Azon gépjárműforgalomra tervezett közutak esetén, melyek tervezésének alapja a járhatóság, 30 km/h tervezési sebességnek megfelelő rálátási területet kell figyelembe venni a tervezés során.
- (4) Azon kerékpárutak esetén, melyek tervezésének alapja a járhatóság, 20 km/h tervezési sebességnek megfelelő rálátási területet kell figyelembe venni a tervezés során.
- (5) Amennyiben a megállási rálátási terület a környezeti körülményekre tekintettel nem biztosítható, úgy a közlekedésbiztonság érdekében a szükséges forgalomszabályozási megoldásokat – például előjelző tábla – meg kell tervezni.
- 38. § (1)** A vasúti átjáróban az áthaladó közúti járművek, illetve a közúti csomópont felé haladó, elsőbbségadásra kötelezett járművek részére a vasúti pályán, illetve az elsőbbséggel rendelkező közúton közlekedő járművek láthatósága érdekében biztosítani szükséges a közeledési rálátási területet.

(2) Amennyiben a vasúti átjáróban az (1) bekezdés szerinti közeledési rálátási terület nem biztosítható, akkor a járművek részére „ÁLLJ! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla kihelyezésével, legalább fénysorompóval biztosított vasúti átjáró létesítésével, és a gyalogosok részére a közvetlen áthaladást megakadályozó műszaki berendezés elhelyezésével együtt elegendő az elindulási rálátási terület biztosítása.

(3) Amennyiben a közúti csomópontban az (1) bekezdés szerinti közeledési rálátási terület nem biztosítható, akkor a járművek részére „ÁLLJ! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla kihelyezésével együtt az elindulási rálátási területet szükséges biztosítani.

6. Kerékpárforgalmi létesítmények tervezésére vonatkozó előírások és a közutak tervezésének egyéb szempontjai

39. § A kerékpárforgalmi létesítmények típusának megválasztása és tervezése során figyelembe kell venni különösen:

- a) a gépjárműforgalom nagyságát és összetételét,
- b) a nehézgépjárművek arányát,
- c) a kerékpáros forgalom nagyságát és jellegét,
- d) a keresztezések gyakoriságát,
- e) a gépjárműforgalom engedélyezett sebességét,
- f) a gépjárművek parkolási módját és parkolási igényét,
- g) az épített és természetes környezetet.

40. § A különleges elemi hatások ellen a közutat és annak használóját, valamint a közút környezetét védő létesítmények és berendezések az útkoronán kívül is elhelyezhetők.

41. § Az adott forgalmi iránnyal ellentétes irányú közúti, vagy vasúti forgalom esetén vakítás elleni védelem biztosítása érdekében a közlekedés biztonságát jelentős mértékben zavaró hatás esetén a szükséges mértékben növénytelepítést, vagy vakítást gátló berendezést kell tervezni. Nem kell vakítás elleni védelmet tervezni az ellentétes irányú közúti forgalmak között akkor, ha a közúton a forgalmi irányok között nincs fizikai elválasztás.

42. § A közutak tervezése során a környezeti körülmények függvényében az esetleges kőomlás elleni védelmet meg kell tervezni.

43. § (1) A közutak vízelvezetését az egyes útkategóriákra irányadó további különös rendelkezések figyelembe vételével úgy kell megtervezni, hogy a keresztaszelvény burkolt, vagy burkolatlan felülete és alépítménye – a különleges időjárási körülményeket ide nem értve – sem a felszíni, sem a felszín alatti vízmozgásoktól ne károsodjék.

(2) A tervezés során a vízmozgások és károsítások elleni védekezést szolgáló megoldásokat, a vizek összegyűjtését és a befogadóig való elvezetését a vonatkozó tervekben rögzíteni kell.

(3) Meglévő közút fejlesztése és rekonstrukciója esetén a közút adottságainak, lefolyási viszonyainak megfelelő új vízelvezetést kell tervezni a befogadóig, összhangban a meglévő adottságokkal, függetlenül attól, hogy az eddigi állapot rendezett, vagy rendezetlen volt.

(4) A tervezés során biztosítani kell, hogy burkolatlan felületekről az útpályára ne kerülhessen víz.

(5) A tervezés során a burkolt közutak fagy elleni védelmét meg kell tervezni.

7. Műtárgyak, közúti forgalomszabályozás, biztonsági berendezések, közúti ellenőrző helyek

44. § (1) A műtárgyak tervezésére vonatkozó egyéb jogszabályok előírásainak betartásán túl, azok eltérő rendelkezése hiányában e § előírásait is be kell tartani.

(2) Azon közutak esetében, amelyeknél nagytávban kapacitásbővítéssel kell számolni, a műtárgyak építményeit (hidak alátámasztásait, hídfőit, alagutak üzemi létesítményeit, stb.) úgy kell megtervezni, hogy azok a távlati keresztmetszeti elrendezés esetén is megfelelőek legyenek.

(3) A közút felett átvezető műtárgy tervezése során a műtárgy megtámasztásait – a hídfőnek belső síkját, illetve közbenső alátámasztásainak (keretlábak, oszlopok, pillérek) elrendezését – az áthidalt út tengelyéhez kell igazítani, melytől eltérni csak különösen indokolt esetben, gazdasági ésszerűségi szempontok alapján lehet, e rendelet egyéb vonatkozó előírásainak betartásával. Az elválasztósávba kizárólag áttört vagy oszlopszerű alátámasztás tervezhető.

45. § A közutak tervezése során a közúti forgalom szabályozását a geometriai tervezéssel összhangban kell megtervezni.

46. § Közút tervezése esetén az útról való lesodródás veszélyének csökkentése érdekében passzív biztonsági berendezést (vezetőkorlátot, terelőfalat, stb.) kell tervezni 3,0 métert elérő töltésmagasság esetén, valamint 1,5 métert elérő támfalakon. A passzív biztonsági berendezés elhelyezésének kötelezettsége szempontjából a töltésmagasságnak a koronaél, illetve belterületen az útburkolat széle és az árok folyási fenékszintje közötti magasságkülönbséget kell tekinteni.

47. § Külterületi közutak tervezése esetén a pihenőhelyek és az útpályától fizikailag elválasztott közúti ellenőrző helyek esetében a közvilágítást meg kell tervezni.

48. § Belterületi közutak tervezése során az útkategóriának és a környezetnek megfelelő közvilágítást meg kell tervezni a helyi szabályozás figyelembe vételével.

8. Tervfázisok és munkarészeik, tartalmi követelményei és alkalmazásának feltételei

49. § Közutak tervezése során a műszaki tervek egyes tervfázisait egymásra épülve kell elkészíteni. A megelőző tervfázis a következő tervfázis kiindulási alapja. A tervek egyes munkarészeinek, valamint a szakági terveknek az összhangját biztosítani kell és figyelemmel kell lenni a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló jogszabály előírásaira.

50. § (1) Közutak tervezése során az építető köteles tanulmánytervet készíttetni, amennyiben a tervezési feladat műszaki – ideértve különösen a vonalvezetést, keresztmetszeti kialakítást, műtárgyigényt, területhasználatot, csomópontok kialakítását, környezeti hatásokat –, közlekedésbiztonsági vagy gazdaságossági szempontból egymástól érdemben eltérő megoldási változatokkal is megvalósítható.

(2) Amennyiben az (1) bekezdés alapján önálló tanulmányterv készítésére nem kerül sor, úgy az önálló tanulmányterv készítése helyett az építési engedélyezési tervek készítésén belül önálló részfeladatként kell elvégezni az egyes tervezési elemek, lehetséges műszaki megoldások vizsgálatát.

(3) A tanulmánytervben a tervezési feladat jellege és bonyolultsága függvényében kell vizsgálni a műszaki, közlekedésbiztonsági és gazdaságossági szempontok szerinti megoldási változatokat, továbbá az azokat alkotó lényeges tervezési elemek alap- és részletváltozatait.

(4) A tanulmánytervben vizsgált megoldási változatok értékelése alapján köteles a tervező javaslatot tenni a követő tervfázisban továbbtervezendő változatra.

(5) A tanulmányterv, illetve az előzmény tervek alapján – az 51. § szerinti értékelemzés javaslatait is figyelembe véve – köteles az építtető meghatározni az engedélyezési terv elkészítése alapjául szolgáló tervezési feltételeket.

51. § (1) A közút építtetője a tanulmánytervet készítő tervezőtől független értékelemzővel köteles értékelemzést készíttetni a tanulmányterv bírálati terve alapján minden olyan beruházás esetében, melynek becsült értéke az 500 000 000 Ft összeget meghaladja.

(2) Az építtető az építési engedélyezési tervet készítő tervezőtől független értékelemzővel köteles az engedélyezési terv értékelemzését elkészíttetni az engedélyezési terv bírálati terve alapján, az engedélyezési hatósághoz történő benyújtását megelőzően, minden olyan beruházás esetében, melynek becsült értéke az 10 000 000 000 Ft összeget meghaladja.

(3) A (2) bekezdés szerinti előírások nem kötelezik a közút építtetőjét, amennyiben tanulmányterv és ahhoz kapcsolódó értékelemzés készítésére sor került.

(4) Az értékelemzési javaslatok az építtető számára nem kötelezőek, azok elfogadásáról – és a tanulmányterv, illetve az engedélyezési terv megfelelő módosításáról, vagy a követő tervfázisba történő beépítéséről – vagy elutasításáról az építtető köteles dönteni.

52. § Az építési engedélyezési eljárás alapjául szolgáló építési engedélyezési tervet az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezésére vonatkozó jogszabályi előírások szerinti tartalommal kell elkészíteni – amennyiben tanulmányterv készült – a tanulmányterv alapján.

53. § (1) A jogerős építési engedély alapján az építtető köteles kiviteli tervet készíttetni az érintett közút megvalósítására alkalmas, a műszaki kialakításokat és megoldásokat részletesen tartalmazó formában, legalább olyan kidolgozottsággal, melynek alapján a szakkivitelező a kivitelezést a tervezett minőségben el tudja végezni.

(2) A kiviteli terv hatósági jóváhagyására az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezésére vonatkozó jogszabályban előírt esetben a vonatkozó jogszabályi előírásokkal összhangban kell sort keríteni.

54. § (1) Az 50 km/h-t elérő tervezési sebességű közutak kivitelezésének befejezését követően az építtető köteles a kiviteli terv szerinti részletezettséggel, a közút leendő kezelőjével egyeztetett digitális, szerkeszthető formátumban elkészíttetni a megvalósult építmény helyszíni felmérése alapján a megvalósulási tervet.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérően kapubejárók kivitelezése befejezését követően a megvalósulási terv kizárólag papír alapú formátumban is elkészíthető.

(3) Az (1) bekezdésben nem említett közutak megvalósulási terve az (1) bekezdésben rögzített formátumtól eltérő formátumban is elkészíthető a közút leendő kezelőjével egyeztetettek szerint.

(4) A megvalósulási terven fel kell tüntetni vagy ahhoz csatolni kell a kivitelező felelős műszaki vezetőjének és a műszaki ellenőrnek a nyilatkozatát, annak igazolására, hogy a megvalósulási terv az elkészült létesítmény tényleges állapotát tünteti fel.

55. § (1) Az építtető a tanulmányterven, építési engedélyezési terven, kiviteli terven, megvalósulási terven kívül bármilyen más terv, illetve vizsgálat (beleértve a műszaki, forgalmi, gazdaságossági vizsgálatot, koncepciót, döntéselőkészítő és megvalósíthatósági tanulmányt, stb. együttesen a továbbiakban: egyéb terv) elkészíttetésére is jogosult, azonban ezek nem helyettesíthetik a jogszabályban rögzített egyéb tervezéssel összefüggő kötelezettségek teljesítését.

(2) Az építtető a tervfázisokat és egyéb terveket együtt és külön-külön is megrendelheti.

9. Tervzsűri

56. § (1) Gyorsforgalmi utakat, külterületi főutakat, belterületi kiemelt utakat és belterületi főutakat érintő olyan 500 000 000 Ft-ot elérő becsült értékű, új út építésének, illetve meglévő közút fejlesztésének vagy rekonstrukciójának minősülő építési beruházások esetén a tanulmányterv véglegesítését követően az építtető köteles tervzsűrit összehívni legkésőbb 10 munkanappal a tervzsűri első ülésének tervezett napja előtt, és arra a (4) és (5) bekezdésben megjelölt szervezeteket meghívni. A tervzsűri első ülésének tervezett napja előtt legkésőbb 8 munkanappal az építtető köteles az érintett beruházás lényegi elemeiről legalább olyan szintű tájékoztatást nyújtani, melynek alapján a képviselőt delegálni jogosult szervezetek döntést hozhatnak arról, hogy a tervzsűriben képviseltetni kívánják-e magukat.

(2) Az (1) bekezdésben nem szereplő tervfázisok és az egyéb tervek vonatkozásában az építtető tervzsűrit bármikor összehívhat. Az építtető jogosult tervzsűrit összehívni az (1) bekezdésben nem hivatkozott útkategóriákba tartozó utakat érintő beruházások egyes tervfázisaihoz, illetve egyéb terveihez is.

(3) A tervzsűrizési eljárás keretében az adott tervfázishoz, illetve egyéb tervhez tartozó bírálati terv, az értékelemzés, valamint az építtető által az adott tervezési folyamathoz kapcsolódóan elkészítettett valamennyi egyéb vizsgálat lényegi megállapításai kerülnek zsűrizésre.

(4) A tervzsűribe a következő szervezetek küldhetnek szavazati joggal rendelkező képviselőt:

- a) az építtető,
- b) a föléletesítményként tervezett közút tulajdonosa vagy vagyonkezelője (amennyiben ez különbözik az építtetőtől),
- c) a föléletesítményként tervezett közút jövőbeli közútkezelője (amennyiben ez ismert és különbözik az építtetőtől és a tulajdonostól, illetve vagyonkezelőtől),
- d) a közlekedésért felelős miniszter által vezetett minisztérium, és
- e) a közlekedési hatóság.

(5) A tervzsűribe a következő szervezetek küldhetnek tanácskozási joggal rendelkező képviselőt: finanszírozó képviselője, ha ez eltér a (2) pontban felsorolt szervezetektől,

- a) a MAÚT Magyar Út- és Vasúti Társaság,
- b) a Magyar Mérnöki Kamara, és
- c) a Közlekedéstudományi Egyesület
- d) a (4) bekezdés szerinti szervezetek által delegált további képviselők.

(6) Az (5) bekezdésben foglalt szervezeteken túl az építtető meghívása esetén a tervzsűribe a következő szervezetek küldhetnek tanácskozási joggal rendelkező képviselőt:

- a) a közúthoz csatlakozó létesítmények, utak, közutak tulajdonosai, vagyongazdálkodói, közútkezelői.
- b) azon további szervezetek, akiket meghív az építető.

(7) A tervzsűri elnöke a közlekedésért felelős miniszter által vezetett minisztérium delegáltja. A közlekedésért felelős miniszter által vezetett minisztérium delegáltjának távolléte esetén a tervzsűri jelenlévő, szavazati joggal rendelkező tagjai maguk közül elnököt választanak. A tervzsűri határozatképes, ha szavazati joggal rendelkező tagjainak több mint fele jelen van.

(8) A tervzsűri a javaslatait egyszerű többséggel hozza meg. Szavazategyenlőség esetén az elnök szavazata dönt.

(9) A tervzsűriről jegyzőkönyvet kell készíteni. A jegyzőkönyvet a tervhez csatolni szükséges. A tervzsűri jegyzőkönyvbe foglalt javaslatának elfogadásáról az építető hoz döntést a megrendelő tájékoztatásával, az elvetett javaslatokat az elvetés indoklásával az építető dokumentálni köteles, és azt a tervek mellékleteként szerepeltetni kell.

III. FEJEZET

GYORSFORGALMI UTAK TERVEZÉSÉRE VONATKOZÓ KÜLÖNÖS SZABÁLYOK

10. Gyorsforgalmi utak főbb műszaki jellemzői

57. § (1) Gyorsforgalmi utak tervezése során biztosítani kell az alábbi követelmények érvényesülését:

- a) forgalmi irányonként legalább kettő forgalmi sávot kell tervezni,
- b) a gyorsforgalmi út főpályájának, gyűjtő-elosztó pályájának és csomóponti összekötő pályáinak minden közúti keresztezését külön szinten kell megvalósítani,
- c) a közforgalom számára kizárólag a csomópontokban, vagy pihenőhellyel kombinált csomópontban (illetve gyorsutak esetén a jobbra kisíves csatlakozások és kiválások helyszínein) lehet fel- és lehajtási lehetőséget biztosítani,
- d) a főpályájáról történő lehajtás (gyorsutak szintbeni csomópontjai kivételével) csak irányrendeződési sáv vagy lassítószáv, a főpályára történő felhajtás csak irányrendeződési sáv vagy gyorsítószáv kialakításával tervezhető,
- e) egymást követő forgalmi csomópontok esetén a megelőző gyorsítószáv végétől – vagy ennek hiányában a megelőző csatlakozási ponttól mért 250 métertől – a követő lassítószáv elejéig – vagy ennek hiányában a követő elválasztási ponttól visszafelé mért 250 méterig – mért távolság 2,0 kilométernél (egymást követő csomópont és pihenőhely esetén 1,0 kilométernél) kevesebb nem lehet,
- f) a közút menti ingatlanokhoz közvetlen csatlakozás nem biztosítható,
- g) a környező területektől a gyorsforgalmi utat kerítéssel vagy más fizikai akadállyal kell elválasztani,
- h) a közösségi közlekedési járművek megállóhelyei a gyorsforgalmi úton nem helyezhetők el,
- i) várakozási lehetőség csak az erre a célra létesített pihenőhelyeken biztosítható,
- j) a települések beépített vagy távlatban beépítésre szánt területein áthaladó, vagy azt érintő gyorsforgalmi utakra csak a hálózati szempontokból szükséges csomópontokban megengedett a csatlakozás biztosítása,
- k) a gyorsforgalmi utak tervezése során – annak biztosítása érdekében, hogy a gyorsforgalmi utak menti terület használata a közlekedésbiztonságot ne veszélyeztethesse, a forgalomlefordulást ne zavarhassa – a technikai és védelmi berendezéseket (például kerítés, vakítást gátló berendezések, védőnövényszet, stb.) a területhasználattal összhangban, már a vonalvezetéssel együtt meg kell tervezni, és
- l) a gyorsforgalmi utak részeként kerékpárforgalmi létesítmények nem tervezhetők, kivéve a gyorsforgalmi utat keresztező kerékpárosok által is használható alul-, illetve felüljárókat, valamint a gyorsforgalmi út 100 méternél hosszabb műtárgyain a gépjármű forgalomtól fizikai elválasztó berendezéssel elválasztott, a gyorsforgalmi út főpályája mentén elhelyezkedő kerékpárforgalmi létesítményeket,
- m) a vasút külön szintű keresztezését.

(2) Gyorsutak esetén az (1) bekezdés b), h) és l) pontjának előírásait nem kell alkalmazni.

(3) E rendelet 3. §-ában foglaltaknak megfelelően az (1) bekezdés e) pontjának előírásaitól kérelemre eltérés engedélyezhető. Ebben az esetben a minimális távolság mértékére az eltérési engedélyben foglaltak az irányadók.

(4) E rendelet 3. §-ában foglaltaknak megfelelően az (1) bekezdés a) pontjának előírásaitól alól az e rendelet hatálybalépésekor már meglévő forgalmi irányonként egy forgalmi sávós autópályák fejlesztése, illetve rekonstrukciója esetén eltérés engedélyezhető. Ebben az esetben azonban biztosítani kell az alábbi követelmények betartását is:

a) leállásra alkalmas stabilizált padkát kell létesíteni mindkét forgalmi irányban, üzemi sáv, illetve burkolt padka nem létesíthető, azzal, hogy vízelvezetési célból legfeljebb 1,0 méter szélességgel a padka burkolható, és

b) legalább két kilométerenként a teherjárművek leállítására is alkalmas leállóöblöt vagy pihenőhelyet kell létesíteni, kivéve az adott irányban két kilométernél rövidebb egy forgalmi sávú szakaszokat, valamint azon a szakaszon ahol az adott irányban bármilyen többlet forgalmi sáv került kialakításra.

(5) E rendelet 3. §-ában foglaltaknak megfelelően gyorsutak esetén az (1) bekezdés f) pontjának előírásaitól kérelemre eltérés engedélyezhető. Ebben az esetben a fel- és lehajtási lehetőségek biztosítására az eltérési engedélyben foglaltak az irányadók.

58. § Az autópálya tervezése során az 57. §-ban meghatározott követelményeken túl biztosítani kell az alábbi követelmények érvényesülését is:

a) a forgalmi irányokat az áthajtást fizikailag is akadályozó berendezéssel és annak hatástartománya figyelembe vételével megállapított szükséges – de legalább 3,60 méter – szélességű középső elválasztósávval kell elválasztani, vagy a forgalmi irányok részére elkülönített pályát kell építeni, és

b) forgalmi irányonként a menetirány szerinti jobb oldalon üzemi sávot kell létesíteni, kivéve a gyorsító- és lassító sávok mellett; közúti alagútban és 150 méternél hosszabb műtárgyakon, amelyek esetében egyedileg, külön műszaki-gazdaságossági vizsgálattal kell meghatározni az üzemi sávok alkalmazásának szükségességét.

59. § Autópályák tervezése során az 57. §-ban meghatározott követelményeken túl biztosítani kell az alábbi követelmények érvényesülését is:

a) forgalmi irányokat áthajtást fizikailag is akadályozó elválasztó berendezéssel és annak hatástartománya figyelembe vételével – mely legfeljebb az ellentétes forgalmi irány belső forgalmi sávjába 1,00 méteres szélességben nyúlhat be – megállapított szükséges szélességű – de legalább 2,50 méter széles – középső elválasztósávval kell elválasztani, vagy a forgalmi irányok részére elkülönített pályát kell építeni, és

b) forgalmi irányonként a menetirány szerinti jobb oldalon üzemi sávot vagy leállásra alkalmas stabilizált padkát kell létesíteni, kivéve a gyorsító- és lassító sávok melletti szakaszokon; közúti alagútban és 150 méternél hosszabb műtárgyakon egyedileg, külön műszaki-gazdaságossági vizsgálattal kell meghatározni az üzemi sávok alkalmazásának szükségességét.

60. § Gyorsút tervezése során az 57. §-ban és az 59. § a) pontban meghatározott követelményeken túl biztosítani kell forgalmi irányonként a menetirány szerinti jobb oldalon stabilizált padka létesítését.

61. § (1) E rendelet eltérő előírása hiányában e rendelet gyorsforgalmi utakra vonatkozó előírásait megfelelően alkalmazni kell a gyorsforgalmi út főpályája mellett a gyorsforgalmi út összekötő pályájára is.

(2) Gyorsforgalmi utak különbszintű csomópontjai elemeinek tervezési sebességét a csomópontban csatlakozó utak tervezési sebességei közül a magasabb tervezési sebesség figyelembe vételével kell meghatározni.

(3) Gyorsforgalmi utak összekötő ágai tervezése során a ténylegesen alkalmazott tervezési sebessége alapján irányadó műszaki jellemzőket kell alkalmazni.

11. Gyorsforgalmi utak forgalmi tervezése, vonalvezetése, keresztaszvéný kialakítása

62. § (1) A forgalmi sávok szélessége az autópályák főpályája esetében 3,75 méter, azzal, hogy autópályá tervezése során a belső forgalmi sáv szélessége az építettő döntése alapján 0,25 méterrel csökkenthető.

(2) A forgalmi sávok szélessége az autóutak, gyorsutak főpályája esetében legalább 3,50 méter, azzal, autóút, gyorsút tervezése során a belső forgalmi sáv szélessége az építettő döntése alapján 0,25 méterrel csökkenthető.

(3) Az üzemi sáv szélessége autópályák esetében legalább 3,00 méter, autóutak esetén – amennyiben üzemi sáv létesítésére sor kerül – legalább 2,50 méter.

63. § E rendelet 18. § (1) bekezdésében foglaltakon túl a forgalmi irányonként háromnál kevesebb forgalmi sávval rendelkező gyorsforgalmi utakon az előzési sáv létesítésének szükségességét abban az esetben kell vizsgálni, ha a hossz-asvéný emelkedése legalább 500 méter hosszön eléri vagy meghaladja a 3 százalékot.

64. § (1) Gyorsforgalmi út esetén a tervezett középső elválasztósáv magában foglalja a belső biztonsági sávot is, melynek szélességét a középső elválasztósáv keresztmetszeti szélességébe kell beszámítani.

(2) Ha a középső elválasztósávban műtárgy-alátámasztás vagy más építmény van, akkor a középső elválasztósáv szélességének meghatározásakor figyelembe kell venni a középső elválasztósáv területén elhelyezendő egyéb keresztaszvénýi elemek oldalakadály-távolsággal megnövelt méretét.

(3) Burkolt középső elválasztósávot kell tervezni,

- a) ha a töltés vagy bevágás anyaga vízérzékeny vagy az esésviszonyok szükségessé teszik, vagy
- b) ha a fizikai elválasztás műszaki kialakítása ezt egyébként szükségessé teszi.

(4) A (3) bekezdésben nem említett esetekben burkolatlan középső elválasztósáv alakítható ki, oly módon, hogy arról víz a forgalmi sávokra (útpályára) ne kerülhessen. A burkolatlan középső elválasztósávot humusználni és füvesíteni kell, benne e rendelet előírásainak betartása mellett sövény is telepíthető.

65. § A gyorsforgalmi utak szélső elválasztósávjainak kialakítására a középső elválasztósávokra vonatkozó előírásokat kell alkalmazni.

66. § A gyorsforgalmi úton belső biztonsági sávot kell tervezni a belső forgalmi sáv mentén, teljes hosszban. A belső biztonsági sáv szélessége autópályá esetén 0,50 méter, autóút, gyorsút esetén 0,25 méter. A belső biztonsági sáv útpályaszerkezetének és oldalesésének meg kell egyeznie a mellette lévő forgalmi sávval.

67. § (1) Autópályán az üzemi sáv mellett legalább 1,00 méter, a többlet forgalmi sáv mellett legalább 2,00 méter széles padkát kell tervezni.

(2) Autóúton a forgalmi sáv mellett – amennyiben üzemi sáv létesítésére nem kerül sor – legalább 3,00 méter széles leállásra alkalmas stabilizált padkát, üzemi sáv létesítése esetén az üzemi sáv mellett legalább 1,00 méter széles padkát, többlet forgalmi sáv mellett legalább 2,00 méter széles padkát kell tervezni.

(3) Gyorsúton a forgalmi sáv mellett legalább 2,25, legfeljebb 3,00 méter széles stabilizált padkát kell tervezni.

68. § Gyorsforgalmi úton külső biztonsági sávot kell tervezni a külső forgalmi sáv külső széle mentén, teljes hosszban. A külső biztonsági sáv az üzemi sáv vagy – ennek hiányában – a padka része. A külső biztonsági sáv szélessége 0,25 méter. A külső biztonsági sáv útpályaszerkezetének és oldalesésének meg kell egyeznie a mellette lévő forgalmi sávéval.

12. Gyorsforgalmi utak csomópontjainak tervezése

69. § A gyorsforgalmi utak egymással alkotott csomópontjainak tervezése során – ha az gazdaságosan kialakítható – a nagyobb forgalmú csomóponti irányoknak kedvezőbb kialakítást kell biztosítani. Ennek megfelelően a fő forgalmi irányokat lehetőleg közvetlen vagy félig közvetlen összekötő pályával, vagy összekötő ággal, míg a többi forgalmi áramlatot irányuk, jelentőségük és nagyságuk függvényében kell vezetni akár közvetett összekötő pályával, vagy összekötő ággal is.

70. § (1) Gyorsforgalmi utak csomópontjainak összekötő pályái mellett üzemi sávot kell létesíteni, ha legalább az egyik gyorsforgalmi út csomópontba bevezető folyópálya szakaszán üzemi sáv létesült.

(2) Autópályák és autóutak csomópontjainak összekötő ágaiban biztosítani kell a legalább 6,00 méter széles burkolt felületet, egysávós kialakítás esetén az előzési lehetőség forgalomtechnikai megakadályozásával, illetve tiltásával vagy legfeljebb 5,50 méter széles forgalmi sáv tervezésével.

13. Gyorsforgalmi utak pihenőhelyeinek kialakítása

71. § (1) Gyorsforgalmi utak tervezése során egyszerű vagy komplex pihenőhely alakítható ki.

(2) A pihenőhelyet elválasztósávval kell a gyorsforgalmi úttól elválasztani.

(3) A pihenőhely kialakítása lehet egyoldali vagy kétoldali. Egyoldali komplex pihenőhely esetében a pihenőhely megközelítését a másik forgalmi irányból is – legfeljebb 3 km hosszúságú útvonallal – biztosítani kell.

(4) A pihenőhely gyorsforgalmi úti kapcsolatát irányonként egy gyorsítósávós felhajtással és egy lassítósávós lehajtással kell megoldani.

(5) Autópályákon és autóutakon a pihenőhelyek egymástól mért legnagyobb távolsága legfeljebb 25 kilométer lehet.

(6) Gyorsforgalmi utakon a komplex pihenőhelyek legkisebb egymástól mért távolsága 30 kilométer, autópályákon és autóutakon a legnagyobb egymástól mért távolsága 60 kilométer lehet.

(7) E rendelet 3. §-ában foglaltaknak megfelelően a (6) bekezdés előírásaitól kérelemre eltérés engedélyezhető. Ebben az esetben a minimális távolság mértékére az eltérési engedélyben foglaltak az irányadók.

72. § (1) Az egyszerű pihenőhelyen az alábbi létesítményeket kell tervezni:

a) megállási lehetőség a forgalmi vizsgálatok adatai alapján szükséges számú gépjármű, de legalább 20 személygépkocsi – melyből kettő mozgáskorlátozottak részére kijelölt megállási lehetőség – és 12 járműszerelvény számára,

- b) legszükségesebb utaskiszolgálást nyújtó létesítmény (illemhely, mosdó, pelenkázó),
- c) parkosított környezet, asztal, pad, hulladékgyűjtő,
- d) közvilágítás, és
- e) a pihenőhely azonosítására alkalmas megjelölés.

(2) Jogszabály eltérő rendelkezése hiányában az (1) bekezdés b) pontjában előírt illemhely tervezése során legalább 6 darab illemhely tervezendő.

(3) Egyszerű pihenőhelyen az (1) bekezdésben foglaltakon túl az építető választása szerint elhelyezhetők információs táblák, kültéri ivóvízvételi lehetőség, játszóhely, díjszedéssel kapcsolatos létesítmény. Ezeket túlmenő további forgalomvonzó létesítmények, illetve szolgáltatások – így különösen kereskedelmi és szórakoztató ipari létesítmények – nem tervezhetők.

(4) A komplex pihenőhelyen az (1) bekezdésben foglalt elemeken kívül a következő további létesítményeket kell tervezni:

- a) ivóvíz vételezési lehetőség,
- b) üzemanyagtöltő állomás és ahhoz tartozó üzlet, ahol étel és ital árusítása biztosított, és
- c) játszótér.

(5) Komplex pihenőhelyre a (4) bekezdésben foglaltakon túl csak vendéglátóipari egység, szálláshelyszolgáltatást nyújtó létesítmény, közúti ellenőrzőhely, biztonságos kamionparkolóhoz tartozó, illetve az utazók rekreációját segítő létesítmények helyezhetők el.

(6) A komplex pihenőhelyek ütemezetten is megvalósíthatóak. Ebben az esetben az első ütemű kialakításnak az egyszerű pihenőhelyre vonatkozó előírásokat ki kell elégítenie.

14. Gyorsforgalmi utakra vonatkozó egyéb tervezési előírások

73. § Gyorsforgalmi utak esetében a középső elválasztósávban ideiglenes forgalomterelés céljára üzemi átjárókat kell létesíteni. Az üzemi átjárók elhelyezését a hidak és csomópontok helyének figyelembevételével kell megtervezni.

74. § A gyorsforgalmi utak tervezése során meg kell tervezni a gyorsforgalmi utak üzemeltetéséhez szükséges hírközlési létesítmények alépítményeit, védőcsöveit és felépítményeit.

75. § (1) Gyorsforgalmi utakon teljes hosszban, a gyalogosok szabálytalan közlekedésének kizárása érdekében, az átugrást vagy átbújást megakadályozó kerítést vagy más műszaki megoldást kell tervezni.

(2) Gyorsforgalmi utakon vadon élő állatok mozgását szabályozó kerítést, vagy más műszaki megoldást, illetve az átkelést lehetővé tevő vadátjáró-műtárgyat vagy más műszaki megoldást kell tervezni.

(3) Autópályát és autótutat keresztező gyalogos- és kerékpárosforgalom áramlatait meg kell tervezni és a szükséges helyeken külön szinten – a gépjárműforgalommal közös, vagy önálló műtárgyon – átvezetni.

76. § A gyorsforgalmi utakra egyebekben – az e fejezetben foglalt eltérésekkel – a külterületi főutakra vonatkozó rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni.

IV. FEJEZET

KÜLTERÜLETI KÖZUTAK TERVEZÉSÉRE VONATKOZÓ KÜLÖNÖS SZABÁLYOK

15. A külterületi közutak vonalvezetési követelményei

77. § A külterületi közutak vonalvezetésének tervezése során az egymást követően alkalmazott körívsugárértékeket és az ívek közötti egyenes szakaszokat össze kell hangolni.

16. A külterületi közutak keresztmetszeti kialakításának követelményei

78. § (1) A külterületi főutak és külterületi mellékutak kizárólag burkolattal tervezhetők.

(2) A forgalmi sávok szélessége külterületi közutak főpályája esetében 90 km/h-t elérő tervezési sebesség esetén legalább 3,50 méter, azzal, hogy az adott irányban egynél több forgalmi sávval rendelkező 90 km/h-t elérő tervezési sebességű közút esetében a belső forgalmi sáv szélessége legalább 3,25 méter. A forgalmi sávok szélessége külterületi közutak főpályája esetében 70 km/h-t elérő tervezési sebesség esetén legalább 3,25 méter, 50 km/h-t elérő tervezési sebesség esetén legalább 3,00 méter.

(3) A (2) bekezdéstől eltérően külterületi bekötő utak, külterületi kiszolgáló utak és burkolt külterületi gazdasági utak esetén 6,00 méternél keskenyebb útburkolat is tervezhető, amennyiben jelentős forgalom kialakulásával nagytávban sem lehet számolni. Ebben az esetben a forgalmi sávok útburkolati jelekkel történő jelzésére nem kerülhet sor. Amennyiben az útburkolat tervezett szélessége 5,50 méternél keskenyebb, akkor az ellenkező irányú forgalmak részére folyamatos vagy szakaszosan járható padkát kell biztosítani a biztonságos kitéréshez szükséges szélességben. 3,00 métert el nem érő burkolatszélesség nem tervezhető.

(4) A külterületi közutak tervezése során a forgalmi sáv – irányonként több forgalmi sávval rendelkező külterületi közutak esetén pedig a külső forgalmi sáv – menetirány szerinti jobb széle mellett padkát kell létesíteni, melynek szélessége – tekintet nélkül arra, hogy többlet forgalmi sáv alkalmazására sor kerül-e – külterületi főutak esetén legalább 2,00 méter, külterületi összekötő utak esetén legalább 1,50 méter, külterületi bekötő utak esetén legalább 1,00 méter.

(5) Külterületi közutak többlet forgalmi sávjainak tervezése során biztosítani kell, hogy a többlet forgalmi sáv csak balra nyílhat ki és balról záródhat a csomóponti mozgásokat biztosító többlet forgalmi sávok kivételével.

(6) Jogszabály eltérő rendelkezése hiányában a külterületi közutak többlet forgalmi sávjainak szélessége meg kell, hogy egyezzen a többlet forgalmi sáv melletti forgalmi sáv szélességével.

(7) Külterületen létesített műtárgyon átvezető, gépjárműforgalom céljára szolgáló közutak esetén – akár burkolt, akár burkolatlan az átvezető közút – legalább 5,50 méter járható szélességet kell biztosítani.

(8) E rendelet 3. §-ában foglaltaknak megfelelően a (4) bekezdés előírásaitól kérelemre eltérés engedélyezhető. Ebben az esetben padka szélessége legfeljebb 0,50 méterrel csökkenthető.

79. § (1) Külterületi közutak tervezése során – amennyiben a csomópont kialakítására nem körforgalmú vagy külön szintű csomópontként kerül sor – az áthaladási elsőbbséggel rendelkező útról balra kanyarodók számára külön sávot kell tervezni:

- a) minden, irányonként több forgalmi sávval rendelkező úton,
- b) a külterületi főutak egymással alkotott csomópontjaiban,

c) minden olyan csomópontban, amelyben számolni kell azzal, hogy a balra kanyarodó sáv létesítése hiányában a főirányban haladók és a balra kanyarodók között rendszeresen közlekedésbiztonságot veszélyeztető forgalmi konfliktushelyzetek alakulhatnak ki.

(2) Az (1) bekezdésben nem említett esetekben és azokban a járműosztályozó nélküli csomópontokban ahol a főirányú és a balra kanyarodó forgalom jellege, összetétele és mértéke egyébként nem indokolja külön balra kanyarodó sáv létesítését, a biztonságos balra kanyarodást a padka egy részének burkolásával vagy a 17. § (1) bekezdésében meghatározottnál szélesebb forgalmi sáv lokális tervezésével kell elősegíteni.

(3) Külterületi közutak tervezése során – amennyiben a csomópont kialakítására nem körforgalmú vagy különbszintű csomópontként kerül sor – az áthaladási elsőbbséggel nem rendelkező útról kanyarodó járművek mozgásának elősegítésére becsatlakozást segítő sávot kell biztosítani minden olyan csomópontban, amelyben számolni kell azzal, hogy a becsatlakozást segítő sáv létesítése hiányában a kanyarodó forgalom következtében rendszeresen közlekedésbiztonságot veszélyeztető forgalmi konfliktushelyzetek alakulhatnak ki.

80. § (1) Ha jogszabály másként nem rendelkezik külterületi főutak tervezése során várakozási lehetőséget csak a forgalmi sávtól elválasztósávval elválasztva lehet kialakítani. Ha jogszabály másként nem rendelkezik külterületi főutak tervezése során leállóöböl nem létesíthető.

(2) Külterületi mellékutakon, valamint külterületi egyéb utakon, amennyiben azt a forgalom nagysága és biztonsága szükségessé teszi, leállóöböl – párhuzamosan a forgalmi sávhoz csatlakoztatva – tervezhető.

(3) Külterületi mellékutak tervezése során a forgalmi sávhoz közvetlenül csatlakozva ferde, vagy merőleges elhelyezésű parkolási lehetőség még különleges sávval együtt sem tervezhető.

(4) Külterületi közutak leállóhelyeinek és leállóöbleinek tervezése során, amennyiben azok a közút mindkét oldalán elhelyezésre kerülnek, biztosítani kell, hogy azok egymáshoz legközelebbi pontjai közötti tervezett távolság legalább 200 méter legyen úgy, hogy a gépjármű a saját menetiránya szerinti leállóhelyet, illetve leállóöblöt érje el előbb.

(5) Külterületi főutak tervezése során az autóbusz megállóhelyeket autóbuszöbölben vagy az útpályától fizikailag elválasztott létesítményben – ideértve akár a pihenőhelyet is – kell kialakítani.

(6) Külterületi mellékutak tervezése során az autóbuszok tervezett megállóhelyén öblöt kell létesíteni vagy a megállási lehetőséget az útpályától fizikailag elválasztott létesítményben – ideértve akár a pihenőhelyet is – kell biztosítani, amennyiben azt a forgalom nagysága vagy közlekedésbiztonsági szempontok szükségessé teszik.

(7) Külterületi főutak és külterületi mellékutak autóbusz megállóhelyeinek tervezése során forgalomtechnikai eszközök tervezésével fel kell hívni a közlekedők figyelmét a fokozott balesetveszélyre.

81. § (1) Burkolt külterületi közutak tervezése során padkát kell létesíteni, kivéve azokon a helyeken, ahol hídszegély, kiemelt vagy alacsony szegély alkalmazására kerül sor.

(2) Külterületi közutak tervezése során a padka e rendelet eltérő rendelkezése hiányában kialakítható földpadkaként, a teherbírás növelése érdekében mechanikai stabilizációval megerősített nemesített padkaként, stabilizált padkaként vagy burkolt padkaként.

(3) Irányonként egy forgalmi sávval rendelkező külterületi közúton üzemi sáv, illetve burkolt padka nem tervezhető, azzal, hogy vízelvezetési célból legfeljebb 1 méter, kerékpáros közlekedésbiztonsági szempontok figyelembevételével legfeljebb 1,25 méter szélességgel tervezhető a padka burkolása. A padkaburkolást minden esetben optikai vezetősáv választja el a forgalmi sávtól.

82. § E rendelet eltérő rendelkezése hiányában forgalmi irányonként legalább két forgalmi sávval rendelkező külterületi főutak esetében a középső elválasztósáv tervezett szélessége legalább

- a) 1,50 méter, amennyiben a belső forgalmi sáv szélessége 3,50 méter, és
- b) 2,00 méter, amennyiben a belső forgalmi sáv szélessége 3,25 méter.

17. A külterületi közutak csomópontjaira vonatkozó követelmények

83. § (1) A külterületi közutak csomópontjainak tervezése során:

- a) külterületi főutak csomópontjai között legalább 900 méter,
- b) külterületi mellékutak csomópontjai között legalább 400 méter

csomóponttávolságot kell biztosítani, azzal, hogy ez az előírás nem alkalmazandó az egyazon csomópontrendszer alcsomópontjainak egymás közötti távolságára. Az egyéb külterületi közutak csomópontjai közötti távolságot elsősorban a közúti biztonsági szempontok figyelembe vételével kell meghatározni.

(2) E rendelet eltérő rendelkezése hiányában a külterületi közutak tervezése során a csomóponttávolságot a szintbeni csomópontokban csatlakozó utak tengelyének metszéspontjai között kell mérni.

(3) E rendelet 3. §-ában foglaltaknak megfelelően az (1) bekezdés előírásaitól kérelemre eltérés engedélyezhető. Ebben az esetben a minimális távolság mértékére az eltérési engedélyben foglaltak az irányadók.

84. § (1) Forgalmi irányonként több forgalmi sávval rendelkező új nyomvonalon vezetett külterületi főutak esetén – a közúti üzem kiszolgálásával kapcsolatos létesítmények kivételével – kapubejáró és földútcsatlakozás nem tervezhető.

85. § (1) Külterületi közutak szintbeni csomópontjainak tervezése során az alábbi előírások betartásával kell eljárni:

- a) amennyiben rendkívüli környezeti körülmények eltérő megoldás alkalmazását nem teszik szükségessé, a csomópontba bevezető útszakaszok egymással való kereszteződésénél biztosítani kell, hogy a csomópontban egymást keresztező utak tengelye által bezárt szög elérje a 75 fokot, azzal, hogy törekedni kell a 90 fokhoz minél közelebbi érték alkalmazására, és
- b) biztosítani kell, hogy a csomóponti mozgásokat segítő többlet forgalmi sávok tervezett szélessége ne legyen kisebb a folyópálya forgalmi sávjának – irányonként több forgalmi sávval rendelkező külterületi közutak esetén pedig a külső forgalmi sávjának – szélességénél.

(2) A külterületi csomópontok tervezése során forgalomterelő sziget kiemelt szegéllyel kizárólag közvilágítás létesítése esetén tervezhető.

(3) Külterületi főút csomópontjában kanyarodósáv csak többlet forgalmi sávként alakítható ki.

86. § (1) Külterületi körforgalmú csomópontok tervezése során legfeljebb 5 ágú körforgalmú csomópont létesíthető.

(2) Külterületen körforgalmú csomópont csak legalább 10,0 m és legfeljebb 25,0 méter belső sugárral tervezhető, ahol a belső sugár a körforgalmú csomópont tényleges, vagy elméleti középpontja és a körpálya hozzá legközelebb eső forgalmi sávjának széle közötti távolság.

(3) Külterületi körforgalmú csomópontok tervezése során további útcsatlakozás vagy útkereszteződés a körpálya szélétől számított 100 méteren belül nem tervezhető, kivéve az alábbiak:

- a) földút, szervízút keresztezése,
 - b) közforgalom elől elzárt módon megvalósuló, közvetlen ingatlan kiszolgálás, és
 - c) közúti üzemmel kapcsolatos létesítmény jobbra kisíves csatlakozása
- feltéve, hogy a tervezett megoldás közlekedésbiztonsági megfelelősége alátámasztásra kerül.

(4) E rendelet 3. §-ában foglaltaknak megfelelően az (1) és (2) bekezdés előírásaitól kérelemre eltérés engedélyezhető. Ebben az esetben az ágak számára, illetve a körforgalmú csomópont kialakítására az eltérési engedélyben foglaltak az irányadók.

18. Külterületi gyalogos- és kerékpárforgalmi létesítmények tervezésére vonatkozó előírások

87. § (1) Külterületi kerékpárforgalmi létesítmények elemei elsősorban:

- a) a közúti gépjárműforgalomtól elválasztott kerékpárutak,
- b) külterületi egyéb utak,
- c) kerékpárosok számára megnyitott magánutak, továbbá
- d) olyan kisforgalmú külterületi mellékutak, amelyeken a kerékpározás a közúti forgalommal közös felületen biztonságosan megvalósítható.

(2) Külterületi kerékpárutak esetében a kerékpárút szélessége – kétirányú forgalom esetén – legalább 2,50 méter.

(3) E rendelet 3. §-ában foglaltaknak megfelelően a (2) bekezdés előírásaitól kérelemre eltérés engedélyezhető, lokálisan (műtárgyakon való átvezetésen vagy természeti kötöttségek esetén) és indokolt műszaki vagy gazdaságossági kötöttségek esetén. Ebben az esetben a kerékpárforgalmi létesítmény szélességére az eltérési engedélyben foglaltak az irányadók.

88. § (1) Külterületen a közutak keresztezése érdekében a gyalogosforgalom számára

- a) gyalogos-átkelőhelyet, vagy
- b) gyalogosátvezetést

kell létesíteni, ha azt a közúti forgalom, illetve a gyalogosforgalom nagysága, vagy a közlekedésbiztonság indokoltá teszi.

(2) A gyalogosátvezetés tervezése során a csomópontokra vonatkozó előírások nem irányadóak.

89. § Külterületen elhelyezkedő gyalogút tervezése során a belterületi közutak tervezésére vonatkozó előírások szerint kell eljárni.

19. A külterületi közutakra vonatkozó egyéb tervezési előírások

90. § (1) A nagy távolsági forgalmat lebonyolító főutak külterületi szakaszain vizsgálni kell a műszaki, illetve egészségügyi szempontú leállási igények kielégítésének lehetőségét. Szükség esetén az úttól legalább 3 méter széles zöld sávval elválasztott pihenőhelyet lehet tervezni, ahol a távolságot az út burkolatának széle – a burkolt padkát ide nem értve – és a parkolóhely burkolatának széle között kell számítani.

(2) Amennyiben a külterületi közút egyik oldalán telepített pihenőhelyhez mindkét irányból indokolt kapcsolatot létesíteni, úgy ezt a csomópontokra vonatkozó előírások szerint kell kialakítani.

(3) Fizikai elválasztás nélküli külterületi közutak pihenőhelyeinek tervezése során, amennyiben azok a közút mindkét oldalán elhelyezésre kerülnek, biztosítani kell, hogy egymáshoz legközelebbi pontjainak tervezett távolsága legalább 200 méter legyen úgy, hogy a gépjármű a saját menetiránya szerinti pihenőhelyet érje el előbb.

91. § (1) A külterületi főutak és külterületi mellékutak tervezése során vizsgálat alapján meg kell tervezni a hófűvás elleni védelmet. Ennek keretében figyelemmel kell lenni a hófűvásveszélyes helyekre és el kell kerülni az olyan műszaki kialakítások alkalmazását, amelyek hófűvás szempontjából kritikusak vagy amennyiben ez nem lehetséges, úgy hófűvás elleni védelmet kell tervezni.

(2) A külterületi főutak és külterületi mellékutak tervezése során figyelemmel kell lenni a bevágásból, vagy erdős szakaszcól nyílt terepre kifutó útszakaszon váratlanul fellépő erős széllekedésekre.

(3) A külterületi főutak és külterületi mellékutak tervezése során gondoskodni kell a sárfelhordás elleni védelemről, oly módon, hogy a csatlakozó földutakat legalább 25 méter, de legfeljebb 50 méter hosszúságban olyan burkolattal (pl. nagykockakő, terméskő) kell tervezni, mely biztosítja, hogy a jármű kerekén lévő sár, vagy hasonló szennyeződés ne kerüljön a fölérendelt közút burkolatára.

92. § (1) Külterületi főutakon és külterületi mellékutakon a közút szélének jelzésére és az út vonalvezetésének hangsúlyozására vezetőoszlopokat kell tervezni egyenes szakaszokon egymástól 50 méter távolságra, hófűvásos szakaszon egymástól 25 méterre a koronaélen belül, attól legalább 0,50 méterre.

(2) Nem kell az (1) bekezdés szerinti vezetőoszlopokat alkalmazni, ha a megfelelő optikai vezetés egyéb műszaki megoldással biztosított.

(3) Helyszínrajzi vagy hossz-szelvényi ívekben az optikai vezetést biztosító berendezéseket a helyi körülmények által indokolt esetben az (1) bekezdésben írtaknál sűrűbb elhelyezkedéssel kell tervezni.

93. § (1) Külterületi főutak tervezése során a közutak állagának megóvása céljából végzendő közúti járműellenőrzés feltételeinek megteremtése érdekében meg kell vizsgálni a tengelyterhelés-mérő helyek létesítésének lehetőségeit az illetékes hatóságok és a közútkezelő igényeit figyelembe véve, és szükség esetén azokat a közúttal együtt meg kell tervezni.

(2) A tengelyterhelés-mérő helyek kialakítása során törekedni kell arra, hogy az adott közúti ellenőrző állomáson más hatósági vizsgálat lefolytatása is lehetséges legyen.

(3) Abban az esetben, ha tengelyterhelés-mérő hely létesítésére sor kerül, úgy azt az érintett útkategória pihenőhelyeire vonatkozó szabályok megfelelő alkalmazásával kell kialakítani.

(4) A közutak tervezése során az e rendeletben nem nevesített – a közút üzemeltetésével összefüggő – technikai berendezések létesítését, illetve azok elhelyezését az építetű és a közútkezelő igényeit is figyelembe véve kell elvégezni.

V. FEJEZET

BELTERÜLETI UTAK TERVEZÉSÉRE VONATKOZÓ KÜLÖNÖS SZABÁLYOK

20. A belterületi közutak tervezésére vonatkozó általános előírások

94. § Belterületi közutak tervezése során a helyi településrendezési eszközök előírásaival összhangban kell megtervezni:

- a) a gépjárműforgalmi létesítményeket,
- b) a közösségi közlekedés létesítményeit,
- c) a gyalogosforgalmi létesítményeket,
- d) a kerékpárforgalmi létesítményeket,
- e) gépjármű-várakozást, -parkolást, -rakodást szolgáló létesítményeket,
- f) a zöldterületeket,
- g) a közművek elhelyezését,
- h) a környezet védelmét szolgáló létesítményeket,
- i) a közterület berendezését és felszerelését,
- j) a forgalomszabályozás és -irányítás létesítményeit, és
- k) a tájékoztató, útbaigazító berendezések elhelyezését.

95. § A belterületi közutak tervezése során különös figyelemmel kell lenni az esztétikai, illetve településképi szempontok érvényre juttatására, így különösen az utcabútorok, városkép- és téralakító létesítmények, dísztárgyak, szobrok elhelyezhetőségére, használhatóságára, a közút környezetének élhetőségére a közlekedésbiztonsági és láthatósági követelmények betartása mellett.

96. § A belterületi közutak tervezése során meg kell határozni:

- a) az utak keresztmetszeti elemeit,
- b) a gyalogos- és kerékpárforgalmi létesítményeket, beleértve azok közutakon történő átvezetésének megoldási módját is,
- c) a közösségi közlekedési pályák helyzetét, keresztezésének módját,
- d) a közutak melletti ingatlanok kiszolgáltatásának módját, és
- e) a közterületi parkolás (megállás, várakozás, rakodás) lehetőségeit.

97. § Belterületi mellékutak tervezése során tervezési eszközökkel is elő kell segíteni, hogy az érintett útszakaszon kifejezhető tényleges sebesség lehetőleg ne legyen nagyobb, mint a tervezési sebesség.

21. A belterületi közutak folyópályáinak forgalmi tervezésére vonatkozó előírások

98. § (1) Belterületi közutak forgalmi tervezése során fokozottan figyelembe kell venni:

- a) a település úthálózatának egészét, különös tekintettel a párhuzamos utakra,
- b) a kapcsolódó úthálózati elemek kapacitását, és
- c) a forgalom közlekedési módok közötti megoszlását.

(2) Belterületi közutak esetében a belterületi kiemelt utak és belterületi főutak kivételével jogszabály eltérő rendelkezése hiányában nem kell forgalmi tervezést végezni, ide nem értve a pályaszerkezet méretezéséhez szükséges vizsgálatokat.

99. § (1) Belterületi közutak keresztmetszvényének tervezésénél az adott közút tervezése során a közút teljes területét érintően figyelembe kell venni a településszerkezeti, beépítettségi adottságokat, a közlekedők igényeit, beleértve a gépjárműforgalom mellett a gyalogos- és kerékpáros forgalmat, a közösségi közlekedési eszközök várható forgalmát, valamint a várakozó járművek számát, elhelyezését, a szállítási és rakodási igényeket is.

(2) Az osztatlan közlekedési felülettel kialakításra kerülő belterületi közutak tervezése során azok keresztaszelvénnyét a gyalogos- és kerékpáros-forgalom, a tartózkodási és feltáró funkció helyigényére is figyelemmel kell megtervezni.

100. § A közösségi közlekedési rendszer forgalmának meghatározásánál a meglévő és tervezett közösségi közlekedési hálózatot, a viszonylatonkénti járatsűrűséget, a járműtípust, a megálló- és átszállóhelyeket és az utasforgalmat – ideértve annak nagyságát és áramlásának irányát is – kell alapul venni. A tervezés során az így meghatározott forgalmi igények mennyiségi és minőségi kielégítésére kell törekedni.

101. § A belterületi közutak folyópályaszakaszain és csomópontjaiban lebonyolítható forgalomnagyságokat egymással összefüggésben kell vizsgálni, amely során törekedni kell arra, hogy nagy kapacitáskülönbségek az adott útvonal folyópályaszakaszain és csomópontjaiban ne alakuljanak ki.

22. A belterületi közutak vonalvezetésének tervezésére vonatkozó előírások

102. § (1) A belterületi közutak tervezését úgy kell végezni, hogy az adott közútnak a település közlekedési rendszerében betöltött szerepét annak vonalvezetése és keresztmetszeti elrendezése is tükrözze.

(2) A vonatkozó települési önkormányzati szabályozással és szakhatósági előírásokkal összhangban kell biztosítani a gépjárműforgalom számára tervezett belterületi közutak esetében a járhatóságot a kiszolgáló, kommunális és az áruszállító járművek számára.

(3) A belterületi kiemelt utak, belterületi főutak és belterületi gyűjtőutak tervezése során gyalogosok vezetésére kizárólag járdán vagy a forgalmi igényeket kedvezőbb vonalvezetéssel kiszolgáló belterületi gyalogúton kerülhet sor.

(4) A belterületi kiszolgáló utakon és a belterületi lakóutakon – megfelelő forgalomcsillapítási intézkedések alkalmazása mellett – a gyalogos-, kerékpáros- és a gépjárműforgalom osztatlan közös felületen is közlekedhet.

(5) A belterületi lakóutak tervezése során a gyalogos- és kerékpáros-forgalom igényeinek kell elsőbbséget biztosítani a gépjárműforgalom igényeivel szemben.

103. § (1) A belterületi közutakon – különös tekintettel a közösségi közlekedési útvonalakra – a műszaki jellemzőket – ideértve különösen a helyszínrajzi és hossz-szelvényi vonalvezetés legkisebb ívsugarát, illetve legnagyobb emelkedő értékeire – az adott közúton mértékadó jármű adottságainak, méreteinek megfelelően kell megválasztani.

23. A belterületi közutak keresztmetszeti kialakításának tervezésére vonatkozó előírások

104. § Az ellentétes irányú közlekedés céljára szolgáló 30 km/h-t meg nem haladó tervezési sebességű valamint a járhatóságra tervezett belterületi közutak tervezésénél a keresztszelvény kialakítását a mértékadó járműtalálkozáshoz szükséges keresztmetszeti méretek és a közlekedésgeometria szempontok határozzák meg.

105. § (1) A forgalmi sávok szélessége belterületi kiemelt utak főpályája esetében legalább 3,25 méter.

(2) A forgalmi sávok szélessége belterületi főutak és belterületi gyűjtőutak főpályája esetén legalább 3,00 méter. Az előzőektől eltérően, meglévő közút olyan fejlesztése során, amely a meglévő keresztmetszet újrafelosztására irányul – ideértve új forgalmi sávok, különleges forgalmi sávok és többlet forgalmi sávok létrehozását is –, a forgalmi sávok szélessége legalább 2,75 méter, azzal, hogy ilyen esetben a tervezett kialakítás közlekedésbiztonságra gyakorolt, a meglévő kialakításhoz képesti kedvező hatását igazolni kell.

(3) A forgalmi sáv szélessége belterületi kiszolgáló utak és belterületi lakóutak esetén legalább 2,75 méter. Amennyiben ez a sáv szélesség nem biztosítható, úgy forgalmi sávok útburkolati jelekkel történő jelzésére nem kerülhet sor.

(4) A belterületi kiszolgáló utak esetében az útburkolat szélessége 5,50 méternél keskenyebb is lehet, mely esetben az ellenkező irányú forgalmak részére folyamatos vagy szakaszosan járható padkát vagy egyéb lehetőséget kell biztosítani a biztonságos kitéréshez szükséges szélességben. 3,00 métert el nem érő útburkolatszélesség nem tervezhető.

(5) Belterületi lakóutak esetében az útburkolatnak olyan szélesnek kell lennie, hogy az adott belterületi lakóúton megengedett forgalomban résztvevők legalább egy irányban biztonságosan elférjenek rajta.

(6) Belterületi közutak tervezése során kiemelt szegély alkalmazásakor a kiemelt szegély és a forgalmi sáv között belterületi kiemelt utak és belterületi főutak esetén legalább 0,50 méter, belterületi gyűjtőutak, belterületi kiszolgáló utak és belterületi kerékpárutak esetén legalább 0,25 méter széles biztonsági sávot kell tervezni.

(7) Belterületi közutak tervezése során várakozósáv létesítése esetén a kiemelt vagy alacsony szegély előtti biztonsági sáv a (6) bekezdésben foglalt feltételek fennállása esetén is elhagyható a várakozósáv oldalán.

(8) Belterületi kiemelt utak, belterületi főutak és belterületi gyűjtőutak tervezése során, amennyiben padka alkalmazására sor kerül, úgy legalább 1,00 méter szélességű padkát kell tervezni, tekintet nélkül arra, hogy többlet forgalmi sáv alkalmazására sor kerül-e.

(9) E rendelet 3. §-ában foglaltaknak megfelelően e § előírásaitól kérelemre eltérés engedélyezhető a történelmi városrészekben továbbá műemléki vagy védett természeti területeken elhelyezkedő belterületi közutak esetében. Ebben az esetben e § eltérés engedélyezésének lehetőségével érintett előírása helyett az eltérési engedélyben foglaltak az irányadók.

106. § (1) Belterületi közutakon buszsáv valamint – belterületi kiemelt utak kivételével – kerékpársáv és többcélú osztatlan közlekedési felület is tervezhető.

(2) Belterületi közutakon buszsáv legalább 3 méteres – de legalább az adott belterületi közút útkategóriájára irányadó – sáv szélességgel tervezhető.

(3) Amennyiben a forgalmi sáv közös villamos- és közúti gépjármű-forgalomra kerül megtervezésre, úgy a közös használat által érintett szakasz a közúti és a helyi közforgalmú vasútra vonatkozó előírások egyidejű betartásával kell megtervezni. A közúti villamosvasút pályáján kialakított buszsáv esetén az autóbusz forgalom számára legalább a járhatóságot kell biztosítani.

(4) E rendelet 3. §-ában foglaltaknak megfelelően a (2) bekezdés előírásaitól kérelemre eltérés engedélyezhető a történelmi városrészekben továbbá műemléki vagy védett természeti területeken elhelyezkedő belterületi közutak esetében. Ebben az esetben a minimális sáv szélessége az eltérési engedélyben foglaltak az irányadók.

107. § (1) A kerékpársáv minimális szélessége 1,00 méter. Gépjármű közlekedésre szolgáló közúton amennyiben az 1,00 méteres sáv szélesség nem biztosítható, úgy kizárólag nyitott kerékpársáv tervezhető kerékpársáv alkalmazása esetén.

(2) Belterületi kerékpárutak esetén a forgalmi igények alapján kell meghatározni a tervezendő kerékpáros forgalmi sávok számát és szélességét az (1) bekezdés előírásai megfelelő alkalmazásával.

108. § (1) Belterületi csomópontokban, környezeti kötöttségek esetén, illetve a forgalom jellemzőinek függvényében a kanyarodási lehetőségek biztosítására, méretezés nélküli, rövid felállási szakasz vagy a csomóponti mozgásokat segítő folyópálya szélesítés is tervezhető, mely esetben a forgalmi sáv szélessége a szélesítéssel érintett szakaszon meghaladhatja az e rendelet 17. § (1) bekezdésében meghatározott értékét.

(2) A belterületi közutak csomópontjaiban a csomóponti mozgásokat segítő többlet forgalmi sávok szélessége legalább 2,75 méter, amennyiben a forgalmi sáv szélességi méretével megegyező szélesség nem biztosítható vagy a forgalmi igények egyébként nem teszik szükségessé.

(3) A belterületi közutak csomópontjaiban az átmenő főirányban áthaladó forgalmi sávok elhúzását a tervezési sebességnek megfelelő geometriai méretekkel kell tervezni.

109. § (1) A forgalmi irányonként több forgalmi sávval rendelkező belterületi kiemelt utak kizárólag fizikai elválasztással – ideértve az önálló közúti villamosvasúti pályát és középső buszsávot is – vagy kettős záróvonallal megvalósított elválasztással tervezhetők.

(2) Gépjárműforgalomra szolgáló belterületi közút és a vele párhuzamosan haladó, elválasztott villamosvasúti pálya ürszelvényeinek függőleges határoló síkjai egybeeshetnek, azonban a forgalmi sáv széle és a villamosvasúti pálya ürszelvénye között legalább 0,5 métert elérő szélességű biztonsági távolságot kell tervezni, amelyben elhelyezhetők a gépjárművek villamosvasút pályájára történő felhajtását fizikailag korlátozó, de nem megakadályozó elemek.

110. § Belterületi közutak tervezése során az útpályát határoló kiemelt szegélyek fellépő magasságát e rendelet eltérő előírása hiányában 0,06 és 0,18 méter közötti értékben kell meghatározni.

111. § (1) Belterületi kiemelt utak és belterületi főutak esetében az autóbusz-megállóhelyet forgalmi sávon kívül kell kialakítani ide nem értve a buszsávot, ahol az autóbusz-megállóhely az buszsávon belül is kialakítható.

(2) Egyéb belterületi közutakon a beépítés és a forgalom függvényében kell vizsgálni az autóbusz-megállóhely forgalmi sávon kívül történő kialakításának szükségességét.

24. A belterületi gyalogos-, kerékpárforgalmi és közösségi közlekedési létesítmények tervezésére vonatkozó előírások

112. § (1) Belterületi közlekedési létesítmények tervezése során figyelemmel kell lenni arra, hogy a közlekedők az adott területen elérhető különböző közlekedési módokat a lehető legrugalmasabban kombinálni is tudják.

(2) A belterületi közutak tervezése során – ide nem értve a gyalogosforgalommal nem érintett belterületi közutakat – az érintett belterületi közúthoz tartozó gyalogos- és kerékpárforgalmi létesítményeket is meg kell tervezni a közlekedési rendszerbe integrált módon a biztonságos, gyors és kényelmes közlekedés feltételrendszerének megteremtésével, figyelemmel a környezeti és hálózati adottságokra is.

(3) A gyalogosközlekedés tervezésének alapelve, hogy gyalogosan minden épületnek, közintézménynek, közhasználatú létesítménynek, közösségi közlekedési megállóhelynek továbbá a gyalogos forgalmat vonzó területnek biztonságosan, kényelmesen és a vonatkozó jogszabályi előírásokkal összhangban akadálymentesen megközelíthetőnek kell lennie.

113. § A várakozósáv és a kerékpársáv közötti biztonsági távolságot a gépjármű ajtajának kinyitásához szükséges méret figyelembevételével kell meghatározni.

114. § (1) A várakozósávokat és a láthatóságot befolyásoló egyéb létesítményeket, funkciókat a gyalogos- és kerékpáros keresztezések, átvezetések térségében úgy kell kialakítani, hogy a keresztező gyalogosok, kerékpárosok és a gépjárművezetők között a láthatóság biztosított legyen.

(2) A gyalogos-átkelőhelyeknél az akadálymentes közlekedés biztosítására a szegélyeket le kell süllyeszteni vagy az útpálya szintjét kiemelni az akadálymentes közlekedés biztosítására vonatkozó jogszabályi előírások betartásával, különös tekintettel a taktilis érzékelhetőségre.

(3) A gyalogos- és kerékpárforgalmi létesítmények egymás közötti keresztezése esetén tervezési eszközökkel biztosítani kell az észlelhetőséget, az elsőbbségi viszonyok egyértelműségét.

(4) Belterületi közutak tervezése során a kijelölt gyalogos-átkelőhelyek megvilágítását a vonatkozó előírásoknak megfelelően kell megtervezni.

115. § (1) Belterületi közutak tervezése során – a lakóutak kivételével – e rendelet eltérő előírása hiányában a gyalogosok részére – legalább a közút egyik oldalán – legalább 1,5 méter hasznos szélességű járdát kell tervezni ide nem értve az osztatlan közlekedési felülettel kialakított közutakat és a gyalogosforgalommal nem érintett belterületi közutakat.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérően legalább 1,00 méter hasznos szélességű járdát kell tervezni azon közutak legalább egyik oldalán, amelyek esetében a már kialakult beépítés jelentős kötöttsége mellett alacsony gyalogosforgalom jelentkezik.

(3) A jelentős gyalogosforgalmat vonzó létesítményekhez vezető gyalogosforgalmi létesítmények szélességi méretét forgalmi méretezéssel kell meghatározni a közlekedésbiztonsági szempontok kiemelt figyelembevételével.

116. § Belterületi közutak tervezése során a gyalogosforgalmi létesítmények az alábbi módokon alakíthatók ki:
a) közúti keresztmetszet részeként kialakított járda,

- b) a járműforgalom céljára szolgáló közúttól függetlenül vezetett belterületi gyalogút, vagy
- c) osztatlan közlekedési felület.

117. § (1) Belterületi közutak tervezése során a kerékpáros forgalom kiszolgálásának módja a közlekedésbiztonsági szempontok kiemelt figyelembevételével különösen az alábbiak szerint alakítható ki:

- a) a közúti gépjárműforgalommal közös pályán, egyenrangú járműként,
- b) kerékpáros forgalom számára mindkét irányban megnyitott egyirányú forgalmú útként,
- c) kerékpáros nyom kijelölésével,
- d) nyitott kerékpársáv kialakításával,
- e) a közúti gépjárműforgalommal közös pályán, kerékpársávon,
- f) a gépjárműforgalom céljára szolgáló közúttól fizikailag elválasztott vagy önálló nyomvonalon vezetett, egyirányú, vagy kétirányú kerékpárúton, vagy
- g) a 102. § (4) és (5) bekezdésében meghatározott módon.

(2) Az (1) bekezdés b) pontja szerinti kerékpárforgalmi létesítmény kialakítható az (1) bekezdés a), c), d) és e) pontja szerinti módokon is.

(3) Olyan beépítési köztételek esetén, amikor más ésszerű és gazdaságos megoldás nem alakítható ki a kerékpáros-forgalom elvezetésére vagy ha jelentős mértékű kerékpáros és gyalogos forgalom kialakulásával az érintett útszakaszon nagytávban sem kell számolni, úgy az (1) bekezdésben meghatározott kerékpárforgalmi létesítmények helyett a gyalogosforgalom szintjében elválasztott gyalog- és kerékpárút vagy a gyalogosforgalom szintjében közös gyalog-kerékpárút is tervezhető.

118. § A belterületi közutak tervezése során törekedni kell arra, hogy a kerékpárforgalmi létesítmények összefüggő hálózatot alkossanak.

119. § A kerékpáros létesítmények közúti átvezetésénél a kerékpárút szélességében a szegélyeket le kell süllyeszteni vagy az útpálya szintjét kell kiemelni.

120. § (1) Belterületi közutak tervezése során a közösségi közlekedési viszonylatok vonalvezetésének és a megállóhelyek elhelyezésének tervezését az utasforgalmi igények alapján kell elvégezni, különös tekintettel:

- a) a forgalomirányítás érintett útvonalon alkalmazott módjára,
- b) a közösségi közlekedési eszköz fajtájára, méretére, valamint útvonalának az útpálya keresztmetszetében való elrendezésére,
- c) a járműkövetés idejére,
- d) az utasforgalom és ezen belül átszálló kapcsolatok nagyságára,
- e) a minél rövidebb gyaloglási úthosszak elérésének igényére, továbbá
- f) a közlekedési módot váltó utasforgalom egyedi igényeire, különösen a járművek tárolási lehetőségeire (pl. kerékpár-tároló, P+R parkolók).

(2) A közösségi közlekedési eszközök megállóhelyei kialakításának tervezése során az érintett viszonylaton közlekedő járművek jellemzőit, járatsűrűségét kell figyelembe venni. A megállóhelyi járdaszigetek szélességi méretét az utasforgalom, valamint az esetleges átszállókapcsolatok kialakítási módjának függvényében kell méretezni a közlekedésbiztonsági szempontok kiemelt figyelembevételével. A legközelebbi meglévő gyalogos létesítmény és a tervezett megállóhely közötti akadálymentes gyalogos összeköttetést meg kell tervezni a vonatkozó jogszabályi előírásokkal összhangban.

25. A belterületi közutak forgalomszabályozásának tervezésére vonatkozó előírások

121. § Belterületi közutak esetében a közúti közlekedés káros hatásainak mérséklése, továbbá a szabályos közlekedés kikényszerítése céljából a beépítés függvényében a forgalom jellemzői és az úthasználói szokások figyelembevétele alapján forgalomcsillapítás tervezhető.

122. § (1) A 121. §-ban írtakon túl e rendelet 26. §-ban írtak betartása mellett belterületi közutak tervezése során az engedélyezett sebesség kikényszerítése, illetve a közlekedésbiztonság növelése érdekében forgalomszabályozási intézkedések és építési megoldások szükségességét is vizsgálni kell, így különösen:

- a) belterületi szakaszok kezdeténél vagy belterületen az útkörnyezet jelentős megváltozása esetén a lakott területre, a megváltozott körülményekre figyelmeztető eszközként, a forgalom lassítása céljából településkapu,
- b) a gyalogosok és kerékpárosok átkelésének elősegítése érdekében védőszigetek, és
- c) a forgalom lefolyásának lassítása érdekében egyéb forgalomterelő szigetek, terelőelemek tervezését.

(2) A településkapu, védősziget és egyéb forgalomterelő sziget tervezése során a megelőző és követő közút tervezési sebességei közül a kisebbik értéket kell figyelembe venni.

(3) A közlekedésbiztonság növelése érdekében egyéb forgalomtechnikai eszközök (fényvisszaverő prizmák, sárga villogó jelzés stb.) is tervezhetők az (1) bekezdésben meghatározottak szerint.

(4) 50 km/h-t meg nem haladó tervezési sebességű és a járhatóságra tervezett belterületi közutakon közlekedésbiztonsági szempontok alapján az oldalakadály távolságon belül, illetve az útpályán a 26. § (11) bekezdésén túli sebességsökkentő eszközök – így különösen sebességszabályozó borda, burkolati küszöb, emelt útburkolat – is tervezhetők, mely esetben a 19. § (2) bekezdésében rögzített előírás nem irányadó.

26. A belterületi csomópontok tervezésére vonatkozó előírások

123. § Belterületi csomópontok tervezése során az útkategória függvényében e rendelet 5. Csomópontok és vasúti átjárók tervezése alcímben szereplő előírásokon túl az e alcímben meghatározott további követelmények is irányadók.

124. § (1) Belterületi közutak csomópontjai műszaki jellemzőinek meghatározása során a gyalogos- és kerékpáros-forgalom, valamint a közösségi közlekedés igényeit is ki kell elégíteni.

(2) A csomópontok esetén az érintett csomópontnak a csatlakozó útszakaszok és az érintett csomóponttal kölcsönhatásban lévő, a forgalomelosztásban együttesen szerepet játszó egyéb csomópontokkal összhangban lévő, rendszerszemléletű tervezése szükséges.

125. § (1) Gépjárműforgalomra tervezett belterületi közutak tervezése során a gyalogosok átkelésének biztosítására előnyben kell részesíteni a gyalogos- és kerékpáros forgalom szintbeni átvezetését, lehetőség szerint a közúti csomópontoknál történő elhelyezés mellett.

(2) Belterületi kiemelt utak, belterületi főutak és belterületi gyűjtőutak tervezése során jelentős keresztező gyalogosforgalom vagy irányonként legalább két forgalmi sávval rendelkező közút vagy egyéb közlekedésbiztonsági kockázatok esetén vizsgálni kell az átkelőhelyek biztonságának fokozására védősziget létesítésének lehetőségét.

126. § Az 50 km/h tervezési sebességet meg nem haladó belterületi közutak csomópontjainak tervezésekor előnyben kell részesíteni a szintbeni csomópontok kialakítását, kivéve, ha így nem alakítható ki a topográfiai adottságoknak, a közlekedésbiztonsági szempontoknak megfelelő, illetve a településfejlesztési célokkal összhangban lévő csomópont.

127. § Az irányonként több forgalmi sávval rendelkező belterületi kiemelt utak esetén a gyalogos- és kerékpáros-átvezetéseket jelzőlámpás forgalomirányítás védelmével kell kialakítani.

128. § Belterületi mellékutak és 30 km/h tervezési sebességet meg nem haladó belterületi közutak csomópontjainak tervezésekor a közút geometriája úgy is kialakítható, hogy kanyarodáskor az útburkolaton maradva a jármű kilép a saját forgalmi sávjából.

129. § Irányonként több forgalmi sávval rendelkező belterületi közutak egymással alkotott csomópontjainak tervezése során kizárólag jelzőlámpával szabályozott csomópont, körforgalmú csomópont vagy különbszintű csomópont alakítható ki.

130. § Belterületi kiemelt utak, belterületi főutak és belterületi gyűjtőutak jelzőlámpás forgalomirányítás nélküli szintbeni csomópontjainak tervezése során balra kanyarodó sávot kell létesíteni minden olyan esetben, amikor számolni kell azzal, hogy a balra kanyarodó sáv létesítése hiányában a főirányban haladók és a balra kanyarodók között rendszeresen közlekedésbiztonságot veszélyeztető forgalmi konfliktushelyzetek alakulhatnak ki.

131. § (1) Belterületi közutak csomópontjaiban a jelzőlámpás forgalomirányítás tervezését a tényleges tervezési körülmények függvényében különösen az alábbi szempontok tehetik szükségessé:

- a) a közlekedésbiztonsági kockázatok,
- b) a keresztező forgalmak nagyságának és a várakozási időknél a jelentős növekedése,
- c) a becsatlakozások, keresztezések ellehetetlenülése,
- d) a közösségi közlekedés előnyben részesítésének szükségessége, vagy
- e) a gyalogos és kerékpáros közlekedés szempontjai.

(2) Az (1) bekezdés szerinti esetben jelzőlámpás forgalomirányítás bevezetése helyett sor kerülhet körforgalmú csomópont létesítésére is annak egyéb feltételei fennállása esetén.

27. A belterületi parkolási létesítményekre vonatkozó előírások

132. § A parkolási igényeket belterületi közterületen a várakozósávokon, a közút melletti, illetve ahhoz csatlakozó várakozási területeken, valamint a közút területén kívüli ingatlanokon kialakított parkolóhelyeken lehet kielégíteni.

133. § (1) A várakozósáv vonalában öböl vagy félsziget nélkül kialakított autóbusz megállóhely előtt 10 méter, utána 15 méter távolságon belülre várakozóhelyet a menetirány szerinti jobboldalon tervezni nem szabad.

(2) A belterületi közutak gyalogátkelőhelyei előtti 5 méteres távolságon belülre forgalmi irány szerinti jobboldalon – egyirányú forgalmú út esetén mindkét oldalon – nem lehet várakozóhelyet tervezni, vagy egyébként olyan forgalmi sávon kívüli területet kialakítani, amely alkalmas gépjármű leállítására kivéve, ha a gyalogátkelőhely úgy kerül kialakításra, hogy a gyalogos közvetlenül a forgalmi sávra lép le.

(3) A belterületi közutak tervezése során a várakozósávot a csomópontoknál és a gyalogos keresztezéseknél az útpálya szűkítésével lehet parkolóöblökké alakítani.

134. § Környezeti kötöttségek esetén, a járdával egy szintben is kialakíthatók várakozóhelyek, de a gyalogosok számára legalább a belterületi közút egyik oldalán legalább 1,50 méter hasznos szélességet kell biztosítani a járdán, a várakozásra igénybe vehető területtől felfestéssel vagy oszlopsorral vagy egyéb hasonló megoldással elválasztva.

135. § (1) A 250 személygépjárműnél nagyobb befogadóképességű garázsok, illetve parkolók esetében vizsgálni kell, hogy azok közúti csatlakozásait csomópontként kell-e kialakítani a csomópontokra vonatkozó általános előírásoknak megfelelően függetlenül attól, hogy a parkoló közterületen, vagy magánterületen került kialakításra.

(2) A gépjármű parkolók és garázsok tervezése során e rendelet előírásain túl az országos településrendezési és építési követelményekről szóló és a vonatkozó egyéb építésügyi jogszabályok előírásait is figyelembe kell venni.

136. § Csapadécsatornázással ellátott belterületi utak tervezése esetén a csapadékvíz víznyelőkbe való eljuttatását meg kell tervezni. A szükséges víznyelők helyszínrajzi és hossz-szelvényi helyét méretezés alapján kell meghatározni.

VI. FEJEZET **ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK**

137. § Ez a rendelet a kihirdetését követő 180. napon lép hatályba.

138. § Az e rendelet hatálybalépését követően indult eljárásokban az e rendelet hatályba lépését megelőzően hatályban volt előírásoknak megfelelően készített tervdokumentáció is benyújtható, ha az annak készítésére vonatkozó tervezési szerződést e rendelet hatálybalépését megelőző két éven belül kötötték meg.

139. § E rendelet tervezetének a műszaki szabályokkal és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályokkal kapcsolatos információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló, 2015. szeptember 9-i 2015/1535 európai parlamenti és tanácsi irányelv 5-7. cikke szerinti előzetes bejelentése megtörtént.

Budapest, 2016. október „...”

Dr. Seszták Miklós
nemzeti fejlesztési miniszter

1. melléklet a .../2016. (... ..) NFM rendelethez

1. A külterületi közutak útkategóriái, és az egyes külterületi útkategóriák tervezési sebessége

	A	B
1.	Útkategória	Tervezési sebesség vt [km/h]
2.	Autópálya	130
3.	Autóút, gyorsút	110
4.	Külterületi főutak	90
5.	Külterületi összekötőutak	70
6.	Külterületi bekötőutak	50
7.	Külterületi kiszolgáló utak	30
8.	Külterületi gazdasági utak	Járhatóság
9.	Külterületi kerékpárutak	30

2. A belterületi közutak útkategóriái, és az egyes belterületi útkategóriák tervezési sebessége

	A	B
1.	Útkategória	Tervezési sebesség vt [km/h]
2.	Belterületi kiemelt utak	70
3.	Belterületi főutak	50
4.	Belterületi gyűjtőutak	50
5.	Belterületi kiszolgáló utak	30
6.	Belterületi lakóutak	Járhatóság
7.	Belterületi kerékpárutak	20
8.	Gyalogutak	Járhatóság

2. melléklet a/2016. (... ..) NFM rendelethez

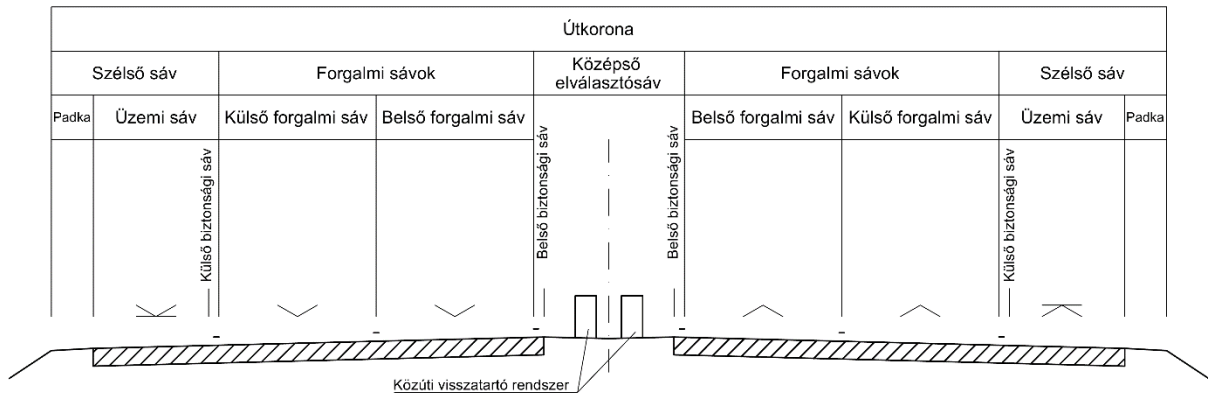
A tervezési elemek szélső értékei a tervezési sebesség függvényében

	A	B	C	D	E	F	G	H
1.	Tervezési elemek		Tervezési sebesség, vt [km/h]					
2.			130	110	90	70	50	30
3.	Legkisebb helyszínrajzi körívsugár, R _{min} [m]		900	600	340	180	80	25 ¹⁾
4.	Legnagyobb hosszesés, e _{max} [%]	Külterületen	4	5	6	7	9	11
5.		Belterületen	-	5-	6-	8	12	15
6.	Legkisebb – megállási látótávolsághoz tartozó – domború lekerekítő ívsugár, R _{d,min} [m]		13 000	8 000	5 000	2 000	700	160

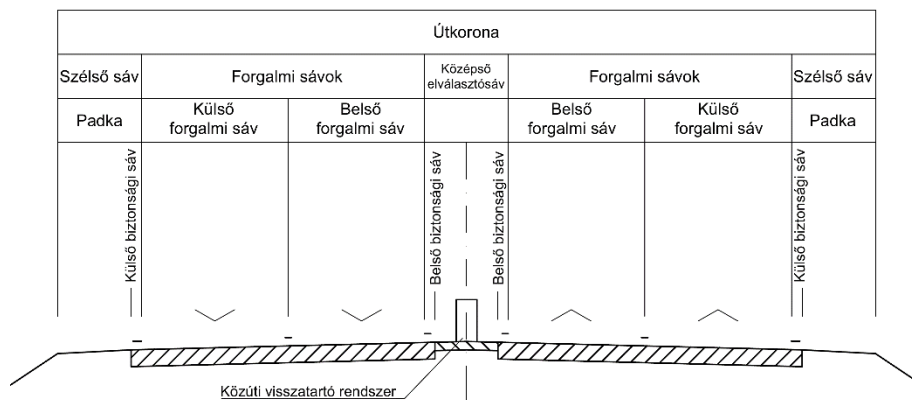
¹⁾ Csomópontok területén – helyszínrajzi kötöttségek esetén – kisebb körívsugár is alkalmazható

3. melléklet a/2016. (... ..) NFM rendelethez

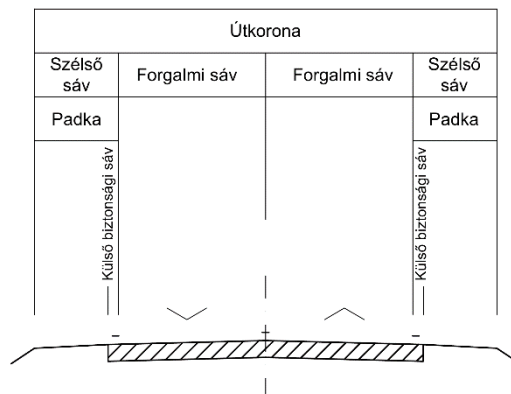
1. Üzemi sávval rendelkező külterületi osztottpályás közút keresztiszelvényi elemeinek jellemző elrendezése (útkoronán belül)



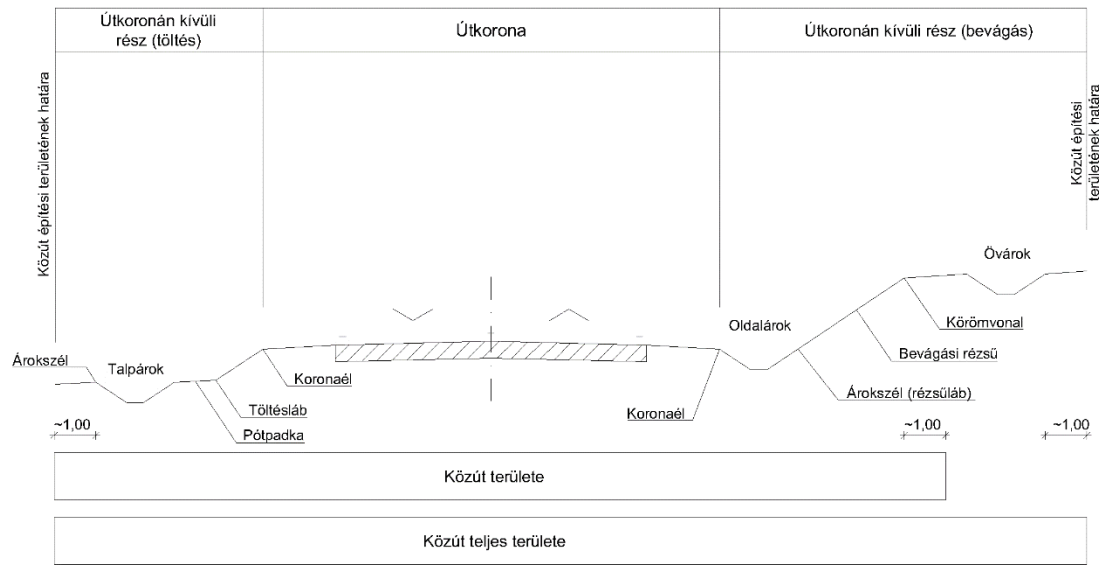
2. Üzemi sávval nem rendelkező külterületi osztottpályás közút keresztiszelvényi elemeinek jellemző elrendezése (útkoronán belül)



3. Forgalmi irányonként egy forgalmi sávval rendelkező külterületi közút keresztiszelvényi elemeinek jellemző elrendezése (útkoronán belül)



4. Az útkoronán kívüli elemek jellemző elrendezése



5. Belterületi közút keresztmetszeti elemeinek jellemző elrendezése



4. melléklet a .../2016. (... ..)NFM rendelethez

Az útpálya-szélesítés forgalmi sávonkénti legkisebb mértékének kiszámítása alapjául szolgáló képlet:

$$\Delta b = \frac{25}{R}, \quad \text{ha } 30^\circ < \alpha \leq 30^\circ$$

$$\Delta b = \frac{50}{R}, \quad \text{ha } 30^\circ < \alpha < 180^\circ$$

ahol:

Δb – egy forgalmi sáv szélesítése (m)

R – a körív sugara (m)

α – a körív középponti szöge (fok)

5. melléklet a/2016. (... ..) NFM rendelethez

A közutak különszintű csomópontjainak elvi kialakítása és a csomópontok elemei

