

REGIONÁLIS FEJLESZTÉSI ÉS KÖZBERUHÁZÁSI MINISZTERIUM

BELÜGYMINISZTERIUM

..... számú rendelet a mesterséges bukkanók és más sebességkorlátozó eszközök útpályákon történő építésének vagy telepítésének feltételeiről és az ezekre vonatkozó követelményekről

Első fejezet**ÁLTALÁNOS RÉSZ**

1. cikk (1) A rendelet megállapítja a következőket:

1. a mesterséges bukkanók és egyéb sebességkorlátozó eszközök építésének vagy az úttesten történő elhelyezésének feltételei és az ezekre vonatkozó követelmények;
2. a gépjárművek sebességkorlátozó berendezéseinek típusai és alkalmazási köre;
3. a gépjárművek sebességkorlátozó berendezéseire vonatkozó műszaki követelmények;
4. a gépjárművek sebességkorlátozó berendezéseinek beszerzésére, tervezésére, összehangolására, jóváhagyására, végrehajtására, ellenőrzésére és karbantartására vonatkozó követelmények.

(2) A rendelet követelményei a közhasználatú utakra a következők szerint vonatkoznak:

1. az elsőtől a harmadik osztályú országutakra és a helyi utakra;
2. az elsődleges és másodlagos utcahálózatok utcáira, az első osztályú utcák kivételével.

(3) A városi területeken kívüli országutakon nem megengedett mesterséges bukkanók építése vagy felszerelése az útpályán.

(4) A rendelet követelményeit a meglévő utakon és utcákon végzett jelentős helyreállítási és felújítási munkálatokra, a gépjárművekre vonatkozó önálló sebességkorlátozási projekt kidolgozására, valamint az új építési munkák tervezésére kell alkalmazni.

2. cikk (1) A rendelet célja a forgalomcsillapítás feltételeinek megteremtése, a közúti közlekedés biztonságának javítása, valamint a közlekedési balesetek számának és súlyosságának csökkentése.

(2) Az (1) bekezdésben említett célkitűzés elérése érdekében a következőket kell megvalósítani:

1. a gépjárművekre vonatkozó sebességkorlátozási intézkedések, az alábbiak szerint:

- a) városi területeken – 50 km/h és 20 km/h között;
- b) a városi területek bejáratánál – legfeljebb 50 km/h;
- c) a városi területeken kívül – 90 és 30 km/h között;

2. forgalomcsillapító intézkedések, amelyek befolyásolják a vezető magatartását, és javítják a közlekedési feltételeket a nem motorizált úthasználók számára az alábbiak révén:

a) olyan megközelítés megvalósítása, amely átfogó intézkedéseket határoz meg a sebességkorlátozó eszközök összehangolt alkalmazására a megfelelő útburkolati jelzésekkel, fényjelzésekkel, közúti jelzőtáblákkal és egyéb közúti jelzőeszközökkel, valamint a könnyű észlelhetőségükhöz szükséges feltételek megteremtésével;

b) az egyes úthasználók közötti esetleges konfliktusok csökkentése, és valamennyi úthasználó biztonságának javítása;

c) a forgalmi rend javítása.

3. cikk (1) Az alkalmazási területtől függően különböző típusú sebességhatároló eszközöket és kombinált forgalomcsillapító intézkedéseket kell alkalmazni:

1. a városi területeken:

- a) mesterséges bukkánók;
- b) a jármű mozgási pályáját befolyásoló helyzetváltozások a futópályán;
- c) a futópályán a járművezetők érzékelését befolyásoló helyzetváltozások;
- d) a járműforgalom újraelosztásának fizikai akadályai (utcák részleges és/vagy teljes lezárása);
- e) az aktív forgalmi sávok számának és/vagy szélességének csökkentése;
- f) a járművek közlekedésére szolgáló sávok elválasztása a menetrend szerinti személyszállítási

közszolgáltatás (SPPTS) vagy kerékpáros infrastruktúra sávjaitól a területrendezési törvény (SPA) 75. cikkének (4) bekezdésében említett rendelet követelményeivel összhangban;

- g) az utcai parkolóhelyek új megszervezése;
- h) az utcai tereprendezésre szánt területek új kijelölése;
- i) a gyalogjárók megjelölése;
- k) az 1. sz. melléklet szerinti sebességhatároló készülékek kombinációi.

2. a városi területeken kívül:

- a) az útpályán lévő szigetek;
- b) keresztirányú zajos utak burkolati jelei;
- c) optikai jelölések;
- d) körforgalmak;
- e) hosszanti csíkok;
- f) az a)–e) pontban említett eszközök kombinációi.

3. az (1) és (2) bekezdésben említett sebességhatároló eszközök mellett vagy azoktól függetlenül a következő eszközöket is alkalmazni kell:

a) piros színű és/vagy eltérő szerkezetű útburkolatok; a piros szín pigment aszfalthoz vagy betonkeverékhez történő hozzáadásával érhető el; a BDS EN 1339 „Beton burkolólapok – Követelmények és vizsgálati módszerek” vagy a BDS EN 1338 „Beton burkolólapok – Követelmények és vizsgálati módszerek” követelményeinek megfelelő piros színű betonlapok vagy beton burkolólapok használata megengedett;

b) a BDS EN 12966 „Függőleges közúti jelzések – Változó üzenetű közlekedési táblák” című szabvány szerinti változó üzenetekkel ellátott közlekedési táblák.

(2) A sebességhatároló eszközöket és a kombinált forgalommérséklő intézkedéseket a közúti közlekedésről szóló törvény (RTA) 3. cikkének (3) bekezdésében említett rendelet követelményeinek megfelelően kell meghatározni, elhelyezkedésüktől függően:

1. a városi területeken:

a) a település egész területére vagy annak egy részére – kerületre, övezetre, lakóparkra – vonatkozó közlekedésszervezési főtervvel (TOMP);

b) a városi területeken a közlekedés szervezésére és biztonságára irányuló projekttel (POSTiUA), meghatározott esetekben;

2. c) a városi területek határain kívül, a városi területeken kívüli forgalom szervezésére és biztonságára irányuló projekttel (POSToUA).

(3) A forgalom sebességének korlátozására irányuló intézkedéseket a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági irányítási eljárásairól szóló rendelettel (SG 46/2022. sz. kiadvány) összhangban lefolytatott eljárások eredményeként vagy a járműforgalom sebessége korlátozásának szükségességére vonatkozó helyszíni ellenőrzést és elemzést, valamint a konkrét intézkedések meghatározását követően az előírt korrekciós intézkedések megtételével az úthasználó vagy a közúti irányító hatóság hozza meg.

(4) A (3) bekezdésben említett elemzést az alábbiak szerint kell elvégezni:

1. az alábbi adatok alapján:

a) a közlekedésszervezési főterv (TOMP) és a fenntartható városi mobilitási terv (SUMP);

- b) a bekövetkezett közlekedési balesetek;
- c) a gyorsajtás;
- d) a közúti forgalom összetétele és intenzitása;
- e) a gyalogos és kerékpáros forgalom intenzitása;
- f) a geometriai elemek.

2. a következőket figyelembe véve:

a) az iskolák, bölcsődék és óvodák, játszóterek és sportpályák, egészségügyi és kulturális létesítmények, nagyméretű kiskereskedelmi létesítmények és egyéb tömeges hozzáférést biztosító létesítmények elhelyezkedése;

b) az elsősorban gyermekek és/vagy fogyatékkal élő személyek (látás-, hallás- vagy mozgássérültek) által használt gyalogjárók elhelyezkedése;

c) kijelölt és jelzett lakóövezetek, parkolóhelyek, garázsok stb. bejáratai és kijáratai;

d) olyan szakaszok, ahol a járművezetők által okozott balesetek száma az útviszonyoknak nem megfelelő sebesség túllépése vagy nem megfelelő sebességgel való vezetés miatt koncentrálódik;

e) a városi környezet elemei és az út körüli tényezők, amelyek befolyásolják a láthatóságot (fák, oszlopok, kerítések stb.) a különböző járműáramok keresztezési pontjain.

(5) A különböző típusú sebességkorlátozó eszközök és forgalomcsillapító intézkedések alkalmazhatóságát az utca osztálya vagy az út tervezési sebessége határozza meg a 2. sz. mellékletben meghatározottak szerint.

Második fejezet

SEBESSÉGKORLÁTOZÓ ESZKÖZÖK ÉS FORGALOMCSILLAPÍTÓ BERENDEZÉSEK MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEI ÉS TÍPUSAI

I. szakasz

Általános műszaki követelmények

4. cikk Sebességkorlátozó eszközök tervezése, kivitelezése vagy telepítése során olyan építési termékeket kell előírni, amelyek alapvető jellemzőik tekintetében nyújtott teljesítménye biztosítja az építményekre vonatkozó követelményeknek a területrendezési törvény (SPA) 169. cikkének (1) bekezdése szerinti teljesítését, valamint az építési termékek forgalmazására vonatkozó harmonizált feltételek megállapításáról és a 89/106/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2011. március 9-i 305/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 88/5, 2011.4.4.) alapján a termékekre vonatkozó műszaki követelményekről szóló törvény 9. cikke (2) bekezdésének 5. pontjában említett rendelet szerinti műszaki előírásoknak való megfelelést, beleértve a valamely másik tagállamban jogszzerűen forgalmazott áruk kölcsönös elismeréséről és a 764/2008/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. március 19-i (EU) 2019/515 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 91/1., 2019.3.29.) 9., 10. és 11. cikke szerinti követelményeket.

5. cikk A sebességkorlátozó eszközöket és a kombinált forgalomcsillapító intézkedéseket a városi környezethez kell igazítani (a megfelelő eszközök kiválasztása, elhelyezkedés, anyagválasztás stb.).

6. cikk A sebességkorlátozó eszközök geometriai és szerkezeti kialakításának meg kell felelnie a területrendezési törvény (SPA) 75. cikkének (4) bekezdésében említett rendelet követelményeinek, valamint a menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatás (SPPTS), a Tűzbiztonsági és Lakosságvédelmi Főigazgatóság (DG FSPP) és egyéb speciális szolgáltatások (hulladékgyűjtés, utcatisztítás, hőeltávolítás) járműveinek áthaladására és manőverezésére vonatkozó követelményeknek.

7. cikk (1) Átépítés és nagyobb felújítás esetén a sebességkorlátozó eszközöket és a kombinált forgalomcsillapító intézkedéseket tartós építési termékekkel – aszfaltbeton, beton és/vagy járda – kell megvalósítani.

(2) Az útpálya domború mesterséges bukkanóit, szigeteit és helyi szűkületeit, amelyek szerelvényekkel vannak ellátva, tartósan rögzíteni kell az útfelülethez.

(3) Függetlenül attól, hogy milyen módszerrel valósítják meg a domború mesterséges bukkanókat, a II. szakaszban meghatározott geometriai paramétereket be kell tartani.

II. szakasz

Mesterséges bukkanók

8. cikk (1) A mesterséges bukkanó a felületi szint megváltoztatását jelenti az útpálya egy adott pontján.

(2) A felszín szintjéhez viszonyított helyzetétől függően a mesterséges egyenetlenség a következő:

1. domború – a járdaszint magassága egy adott helyen, amelyet rámpák alkotnak, és amely elhelyezhető:

- a) keresztirányban az úttesten;
- b) hosszanti irányban az úttest mentén;

2. homorú – a járda szintjének süllyesztése egy meghatározott helyen, amely hosszirányban az útpálya végén helyezkedik el;

3. automatikus – az útpályán keresztirányban elhelyezkedő domború vagy homorú egyenetlenség, amelyet a jármű sebességétől függően automatizált rendszerek emelnek vagy süllyesztenek.

(3) A közúti jármű áthaladási sebességétől függő automatizált mesterséges egyenetlenségnek a következő funkciókkal kell rendelkeznie:

- 1. a megengedett menetsebességen való áthaladáskor az úttest szintjén kell lennie;
- 2. típusától függően a megengedett legnagyobb forgalmi sebesség túllépése esetén azt 50 mm-ről 100 mm-re kell emelni vagy le kell csökkenteni az úttest szintjéhez viszonyítva 30–80 mm-rel.

9. cikk A mesterséges egyenetlenség a gyalogosvédelmi területekkel együtt használható a gyalogosforgalom jobb megszervezése és biztonságának növelése érdekében.

10. cikk (1) Az útpályán keresztirányban elhelyezkedő domború mesterséges egyenetlenséget az út/utca legfeljebb 5 %-os hosszirányú lejtésű szakaszain kell kialakítani vagy felszerelni.

(2) Az 5–10 %-os hosszirányú lejtésű utakon/utcákon megengedett domború mesterséges bukkanó építése, amennyiben bizonyított, hogy más sebességkorlátozó intézkedések nem alkalmazhatók. Ilyen esetekben a 3. sz. mellékletnek megfelelően az alsó oldalon a dőlésszög legfeljebb 20 %-ot érhet el.

11. cikk A domború mesterséges egyenetlenség a következő lehet:

- 1. forgalomlassító küszöb;
- 2. forgalomlassító útburkolati lap;
- 3. forgalomlassító párna;
- 4. megemelt kereszteződés.

12. cikk (1) A forgalomlassító küszöb az úttest tengelyéhez képest keresztirányban elhelyezkedő, kiálló mesterséges bukkanó.

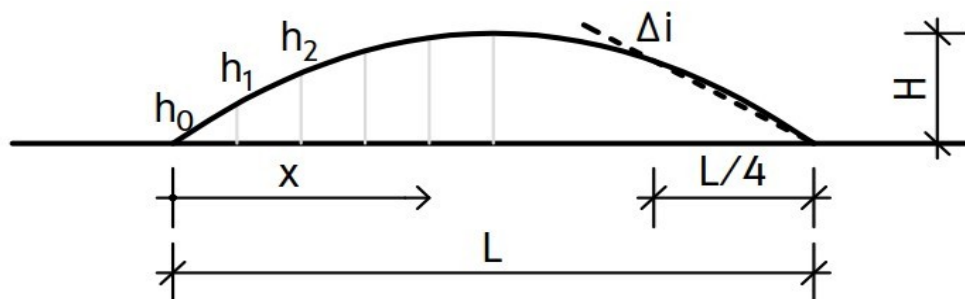
(2) A forgalomlassító küszöbnek az útpálya tengelyével párhuzamos szakasza parabolikus (1. ábra), és a következő egyenlettel írható le:

$$h(x) = 4Hx(L-x) / L^2,$$

ahol:

H – a forgalomlassító küszöb magassága a legmagasabb pontján

L – a forgalomlassító küszöb hossza



1. ábra A forgalomlassító küszöb parabolikus része

(3) Az utcaszakaszokon a forgalomlassító küszöb (H) magasságának (H) 50 és 100 mm között, lakóterületen való elhelyezés esetén pedig 100 és 120 mm között kell lennie. Hosszának (L) 3 és 5 m között kell lennie.

(4) A forgalomlassító küszöb rámpa átlagos lejtését (Δi) a forgalomlassító küszöb ($L/4$) kezdetét és negyedét jelölő pontokon áthaladó vonal és a forgalomlassító küszöb alja között kell mérni. A forgalomlassító küszöb rámpa átlagos lejtésének 5 % és 10 % között kell lennie.

(5) A forgalomlassító küszöb geometriai paramétereit az 1. táblázat kritériumai vagy a 4. sz. mellékletben meghatározott, a célsebesség alapján meghatározott forgalomlassító küszöb profilok szerint kell elvégezni.

	Sebességkorlátozása 1 rendelkező utcaszakaszok legfeljebb 40 km/h	Sebességkorlátozása 1 rendelkező utcaszakaszok legfeljebb 30 km/h	Sebességkorlátozása 1 rendelkező lakóövezetek legfeljebb 20 km/h
lejtés, Δi [%]	5 – 8	6 – 9	8 – 10
magasság, H [mm]	50 – 80	60 – 100	100 – 120

1. táblázat A forgalomlassító küszöb geometriai paramétereit a célsebességtől függően

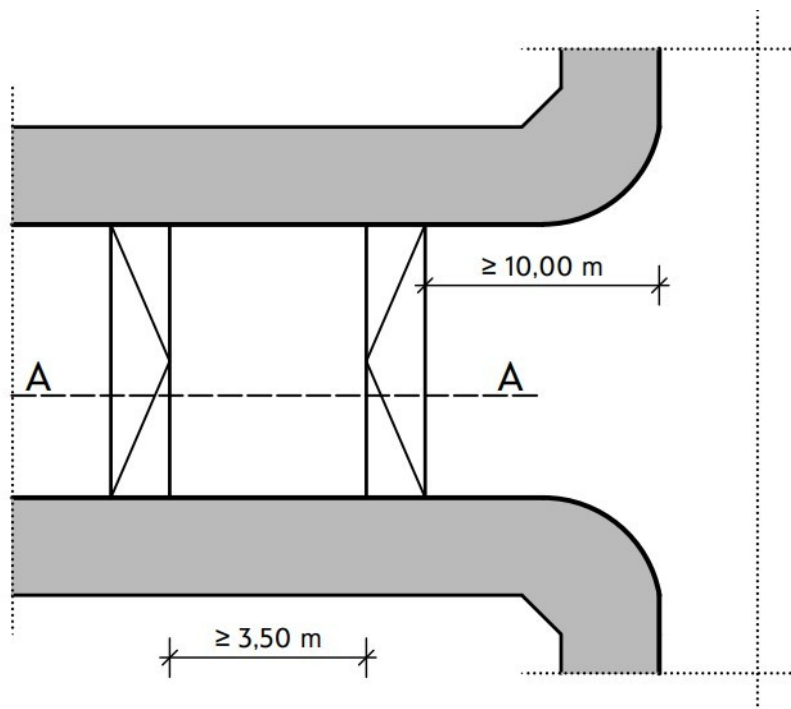
(6) A 4. sz. melléklet B – B. szakaszának megfelelően épített kerékpáros infrastruktúra hiányában a forgalomlassító küszöbnek a járdaszegélytől vagy az útpálya szélétől 0,70 m-nek kell lennie. A forgalomlassító küszöb nem helyezhető el épített kerékpáros infrastruktúrán.

(7) A forgalomlassító küszöb lejtését az úttest határvonala felé 15–25 %-os lejtéssel kell megvalósítani.

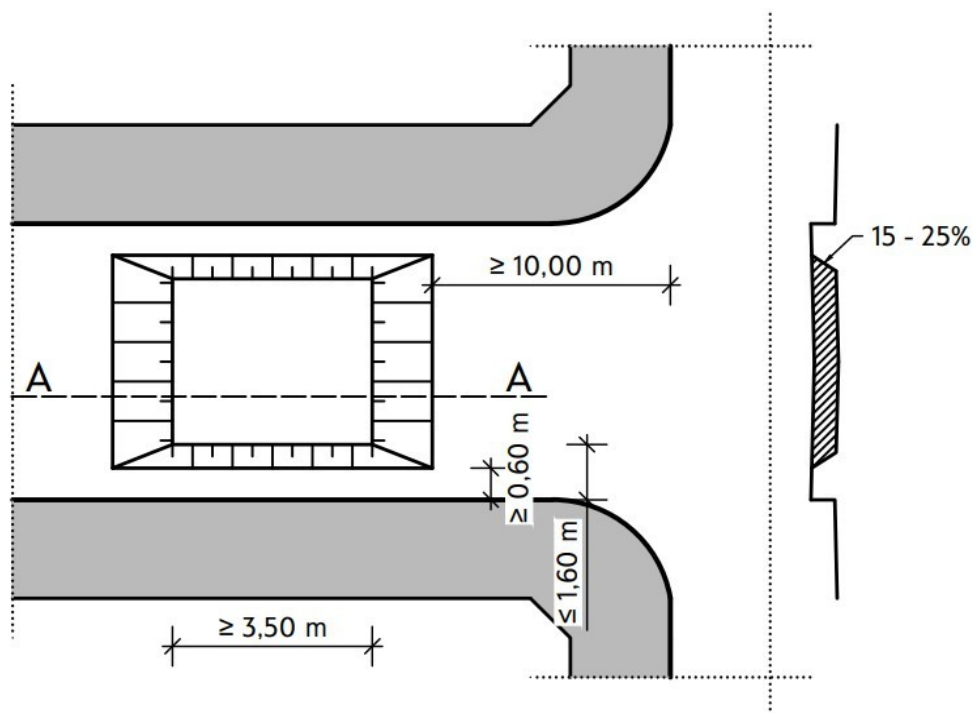
13. cikk (1) A forgalomlassító útburkolati lap egy domború, mesterséges egyenetlenség, amelynek keresztmetszete trapéz alakú, az útpálya tengelyével párhuzamos, és amely az útpálya teljes szélességében húzódik (2a. ábra).

(2) A forgalomlassító párna egy domború, mesterséges, trapéz alakú keresztmetszettel rendelkező, az útpálya tengelyével párhuzamos és keresztirányú egyenetlenség, amely az útpálya szélességének egy részét lefedti (2b. ábra).

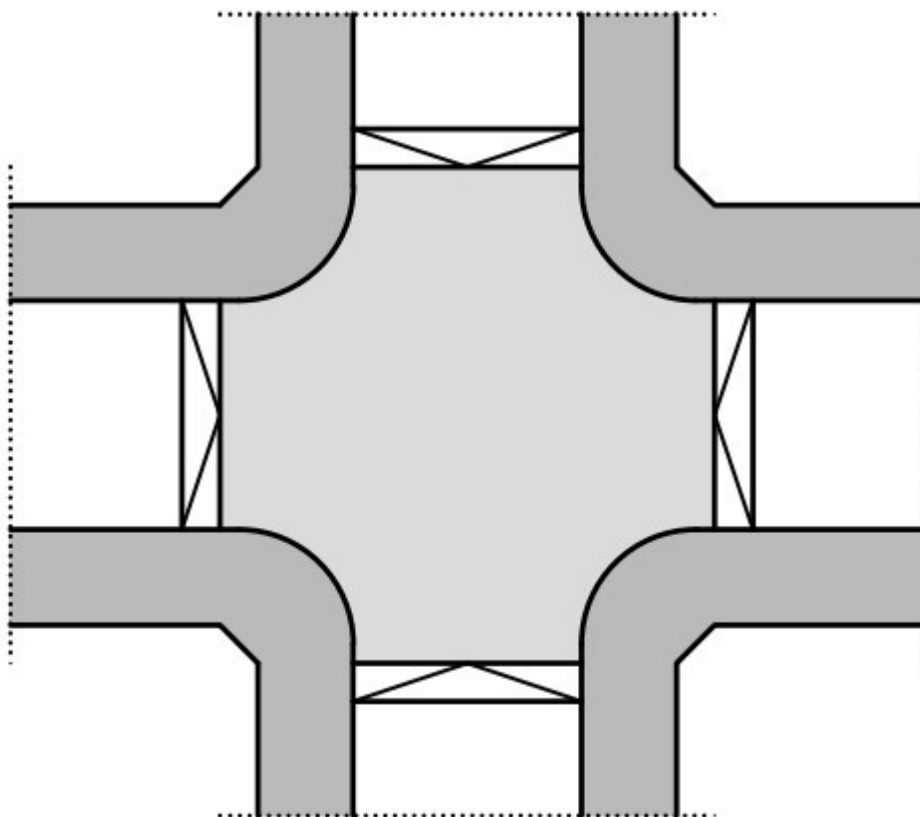
(3) A megemelt kereszteződés egy domború, mesterséges, trapéz alakú keresztmetszettel rendelkező, a keresztező útpályák tengelyeivel párhuzamos és keresztirányú egyenetlenség, amely az útpályák teljes felületét lefedi egy útkereszteződésben (2c. ábra).



a) Egy forgalomlassító útburkolati lap terve

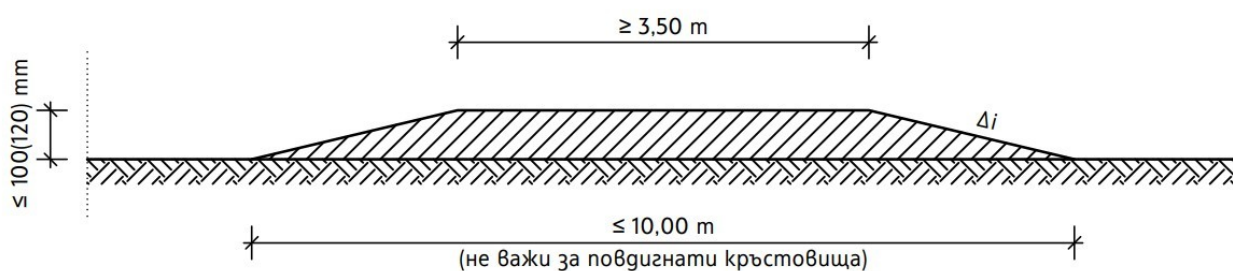


b) Egy forgalomlassító párna terve és keresztmetszete



c) Egy megemelt kereszteződés ábrája

A-A



(не важи за повдигнати кръстовища)

(a megemelt kereszteződésekre nem vonatkozik)

d) Egy forgalomlassító útburkolati lap, forgalomlassító párna és megemelt kereszteződés hosszanti keresztmetszete

2. ábra A forgalomlassító útburkolati lap, a forgalomlassító párna és a megemelt kereszteződés ábrái

(4) Az (1), (2) és (3) bekezdés szerinti rámpa lejtését és a mesterséges bukkanók magasságát a 2. és 3. táblázatnak megfelelően kell megvalósítani.

	Sebességkorlátozássa I rendelkező utcaszakaszok legfeljebb 40 km/h	Sebességkorlátozássa I rendelkező utcaszakaszok legfeljebb 30 km/h	Sebességkorlátozássa I rendelkező lakóövezetek legfeljebb 20 km/h
lejtés, Δi [%]	5 – 9	9 – 12	12 – 15
magasság, H [mm]	50 – 80	60 – 100	60 – 100 (120)

2. táblázat A forgalomlassító útburkolati lapok/megemelt kereszteződések geometriai paraméterei az alkalmazási területtől függően

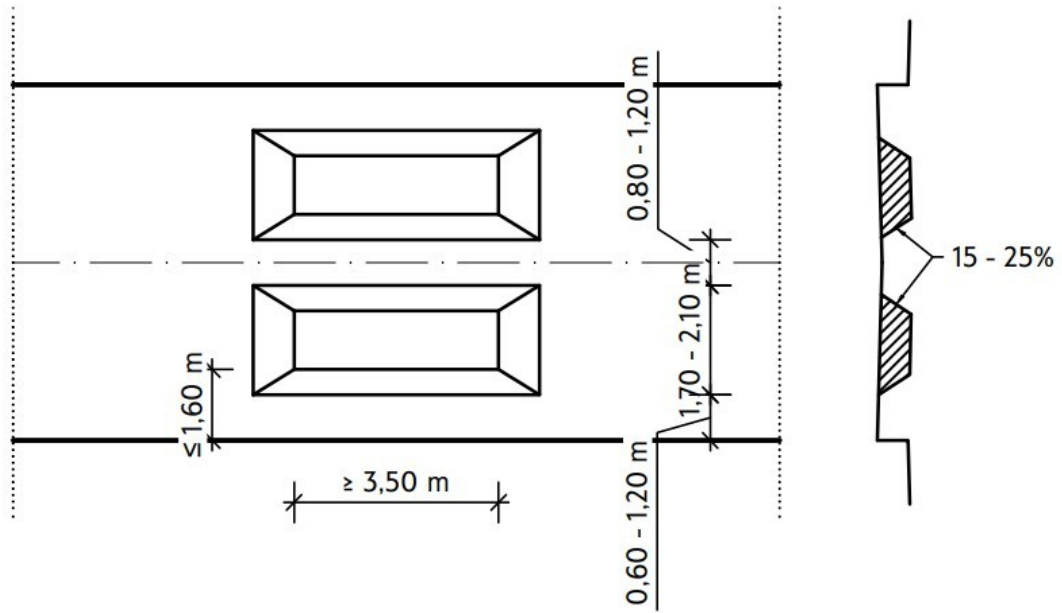
(5) A forgalomlassító útburkolati lapok H magasságának 50 és 100 mm között kell lennie. Kivételes esetben a magasság elérheti a 120 mm-t, ha a forgalomlassító útburkolati lapok a járda megközelíthetőségének biztosítása érdekében megemelt gyalogjáróként vannak kialakítva.

(6) A forgalomlassító párnák H magasságának 50 és 80 mm között kell lennie. A menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatás (SPPTS) útvonalán vagy a Tűzbiztonsági és Lakosságvédelmi Főigazgatóság (DG FSPP) és más speciális szolgálatok (hulladékgyűjtés, utcatisztítás, hóeltávolítás) járművei által használt forgalomlassító párnák használata esetén az egyes forgalomlassító párnák szélességének az adott forgalmi sávban a jármű nyomtávjától függően 1,70 és 2,10 m között kell lennie. Elrendezésüknek meg kell felelnie a 3. ábrán láthatóknak. A forgalomlassító párna és a járdaszegély közötti távolságnak 0,80 és 1,20 m között kell lennie.

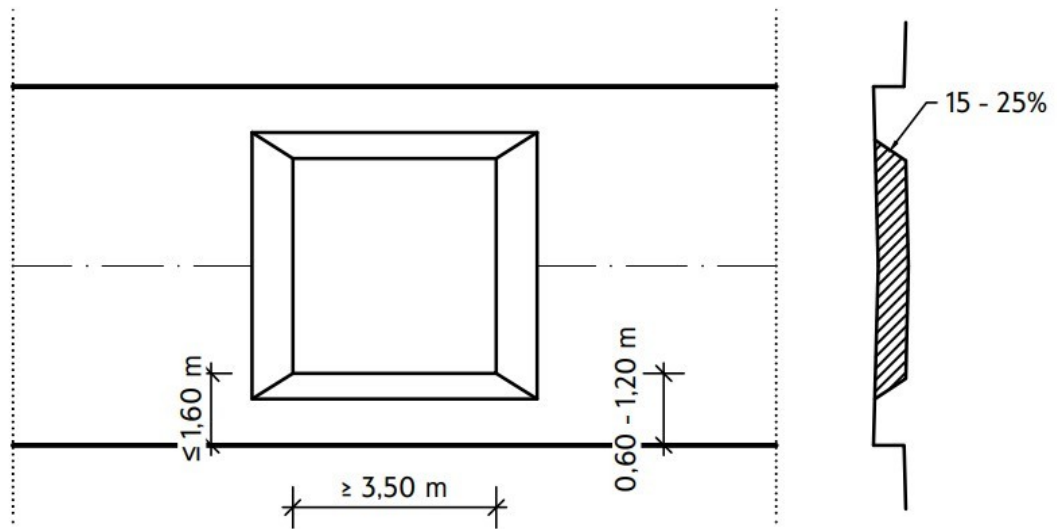
(7) A forgalomlassító párnák oldala dőlésszögének párhuzamosnak kell lennie az út tengelyével, és 15 % és 25 % közötti lejtéssel kell megvalósítani azokat (3. ábra).

	Az alábbi sebességkorlátozásná l: legfeljebb 30 km/h	Az alábbi sebességkorlátozásná l: legfeljebb 20 km/h
lejtés, Δi [%]	5 – 9	9 – 12
magasság, H [mm]	50 – 80	60 – 80

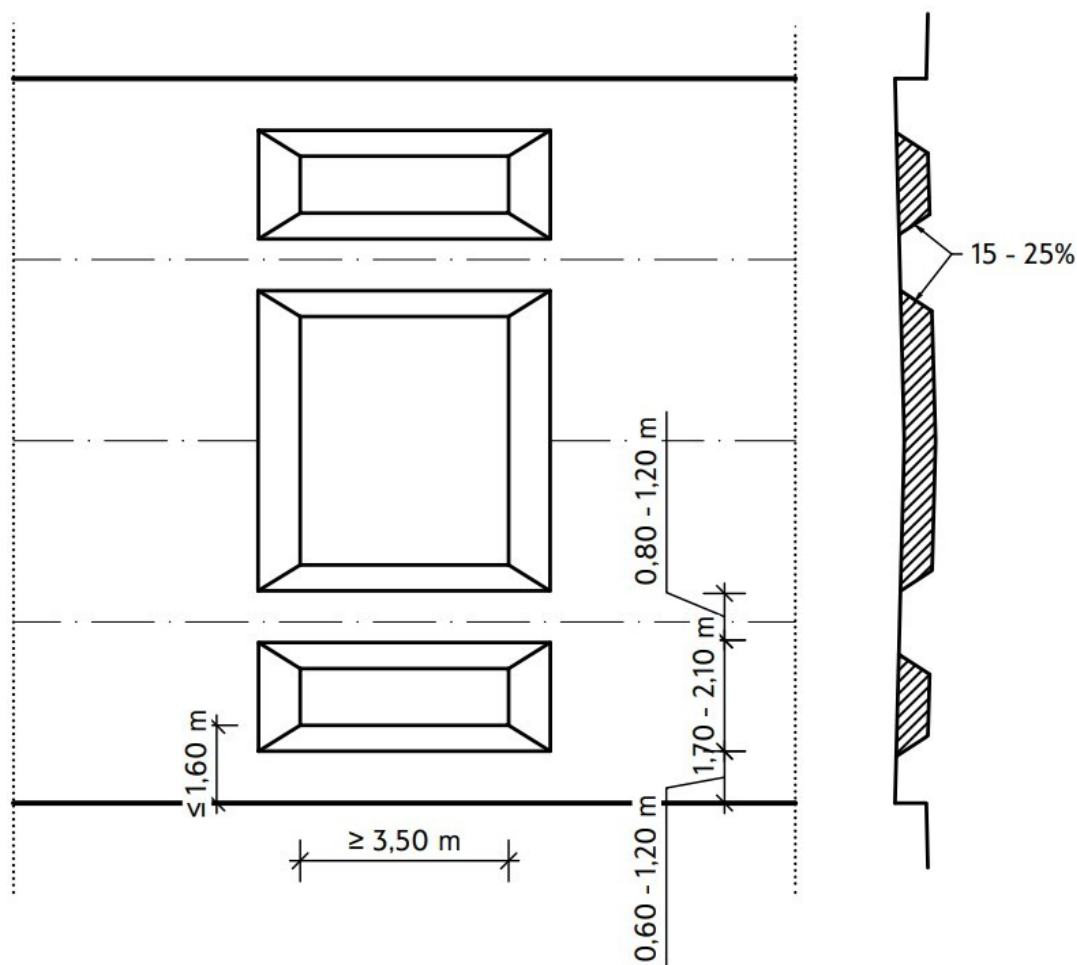
3. táblázat A forgalomlassító párnák geometriai paraméterei az alkalmazási területtől függően



a) különálló forgalomlassító párnák egy kétsávos útpályán



b) teljes forgalomlassító párna egy kétsávos útpályán



c) különálló forgalomlassító párnák egy többsávos útpályán

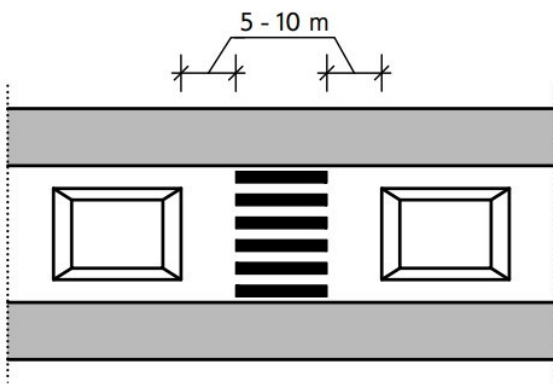
3. ábra A forgalomlassító párnák ábrái

(8) Ha megemelt gyalogjáróként forgalomlassító útburkolati lapot használnak, annak felső felületét 20-30 mm-rel a járdaszegély felső élének szintje alatt kell kialakítani, és az oldalsó járdát le kell ferdíteni, hogy elérje a forgalomlassító útburkolati lap felső felületét.

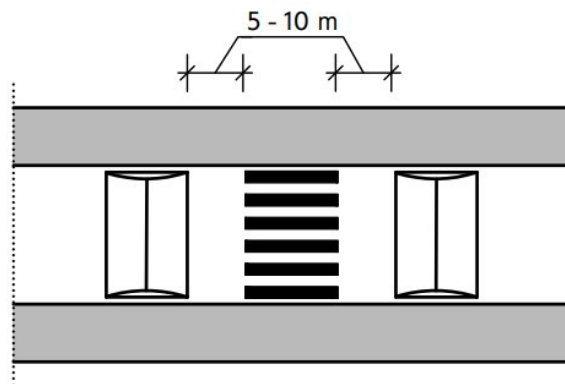
14. cikk A megemelt kereszteződést a következő geometriai követelményeknek megfelelően kell megvalósítani:

1. a megemelt járda magasságának 80-120 mm között kell lennie az útburkolat szintje felett;
2. az átjáró oldalsó járdáról a megemelt járdára való átmenetnek meg kell felelnie a fogyatékkal élőkről szóló törvény 53. cikkének (3) bekezdése szerinti akadálymentes környezetről szóló rendelet követelményeinek, összefüggésben a területrendezési törvény (SPA) 112. cikkének (4) bekezdésével és 169. cikke (1) bekezdésének 4. pontjával és 169. cikkének (4) bekezdésével;
3. a rámpa Δi lejtésének 9 % és 15 % között kell lennie;
4. a megemelt felület a járműforgalomra szánt útpálya területét és a gyalogosok átkelésére szánt területeket fedi le (4d. ábra).

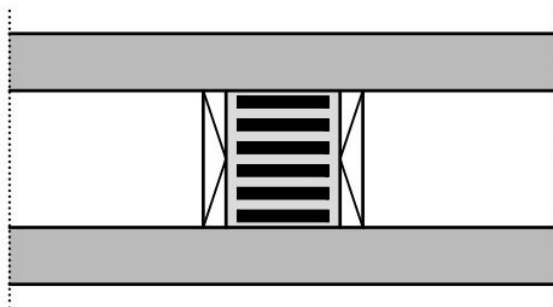
15. cikk A domború mesterséges bukkanókat a kijelölt gyalogosátkelők területén és a keresztezésekben kell elhelyezni, a 4. ábrán látható módon:



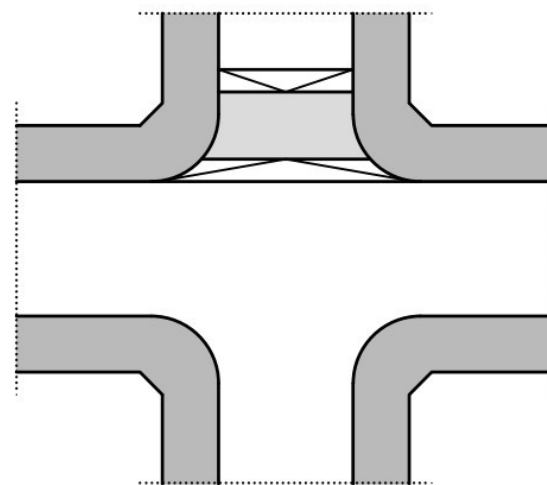
a) a forgalomlassító párnák elhelyezkedése a gyalogjáróhoz képest



b) a forgalomlassító küszöbök elhelyezkedése a gyalogjáróhoz képest



c) egy gyalogjáró, amelyet egy forgalomlassító útburkolati lappal emeltek meg



d) a kereszteződés területén lévő járdák folytatásának egy forgalomlassító útburkolati lappal való megemelése

4. ábra A gyalogos-átkelőhelyeken és kereszteződésekben található mesterséges bukkanók rendszere

16. cikk (1) Az útpályán hosszirányban elhelyezkedő mesterséges bukkanók az útburkolat szintjének 20-50 mm-es helyi emelkedései vagy süllyedései. Ezeket az úttest fő részénél durvább burkolatszövettel kell kialakítani. Ezek a következő típusúak:

1. domború, amely az úttest tengelyében helyezkedik el;
2. homorú, amely az úttest mindkét végén helyezkedik el;
3. a fentiek kombinációja.

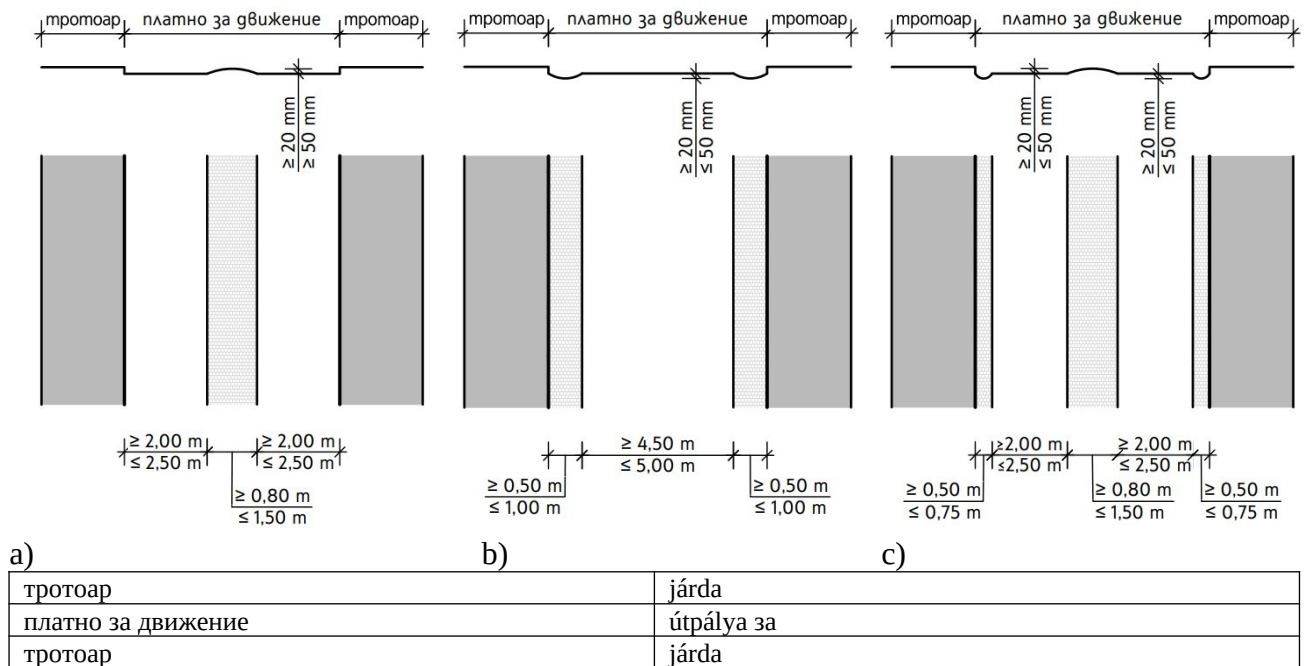
(2) Az (1) bekezdés 1. pontjában említett domború mesterséges bukkanó szélességének 0,80 és 1,50 m között kell lennie, mindkét oldalon 2,00 és 2,50 m széles útpályasávval, amint azt az 5a. és 5c. ábra mutatja.

(3) Az (1) bekezdés 2. pontjában említett homorú mesterséges egyenetlenség szélességének 0,50 és 1,00 m között kell lennie. Az útpálya fennmaradó részének szélessége 4,50 és 5,00 m között kell, hogy legyen, az 5b. ábrán látható módon.

(4) Az úttest mindkét végén elhelyezkedő homorú mesterséges egyenetlenségek csak egyirányú útszakaszon alkalmazhatók.

(5) Az (1) bekezdésben említett mesterséges bukkanókat úgy kell megépíteni vagy felszerelni, hogy azok ne akadályozzák az úttest vízelvezetését. Szükség esetén további alkatrészeket kell tervezni és gyártani a megfelelő vízelvezetés biztosítása érdekében.

(6) Azokon a szakaszokon, ahol a menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatás (SPPTS) működik, nem megengedett az (1) bekezdésben említett mesterséges bukkanó elhelyezése.



5. ábra Az út/utca tengelyén hosszirányban elhelyezkedő mesterséges bukkanók ábrái

17. cikk (1) Azokon az utcákon, amelyek a menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatás (SPPTS) útvonalainak részét képezik, vagy a Tűzbiztonsági és Lakosságvédelmi Főigazgatóság (DG FSPP) és más szakszolgálatok (hulladékgyűjtés, utcatisztítás, hóeltávolítás) járművei által használt szakaszon csak forgalomlassító párnák építése megengedett.

(2) A domború mesterséges bukkanókat az útpályán a 14. cikk (2) bekezdésében említett rendelet követelményeinek megfelelően kell kialakítani vagy felszerelni.

18. cikk A domború mesterséges bukkanókat a következőképpen kell elhelyezni:

1. legalább 25 m távolságban az útpálya vagy annak bármely része feletti, az útpálya felszínétől 5,50 m-nél kisebb magasságban lévő útépítmények előtt;
2. legalább 25 m távolságban egy olyan építmény bármely része előtt, amelyen az út áthalad, vagy egy olyan építmény előtt, amely az út alatt helyezkedik el;
3. legalább 20 méterre a vasúti átjárótól vagy vasútvonaltól.

19. cikk (1) A domború mesterséges bukkanóknak nappal és éjszaka különböző időjárási viszonyok között is láthatónak kell lenniük.

(2) Az útpálya azon szakaszát, amelyen domború mesterséges bukkanók találhatók, a következő szabvány szerint kell megvilágítani: BDS EN 13201-2 „Közüti világítás – 2. rész: Teljesítménykövetelmények”.

(3) A domború mesterséges bukkanók, amelyek egyben gyalogjárók is, megvilágítását a közúti közlekedésről szóló törvény (RTA) 14. cikkének (1) bekezdésében említett, az útburkolati jelekkel történő közúti jelzésről szóló rendeletnek megfelelően kell elvégezni.

20. cikk A domború mesterséges bukkanók útburkolati jelekkel történő jelzését a közúti közlekedésről szóló törvény (RTA) 14. cikkének (1) bekezdésében említett, az útburkolati jelekkel történő közúti jelzésekről szóló rendelet rendelkezéseinek megfelelően kell elvégezni.

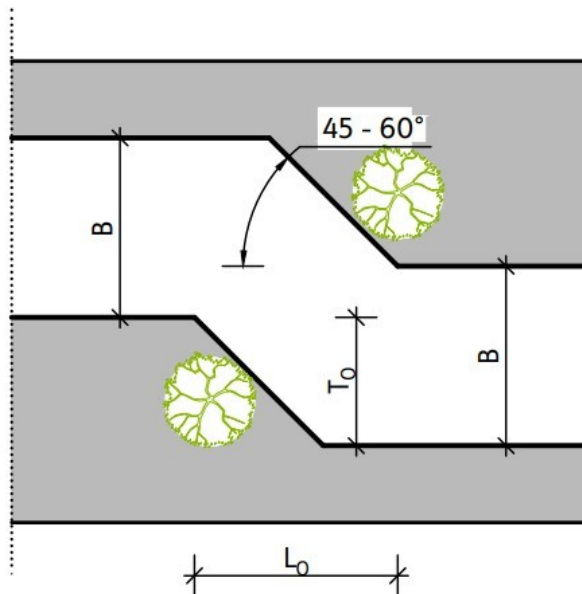
21. cikk A domború mesterséges bukkanókat közlekedési táblákkal kell jelezni a közúti közlekedésről szóló törvény (RTA) 14. cikkének (1) bekezdésében említett, az utak közlekedési táblákkal történő jelzéséről szóló rendelet rendelkezéseinek megfelelően.

III. szakasz Helyzetváltozások az útpályán

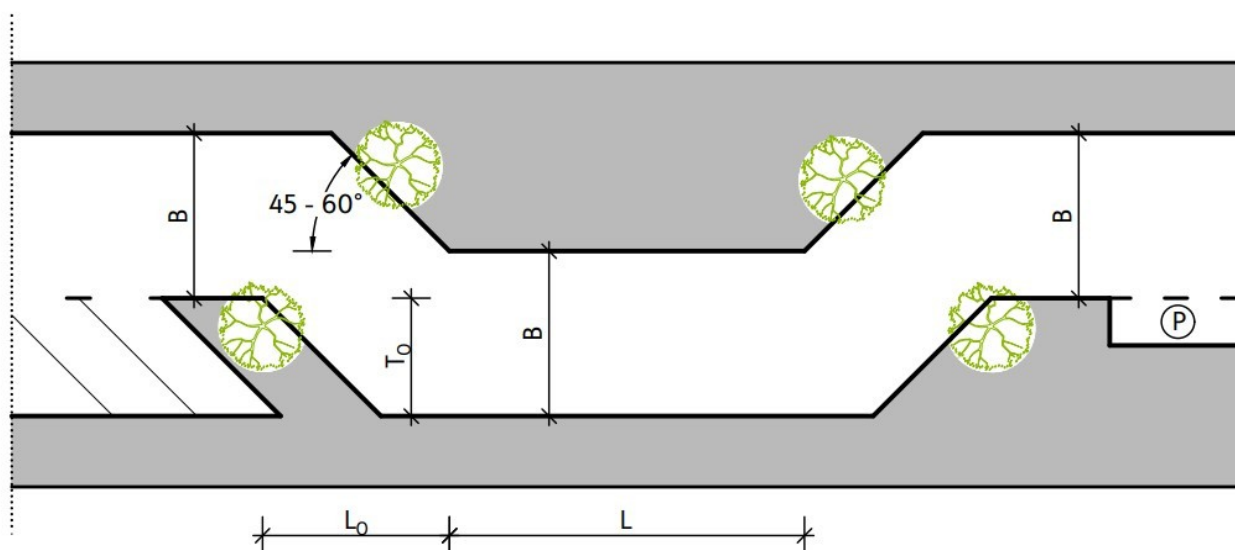
22. cikk Az útpályán a járművek mozgásának pályáját befolyásoló helyzetváltozások a következők:

1. vízszintes elmozdulások, beleértve az útpálya középvonalán vagy az egyes forgalmi sávokban elhelyezett síkánokat is;
2. geometriai módosítás a kereszteződésekben;
3. a szegélyívek sugarának csökkentése;
4. a meglévő kereszteződések lecserélése körforgalomra.

23. cikk (1) A síkán az útpálya tengelyének két vagy több egymást követő, a haladási irányra keresztirányú vízszintes eltolásának céltudatos tervezése, amikor a terepviszonyok ezt nem teszik szükségessé (6. ábra).



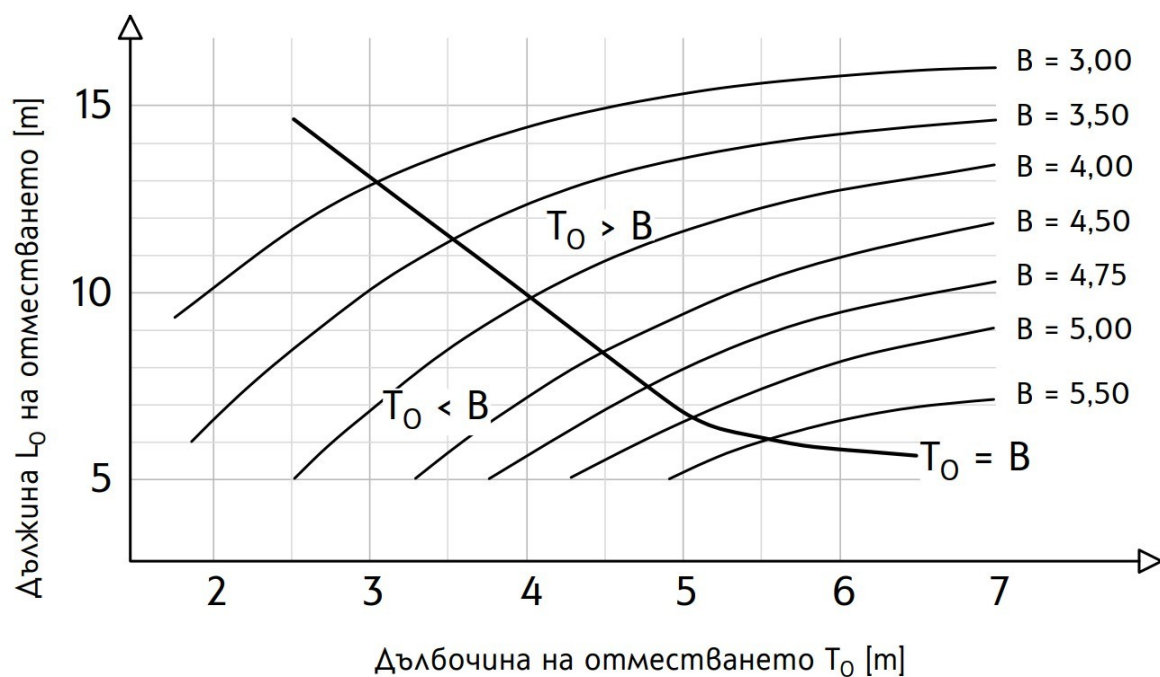
a) vízszintes eltolás



b) síkán

6. ábra A vízszintes eltolások ábrái

(2) Az úttest vagy a forgalmi sáv (B) szélességét a vízszintes eltolások területén a 7. ábra alapján kell meghatározni.



7. ábra A B útpálya szélességét rögzítő grafikon

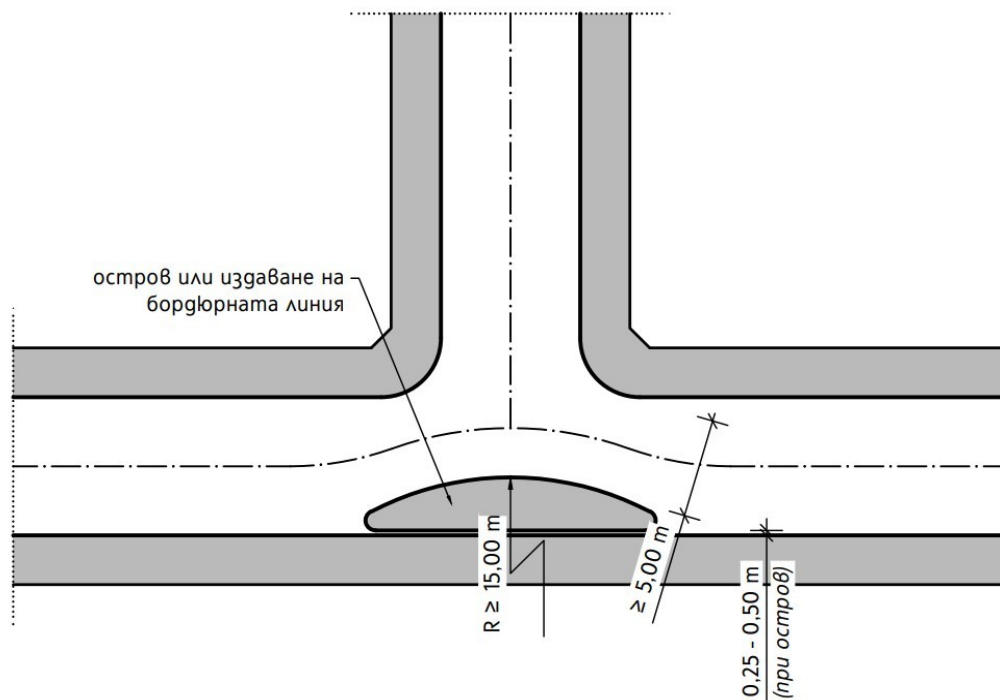
Дълбочина на отместването	Eltolás mélysége
Дължина L_0 на отместването [T]	Az eltolás [t] hossza L_0

(3) Az útpálya szélességénél ($T_0 < B$) kisebb T_0 mélységű vízszintes eltolásokat kell alkalmazni a sebesség $40 \div 50$ km/h-ra történő korlátozására. Ha a menetsebességet 40 km/h alatt kell korlátozni, az eltolás mélységének nagyobbak kell lennie, mint az úttest szélessége ($T_0 > B$).

(4) Az L két egymást követő vízszintes eltolás közötti távolságnak a másodrendű utcahálózat utcáin 10–30 m, az elsődleges utcahálózat utcáin pedig 30–50 m között kell lennie.

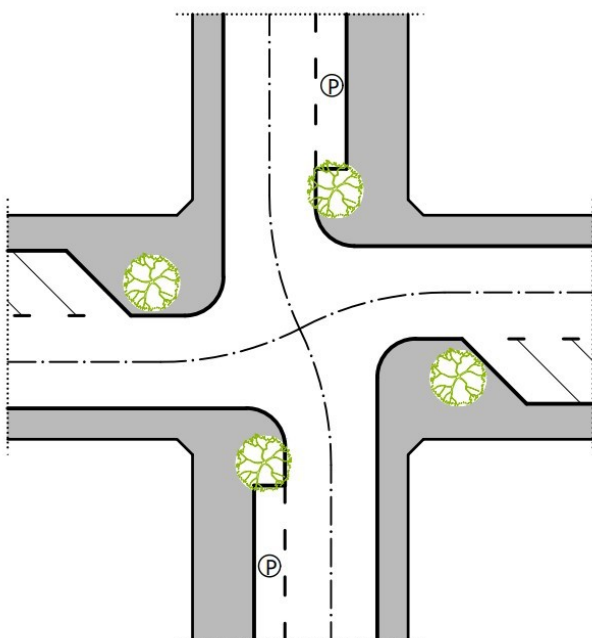
(5) A vízszintes eltolásokat meglévő szakaszon, útburkolati jelzésekkel és megfelelő műszaki eszközökkel vagy városi létesítményekkel lehet megvalósítani az 5. sz. mellékletnek megfelelően.

24. cikk A kereszteződés geometriai módosítása a kereszteződés területén belül az útpálya/forgalmi sávok középvonalainak célzott eltorzítása a szegély és a középvonalak eltolásával, a kereszteződés előtti és utáni parkolás átszervezésével, a 8. és 9. ábra szerint.

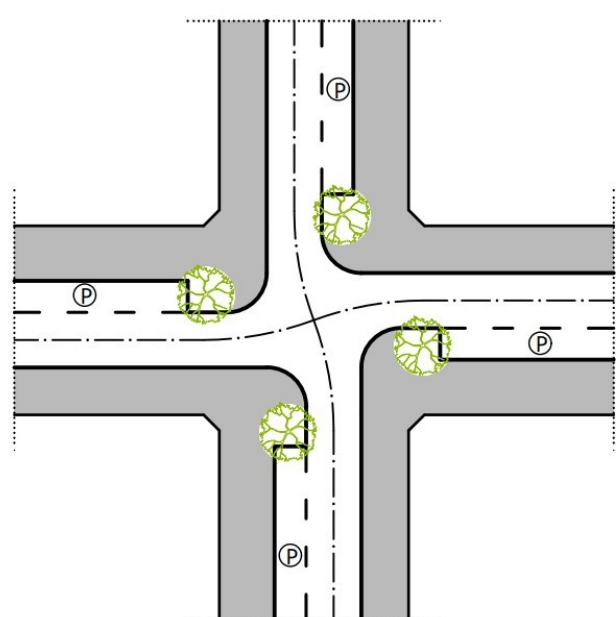


8. ábra Egy másodrendű utcában lévő háromirányú kereszteződés geometriájának módosítására vonatkozó ábra

остров или издаване на бордюрната линия (при остров)	egy sziget vagy egy járdaszegély-vonal vetülete (sziget esetében)
---	--



a) 12 méternél nagyobb nyomtávú és kétirányú



b) legfeljebb 12 m nyomtávú és egyirányú

9. ábra A kereszteződésgeometria módosításainak ábrái

25. cikk A keresztezésekben a jobbra kanyarodó forgalom sebességének korlátozása és a gyalogosok átkelési távolságának csökkentése érdekében a szegélyívek sugarát csökkenteni kell.

26. cikk A körforgalmakat a területrendezési törvény (SPA) 75. cikkének (4) bekezdésében említett rendelet követelményeivel összhangban kell megtervezni és kivitelezni a városi területeken és azok határain kívül, az úttörvény 36. cikkében említett rendelettel összhangban.

27. cikk Az útpályán a járművezetők észlelését befolyásoló helyzetváltozások a következők:

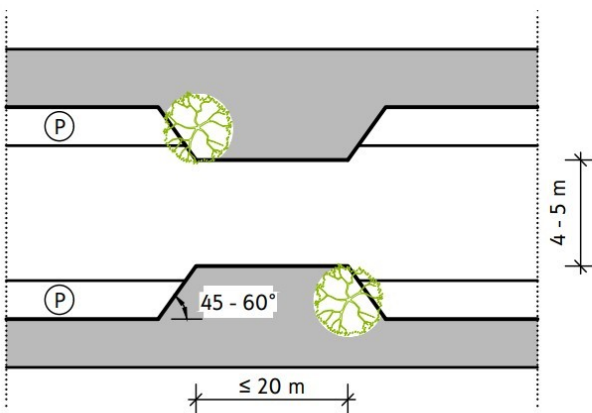
1. a keresztezések közötti helyi szűkítések;
2. az útpályán lévő szigetek;
3. eltolt járdák.

28. cikk (1) A helyi szűkítések lehetnek egy- és kétoldaliak (10. ábra).

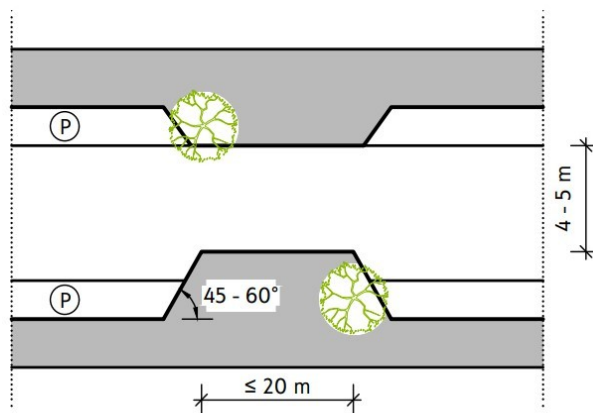
(2) A szűkítési terület hossza 5 és 10 m között van. Bizonyos helyeken hosszabb szűkítések is megengedettek, de nem haladhatják meg a 20 métert.

(3) A szűkítő területen két aktív forgalmi sávval rendelkező útpálya szélességének 4 és 5 m között kell lennie.

(4) Azokban az esetekben, amikor a helyi szűkítés bevezetése nem éri el az előírt korlátozó hatást, és/vagy javítani kell a gyalogos-átkelőhelyek feltételeit, a helyi szűkítést forgalomlassító útburkolati lappal együtt kell végrehajtani (1. sz. melléklet).



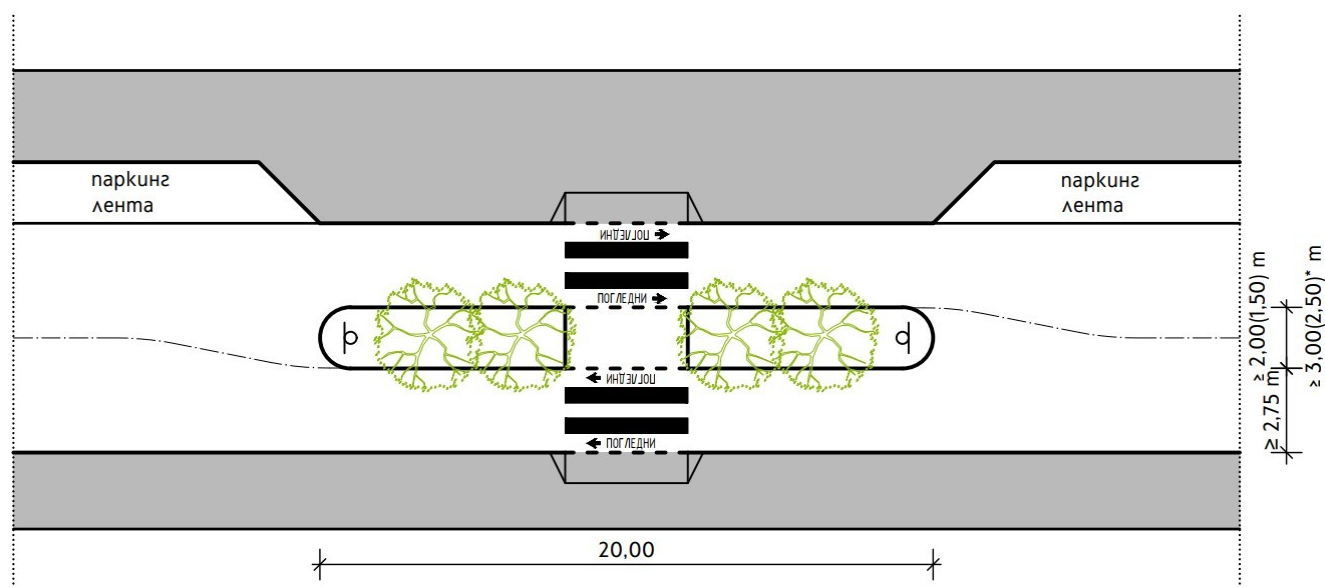
a) egyoldali helyi szűkítés



b) kétoldali helyi szűkítés

10. ábra A helyi szűkítések ábrái

29. cikk (1) A gyalogjárók területén sebességkorlátozó eszközként használt központi szigeteket a 11. ábra szerint kell kivitelezni.



*при озеленяване с висока растителност

паркинг лента	parkoló sáv
*при озеленяване с висока растителност	* magas növényzettel történő tereprendezés esetén

11. ábra A gyalogosok átkelésére szolgáló központi sziget ábrája

(2) A központi sziget minimális szélessége 2,00 m. A hely szűkössége esetén a szélesség 1,50 m-re csökkenthető. Amennyiben a központi sziget részeként magas növényzetet biztosítanak, a minimális szélesség 3,00 m, és 2,50 m-re csökkenthető helyszűke esetén.

(3) A forgalmi sávok minimális szélessége a központi sziget területén 2,75 m. Ha a központi sziget 100 m-nél kisebb sugarú vízszintes ívben helyezkedik el, a forgalmi sávok minimális szélessége 3 m.

(4) A sziget területén a gyalogosoknak szánt útburkolat színe és/vagy szerkezete eltérő lehet.

(5) Amennyiben egy központi sziget megépítése nem éri el az előírt korlátozó hatást, és/vagy javítani kell a gyalogos átkelőhelyek feltételeit, a szigetet mesterséges bukkanókkal kombinálva is meg lehet valósítani (1. sz. melléklet).

30. cikk (1) Az eltolt oldalsó járdákat úgy kell kialakítani, hogy a kereszteződésekben rövidebb legyen a gyalogosok átkelési távolsága, alacsonyabb legyen a kanyarodási sebesség és/vagy minden közlekedő számára jobb láthatóságot biztosítsanak. Ezeket a széles forgalmi sávokkal rendelkező utcákon a kereszteződésben történő szűkítéssel, illetve a megengedett parkolással rendelkező utcákon a parkolósáv szélességének elvételével kell megvalósítani (12. ábra).

(2) Az egyirányú utcáknál az útpálya szűkített részének legalább 3,50 m-nek, a kétirányú utcáknál pedig 5,00 m-nek kell lennie.

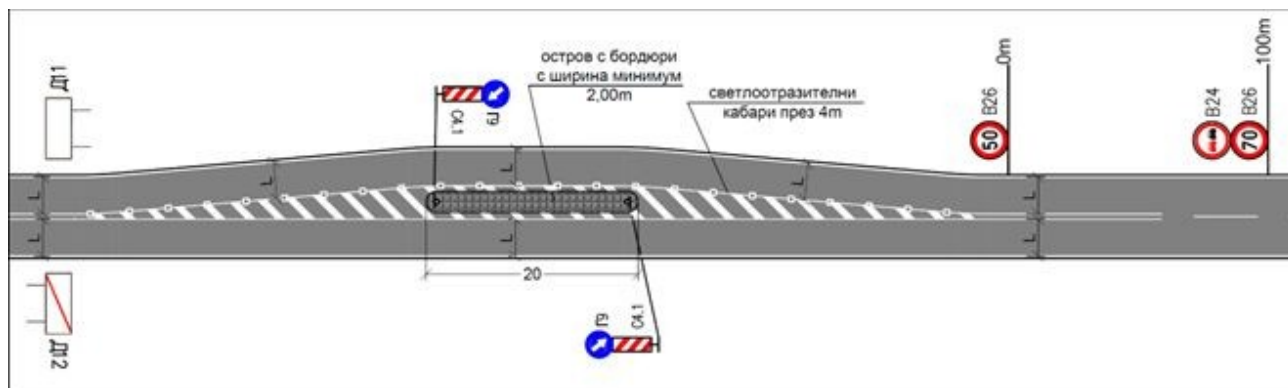
(3) A kiálló zóna hosszának legalább 5,00 m-nek kell lennie a keresztezett utca szomszédos járdaszegélyétől, amint azt a 12. ábra mutatja.

IV. szakasz

Sebességkorlátozó szigetek városi területeken kívül

31. cikk Az útpályán lévő szigeteket helyzeti forgalmi sávváltásra használják, ami a sebesség csökkentését eredményezi. Ezeket olyan átmeneti zónákban kell elhelyezni, ahol a forgalom sebességét az alábbiak szerint kell csökkenteni:

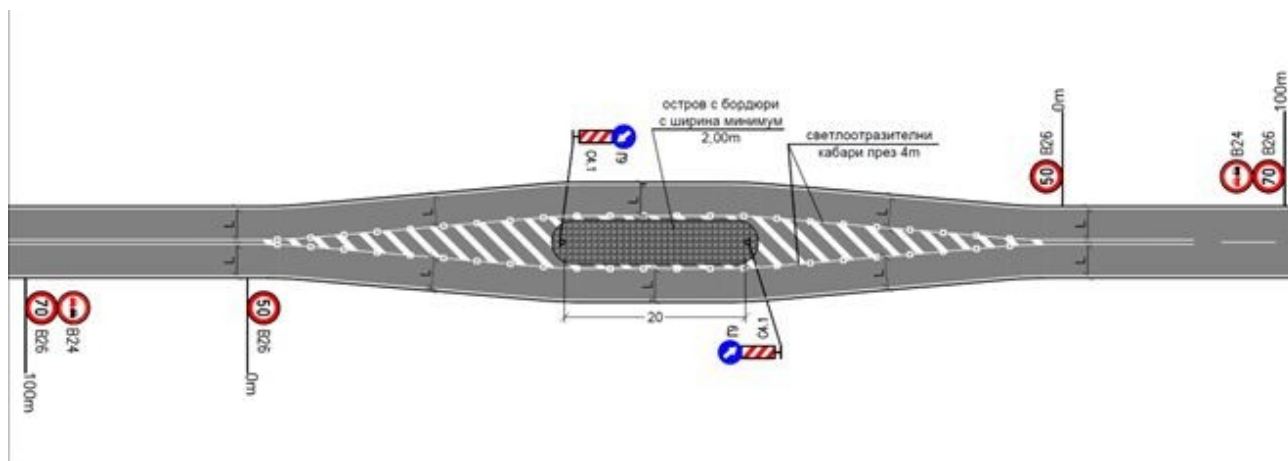
1. egy síkán sziget, amelyet a forgalom sebességének egy irányban történő csökkentésére használnak.



остров с бордюри с шисма МИНИМУМ	sziget járdaszegéllyel MINIMUM
Светлоотрадителни кабари през 4т	fényvisszaverő kiálló útburkolati jelzések 4 t-n keresztül

13. ábra A lehetséges forgalomszervezés sémája szigetszerű síkánál a településre való behajtáskor

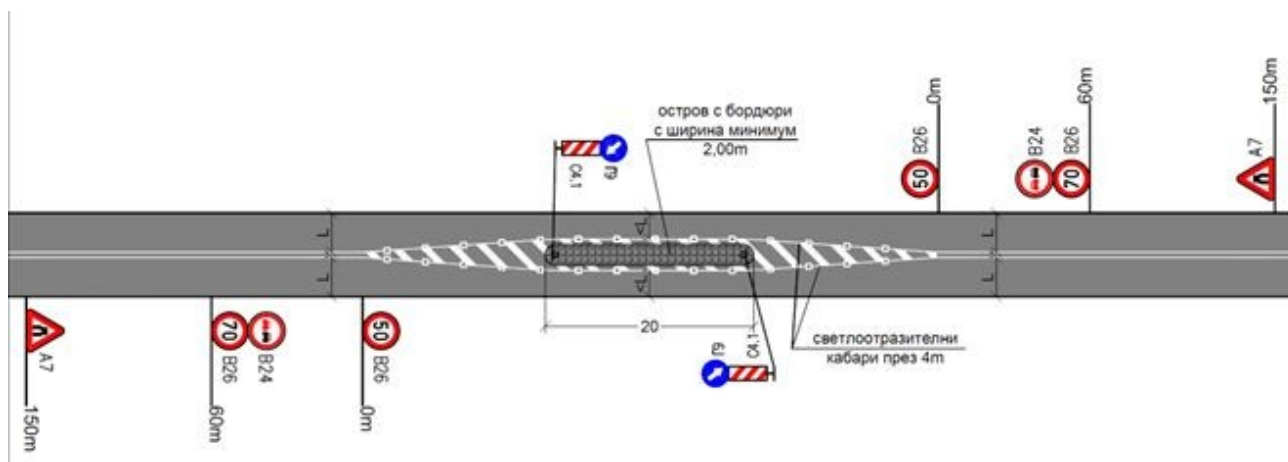
2. kétoldalas központi sziget – mindkét irányban a haladás sebességének csökkentésére használják.



остров с бордюри с шисма МИНИМУМ	sziget járdaszegéllyel MINIMUM
Светлоотрадителни кабари през 4т	fényvisszaverő kiálló útburkolati jelzések 4 t-n keresztül

14. ábra A kétoldali központi szigettel való lehetséges forgalomirányítás diagramja

3. központi sziget – a közlekedési sávok szélességének csökkentésére szolgál a teljes útszélesség megváltoztatása nélkül.



15. ábra A központi szigettel való lehetséges forgalomirányítás ábrája

остров с бордюри с шисма МИНИМУМ	sziget járdaszegéllyel MINIMUM
Светлоотрадателни кабари през 4т	fényvisszaverő kiálló útburkolati jelzések 4 t-n keresztül

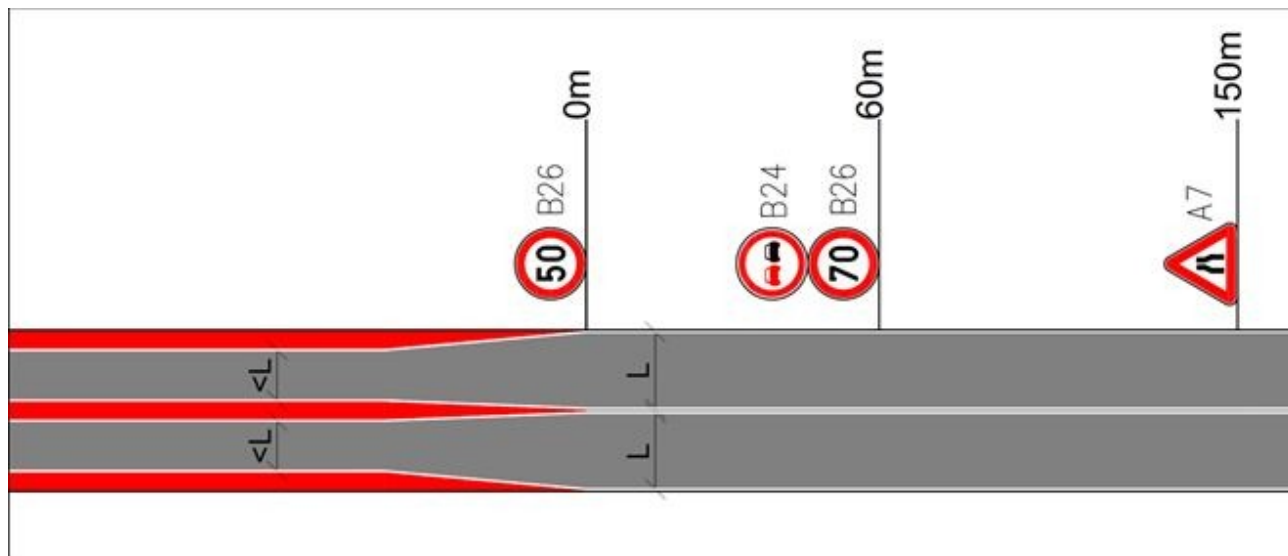
V. szakasz

A forgalom csillapítására használt útburkolati jelzések

32. cikk (1) Keresztirányú és hosszanti útburkolati jelzések használhatók a menetsebesség korlátozására a közúti közlekedésről szóló törvény (RTA) 14. cikkének (1) bekezdése szerinti közúti jelzésekről szóló rendelet követelményeivel összhangban, és/vagy a járda színétől és szerkezetétől eltérő színű és szerkezetű hosszirányú csíkok.

(2) A keresztirányú jelzéseknek optikainak és/vagy strukturálnak kell lenniük.

(3) Az (1) bekezdésben említett hosszirányú jelzéseket és/vagy hosszirányú csíkokat az úttest közepén és/vagy mindkét végén el kell helyezni.



16. ábra A lehetséges forgalomirányítás ábrája hosszanti sávokkal

Harmadik fejezet

MESTERSÉGES BUKKANÓK ÉS EGYÉB SEBESSÉGKORLÁTOZÓ ESZKÖZÖK BESZERZÉSE, TERVEZÉSE, KOORDINÁLÁSA, JÓVÁHAGYÁSA ÉS KIVITELEZÉSE

33. cikk (1) Az útkezelésért felelős hatóság vagy az út tulajdonosa köteles megrendelni a mesterséges bukkánók és más sebességkorlátozó eszközök építésére vagy üzembe helyezésére irányuló projektek előkészítését.

(2) Az utat kezelő közigazgatási szerv vagy a főút tulajdonosa az (1) bekezdésben említett projekteket olyan kereszteződések keretében rendeli el és hajtja végre, amelyeken a különböző tulajdonosokkal rendelkező utak metszik egymást, szétosztják vagy egyesítik egymást, vagy egy és ugyanazon a szinten egyesülnek.

(3) Amennyiben a nemzeti közúthálózat valamely útja egybeesik egy városi területen található utcával, az (1) bekezdésben említett projekt előkészítését a Közüti Infrastruktúra Ügynökség (RIA) és az érintett önkormányzat közötti megállapodási jelentés alapján kell megrendelni.

34. cikk (1) A projekteket fogalmi és műszaki tervezésként vagy önálló műszaki tervezésként kell odaítélni és végrehajtani.

(2) Városi területeken a projektek a település egész területére, annak egy részére – kerületre, területre, lakókomplexumra vagy egyedi utcára – ítéltetők oda.

(3) A városi területeken kívüli projektek odaítélése lehet egy új építésre, rehabilitációra vagy újjáépítésre irányuló beruházási projekt vagy önálló projekt része.

35. cikk A projektet részletes tervezési feladatmeghatározás alapján kell kidolgozni, amelyhez csatolni kell az ajánlatkérő által szolgáltatott szükséges forrásadatokat.

36. cikk A „konceptuális tervezési” szakaszban lévő projektnek a következőket kell tartalmaznia:

1. magyarázó megjegyzés;
2. helyzet;
3. a forgalom szervezése.

37. cikk A „műszaki tervezési” szakaszban lévő projektnek a következőket kell tartalmaznia: magyarázó megjegyzés mellékletekkel együtt;

1. helyzet;
2. hosszanti profil – a tervező belátása szerint;
3. keresztmetszeti profilok és részletek;
4. tervezési felületi terv;
5. vízelvezetési terv;
6. forgalomszervezés;
7. ideiglenes forgalomszervezés és biztonság.

38. cikk A projekteket olyan műszakilag hozzáértő személyek készítik elő, akik teljes tervezési kompetenciával rendelkeznek a következő részekben: A Bolgár Köztársaság Beruházási Tervezési Kamarája által a beruházási tervezésben kiadott „Közlekedéstervezés és Projekt”, „Közlekedésszervezés és -biztonság”, valamint „Ideiglenes Közlekedésszervezés és -biztonság”.

39. cikk A 33. cikkben említett ajánlatkérő szerv a közúti közlekedésről szóló törvény (RTA) 3. cikkének (3) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban összehangolja a projekteket az érintett illetékes hatóságokkal.

40. cikk A 34. cikk (1) bekezdésében említett projekt megvalósítását követően a szakaszt a területrendezési törvényben (SPA) meghatározott eljárásnak megfelelően üzembe kell helyezni, és a forgalmat helyre kell állítani.

Negyedik fejezet

FELELŐSSÉGI KÖRÖK ÉS KÖTELEZETTSÉGEK. SZABÁLYOZÁS

41. cikk A mesterséges bukkánók és egyéb sebességkorlátozó eszközök építésével és az útpályán történő elhelyezésével kapcsolatos tevékenységek megszervezése és finanszírozása a közútkezelő hatóság vagy az úttulajdonos feladata és felelőssége.

42. cikk A közútkezelő hatóság vagy az út tulajdonosa köteles a sebességkorlátozó eszközöket sértetlen állapotban tartani, biztosítva a biztonságos üzemeltetést.

43. cikk A közútkezelő hatóság vagy az út tulajdonosa elvégzi a sebességkorlátozó eszközök kezdeti és rendszeres felülvizsgálatát, valamint figyelemmel kíséri a bevezetésük hatását, és jelentést készít arról, amely a következőket foglalja magában:

1. a bekövetkezett közlekedési balesetekre vonatkozó adatok;
2. az úthasználók viselkedése;
3. a forgalmi sebesség;
4. a fenti adatokon alapuló jelentés elkészítése, amely elemzi a meghozott intézkedések előnyeit és hátrányait;
5. szükség esetén nyomonkövetési intézkedésekre vonatkozó javaslat.

44. cikk A megépített és telepített sebességkorlátozó eszközök esetében a közútkezelő vagy az út tulajdonosa dokumentálja és vezeti a műszaki nyilvántartást, amely tartalmazza az eszközök vizsgálatainak, ellenőrzéseinek, auditjainak és tesztjeinek adatbázisát annak érdekében, hogy megállapítsa az eszközök működési állapotát, meghatározza a bekövetkezett károk és hibák okait, valamint a sérült integritású eszközök javításának vagy cseréjének szükségességét, az utak karbantartásáról és folyamatos javításáról szóló, 2012. november 12-i RD-02-20-19 számú rendelettel (2012. évi 91. sz. SG) összhangban.

Átmeneti és záró rendelkezések

1. § A rendelet az RTL 24a. cikkének (2) bekezdése alapján kerül kiadásra, és hatályon kívül helyezi a mesterséges bukkánók és más sebességkorlátozó eszközök útpályán történő építésének és telepítésének feltételeiről és követelményeiről szóló, 2012. évi RD-02-20-10. sz. rendeletet (kihirdette: 2012. évi 56. sz. módosított SG kiadvány, 2015. évi 32. számú SG kiadvány).

2. § (1) A meglévő mesterséges bukkánokat és más sebességkorlátozó eszközöket az alábbiak szerint kell összhangba hozni ezen előírás követelményeivel:

1. a városi területek határain belül, a 3. cikk (1) bekezdésének 2. pontjában előírt vonatkozó tervnek vagy projektnek a közlekedésszervezési főtervvel (TOMP) összhangban történő kidolgozását vagy annak a közúti közlekedésről szóló törvény (RTA) 3. cikke (3) bekezdésében említett rendelet szerinti aktualizálását követően;

2. a városi területek határain kívül, az 1. pontban említett rendelet szerinti POST kidolgozását vagy a meglévő POST aktualizálását követően.

(2) El kell távolítani azokat a meglévő mesterséges bukkánokat és más sebességkorlátozó eszközöket, amelyek nem felelnek meg ezen előírás követelményeinek.

3. § A rendelet végrehajtásának ellenőrzésével a belügyminiszter, a Nemzeti Építésfelügyeleti Igazgatóság (NCCD), az érintett települések polgármesterei vagy az általuk felhatalmazott személyek által kijelölt, a közlekedési szabályok betartásának ellenőrzéséért felelős hivatalokat kell megbízni, hatáskörük keretein belül.

4. § (1) A beruházási projekt jóváhagyási eljárását és az építési engedély kiadását a korábbi eljárásnak megfelelően kell lefolytatni.

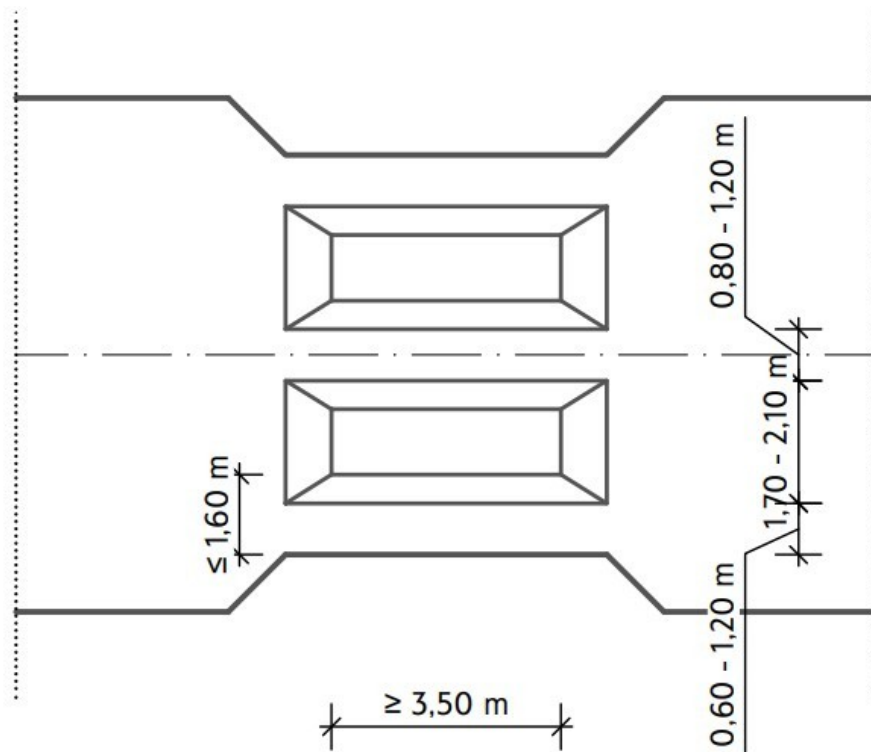
(2) A beruházási projekt jóváhagyási eljárása és az építési engedély kiadása a beruházási projekt illetékes hatósághoz jóváhagyásra történő benyújtásának napján tekintendő megkezdettnek.

A jóváhagyott koncepcionális beruházási projekt megléte szintén az eljárás megindításának tekintendő.

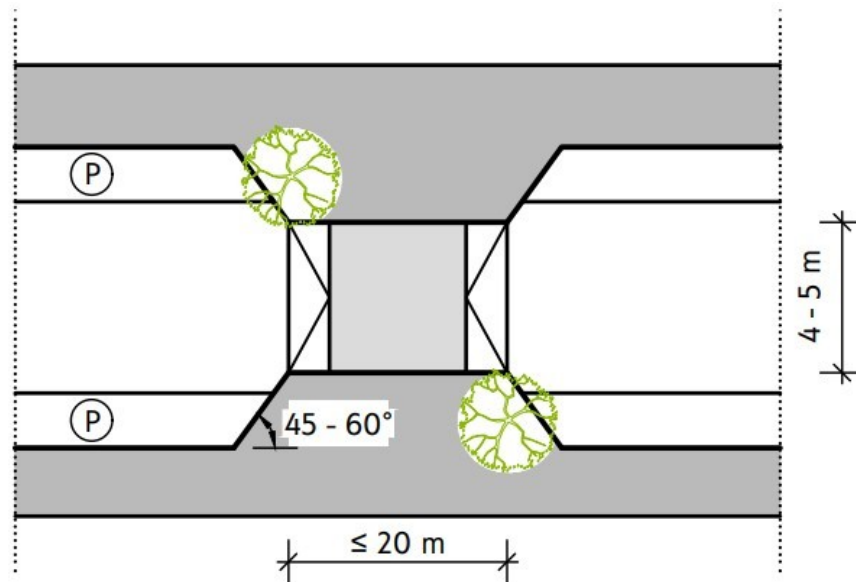
5. § Ez a rendelet az Állami Közlönyben történő kihirdetésének napján lép hatályba.

A 3. cikk (1) bekezdése 1. pontjának k) alpontjához, a 28. cikk (4) bekezdéséhez és a 29. cikk (5) bekezdéséhez csatolt 1. sz. melléklet

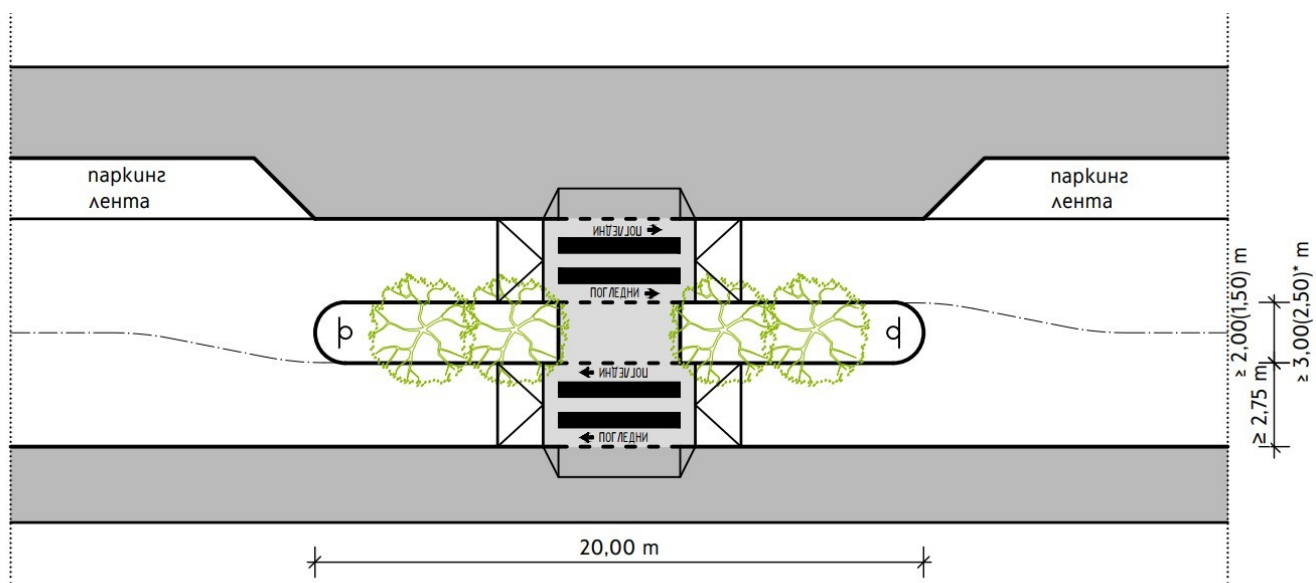
Sebességkorlátozó eszközök lehetséges kombinációi



a) A kétoldali helyi szűkítéssel kombinált forgalomlassító párnák ábrája



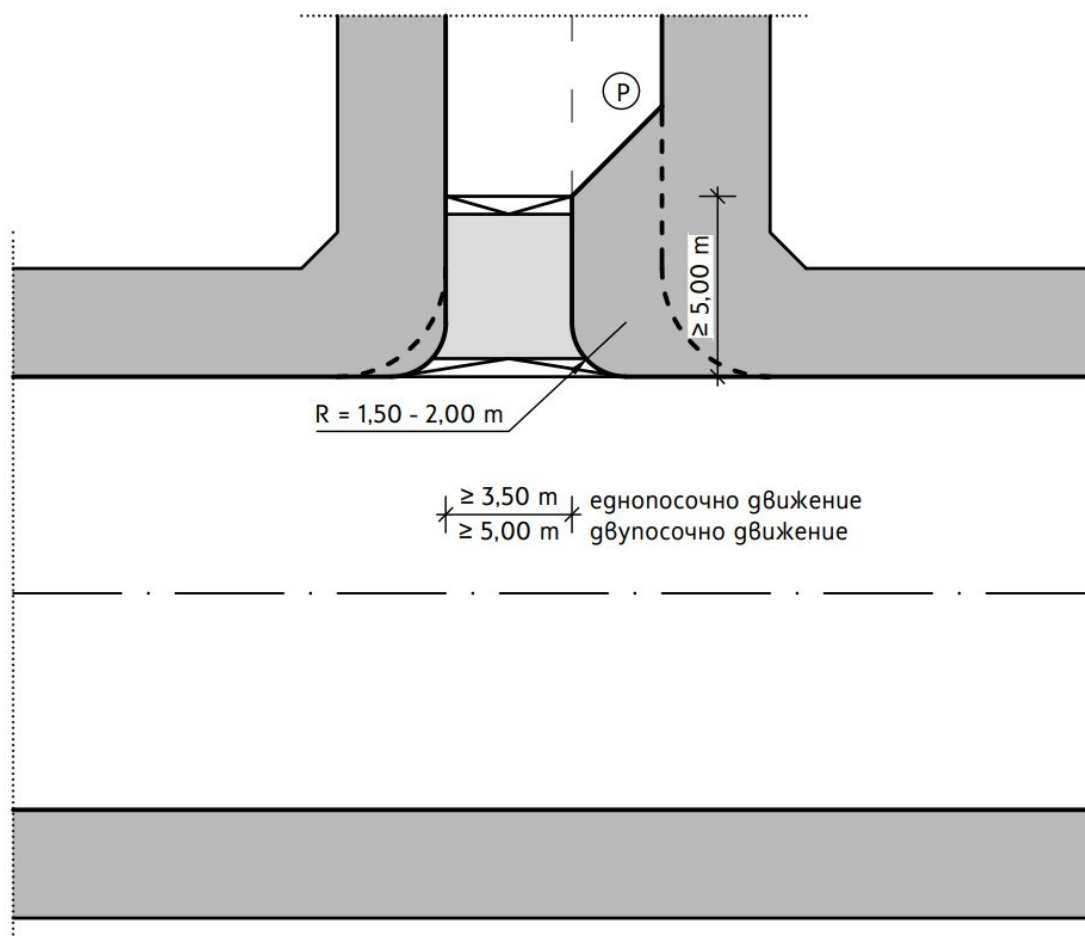
b) A kétoldali helyi szűkítés ábrája forgalomlassító útburkolati lappal kombinálva



*при озеленяване с висока растителност

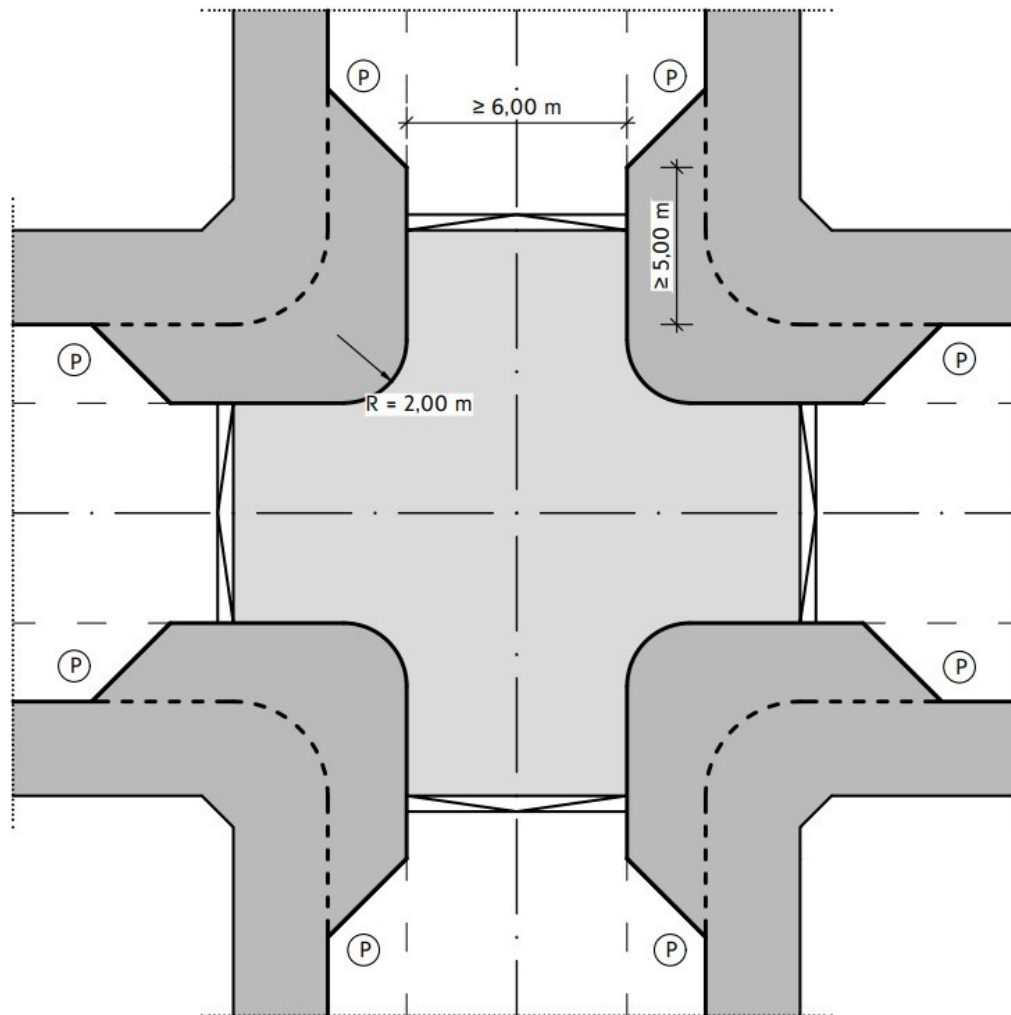
паркинг лента	parkoló sáv
*при озеленяване с висока растителност	* magas növényzettel történő tereprendezés esetén

c) Egy központi sziget ábrája forgomlassító útburkolati lapokkal kombinálva



еднопосочно движение	egyirányú forgalom
----------------------	--------------------

d) Az elsődleges és a másodlagos úthálózat egyik utcája közötti kereszteződésben az eltolt oldalsó járdák, a szegélyívek sugarának csökkentése és a forgalomlassító útburkolati lap kombinációjának ábrája



e) Az eltolt oldalsó járdák, a szegélyívek sugarának csökkentése és a magasított kereszteződés kombinációjának vázlata

A 3. cikk (5) bekezdéséhez csatolt 2. sz. melléklet

Sebességkorlátozó és forgalomcsillapító eszköz	Az utca osztályozása szerinti alkalmazhatóság						Tervezési sebesség [km/h]	Városi utakon alkalmazandó	Városi területeken kívül alkalmazandó *
	Elhelyezés	Az utca osztályozása szerint			Az általa ellátott feladatoknak megfelelően				
		II. osztályú utcák	III./IV. osztályú utcák	V. és VI. osztályú utcák	A segélyhívó szolgálatokhoz való hozzáférés	Fő közlekedési útőér			
Mesterséges bukkanók									
Forgalomlassító küszöb	a kereszteződések között	□	●	●	□	◐	10 – 50	●	◐
Forgalomlassító párna	a kereszteződések között	◐	●	●	●	●	20 – 60	●	◐
Forgalomlassító útburkolati lap	a kereszteződések között	□	●	●	□	◐	20 – 60	●	◐
Megemelt gyalogjáró	mindkettő	□	●	●	□	◐	20 – 60	●	◐

Megemelt kereszteződés	egy csomópontban	□	◐	●	◐	◐	20 – 60	●	◐
Hosszirányú mesterséges bukkánók	a kereszteződése k között	□	◐	●	●	□	20 – 40	●	●
A gépjárművek forgalmi pályáját érintő helyzetváltozások									
Az úttest vízszintes eltolásai	a kereszteződése k között	◐	●	●	●	●	30 – 60	●	●
Sikánok (horizontális eltolások sorozata)	a kereszteződése k között	□	●	●	◐	◐	30 – 60	●	●
Geometriai módosítás a kereszteződése knél	egy csomópontban	□	◐	●	●	●	20 – 40	●	□
Kis körforgalom	a kereszteződésnél	□	◐	●	◐	◐	20 – 50	●	◐
Nagy körforgalom	a kereszteződésnél	●	◐	□	●	●	30 – 90	●	●
A járdaszegélyív ek sugarának csökkentése	az átkelőhelyen	□	◐	●	◐	□	10 – 30	●	□

A járművezetők érzékelését befolyásoló helyzetváltozások									
Eltolt járdák	az átkelőhelyen	●	●	●	●	●	20 – 60	●	□
Helyi szűkítés	a kereszteződése k között	●	●	●	●	●	20 – 50	●	◐
Sziget az útpályán	mindkettő	●	●	●	●	●	20 – 60	●	●
Jelzés									
Keresztirányú optikai jelzés	a kereszteződése k között	-	-	-	-	-	30 – 90	□	●
Keresztirányú hangjelzés	a kereszteződése k között	-	-	-	-	-	30 – 90	□	●
Hosszanti csíkok	a kereszteződése k között	-	-	-	-	-	30 – 90	□	●
Egyéb eszközök									
Különböző színű és szerkezetű járdák	mindkettő	●	●	●	●	●	20 – 90	●	●
Változó jelzésű táblák	a kereszteződése k között	●	●	●	●	●	30 – 90	◐	●

Magyarázat:

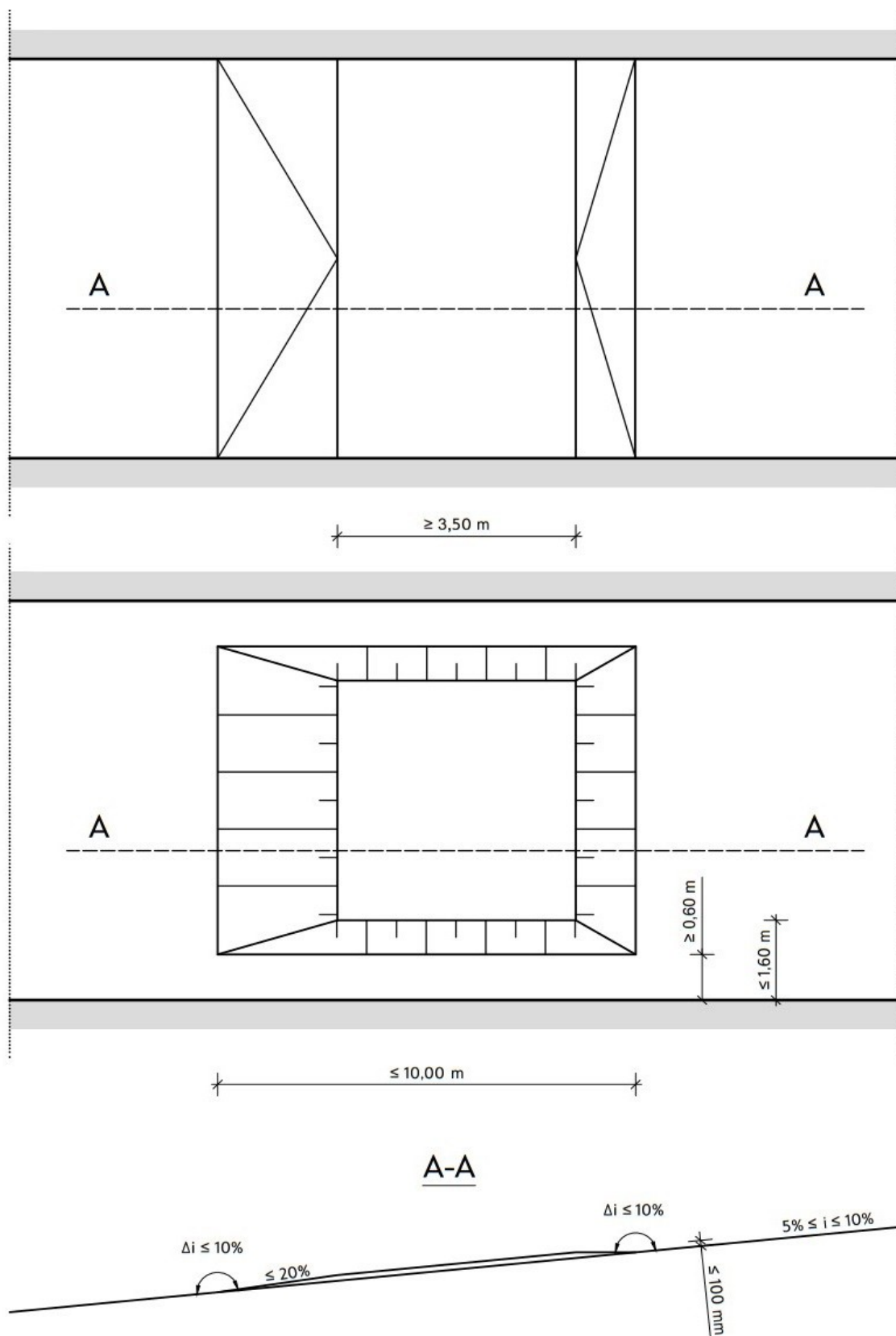
● – alkalmazható

⦿ – csak különleges esetekben alkalmazható

□ – nem alkalmazható

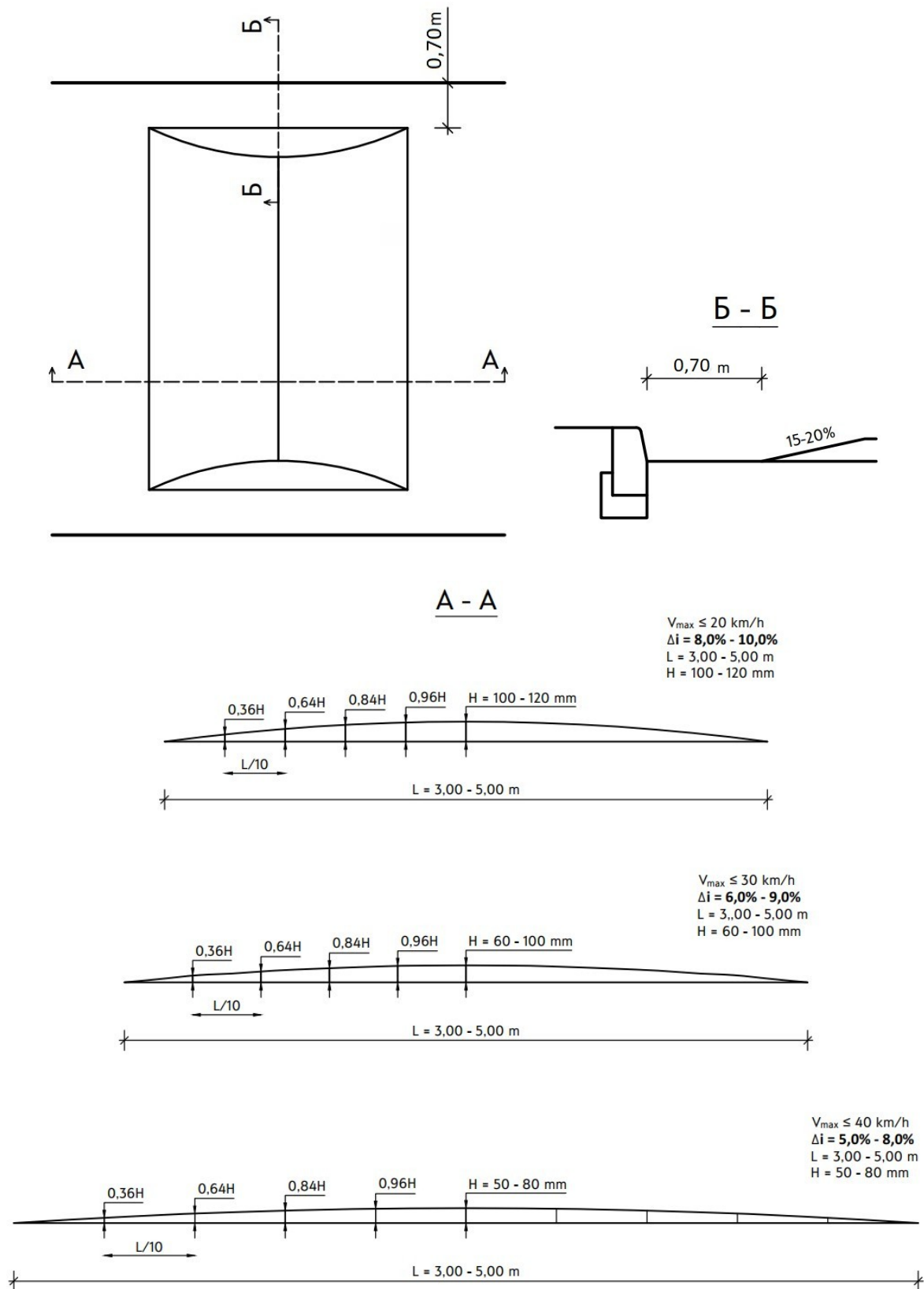
* Megjegyzés: Az országutakon nem alkalmazhatók mesterséges egyenetlenségek.

5 % és 10 % közötti hosszanti lejtésű utcán forgalomlassító útburkolati lap és forgalomlassító párna ábrája

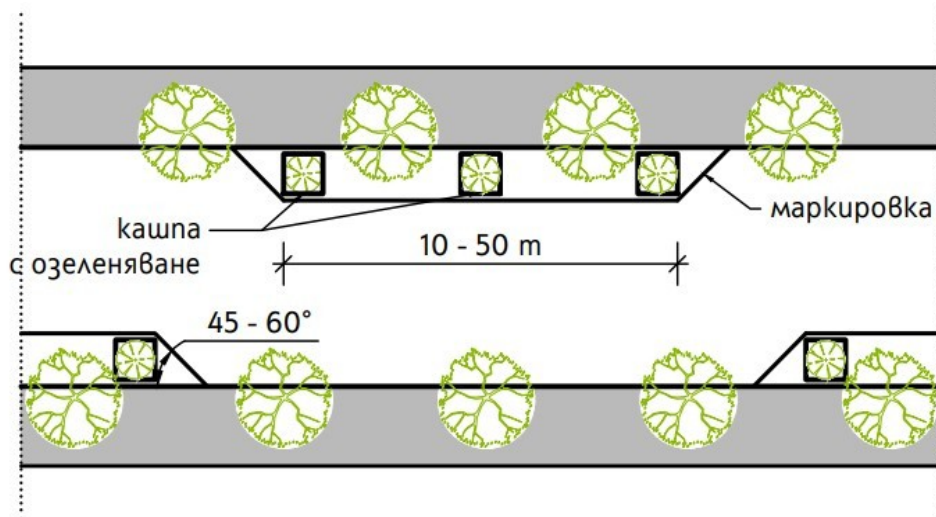


A 12. cikk (5) és (6) bekezdéséhez csatolt 4. sz. melléklet

Forgalomlassító küszöb profilok, a tervezett haladási sebességtől függően

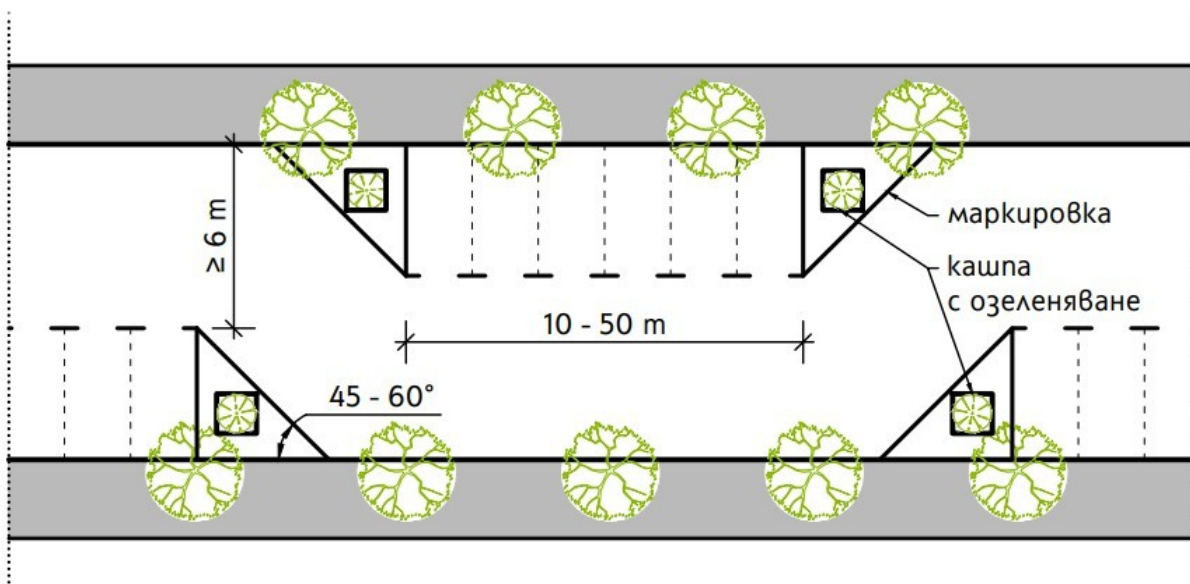


Sikánok vázlatrajzai, jelzésekkel és mozgatható növénycserepekkel megformázva



кашпа - озеленяване	növénycserép – tereprendezés
маркировка	jelzés

a) mozgatható növénycserepekkel és jelzésekkel kialakított síkán



кашпа - озеленяване	növénycserép – tereprendezés
маркировка	jelzés

b) mozgatható növénycserepekkel, jelzésekkel és parkolóssal kialakított síkán

**REGIONÁLIS FEJLESZTÉSÉRT ÉS KÖZBERUHÁZÁSÉRT FELELŐS
MINISZTER:**

VIOLETA CORITAROVA

BELÜGYMINISZTER:

KALIN STOYANOV