



Jó gyakorlatok a kerékpáros biztonság területén – tájékoztató broszúra

Csomópontok, átkelőhelyek: holtterek



Áttekintés

A holtterek a kerékpárosokra nézve is biztonsági kockázatot jelentenek, és a **közlekedési csomópontoknál akár konfliktusokat és ütközéseket** is okozhatnak. Az ilyen helyzetek általában akkor alakulnak ki, amikor a kerékpáros egyenesen halad, elsőbbsége van, a jobbra kanyarodó járművezető pedig nem észleli a holtterében közlekedő biciklist, mivel az sem az ablakból, sem pedig a tükrökben nem látható. Ez a jelenség általában **városi környezetben** fordul elő az olyan csomópontoknál, ahol a kerékpárosok és egyéb más járművek egyszerre kapnak zöld jelzést, illetve ahol az út mellett kerékpárutak vagy kerékpársávok futnak. Az ilyen incidensek különösen a **tehergépjárművek és a teherautók** esetében járnak nagy kockázattal, ugyanis egy esetleges ütközés során a kerékpáros akár súlyos vagy halált okozó sérülést is szenvedhet. Számos tanulmány jutott arra a következtetésre, hogy az ütközések jelentős hányada – különösen a teherautók és a biciklisek között – a holtterek miatt történik.

Milyen problémával állunk pontosan szemben, és mikor következik be?

A csomópontoknál történő, kerékpárosok és gépjárművek közötti ütközések gyakran sorolhatók azon kanyarodási **balesetek** közé, amelyeket a **láthatósági problémák** és a **holtterek** okoznak. Ezek a balesetek általában az egyenesen haladó biciklisek és a jobbra kanyarodó gépjárművek között történnek (ún. jobb oldali ütközések). Ilyenkor a kerékpáros a járművezető holtterében halad, épp ezért a vezető **nem látja, vagy túl későn veszi észre**, miközben a két jármű a kereszteződéshez ér [2, 3, 7]. A **tehergépjárművek és a teherautók** esetében az ilyen baleseteknél különösen magas a **súlyos ütközések** és a biciklisek számára **halálos** kimenetelű balesetek kockázata [6]. Mindazonáltal a fentiekben említett jobbrafordulási forgatókönyvek esetében a kerékpárosok a pusztán balesetveszélyes helyzeteket is **rendkívül félelmetesnek** élik meg, mivel úgy érzik, **kevés befolyásuk van az események alakulására** [1, 5]. A csomópontoknál a holttér miatt bekövetkező kanyarodási balesetek többsége általában **városi környezetben** fordul elő olyan **közlekedési lámpákkal felszerelt csomópontoknál**, ahol a **kerékpárosok és más járművek egyszerre kapnak zöld jelzést**, illetve ahol az **út mellett kerékpárutak vagy kerékpársávok futnak** [2, 10].

Mi okozza a problémát?

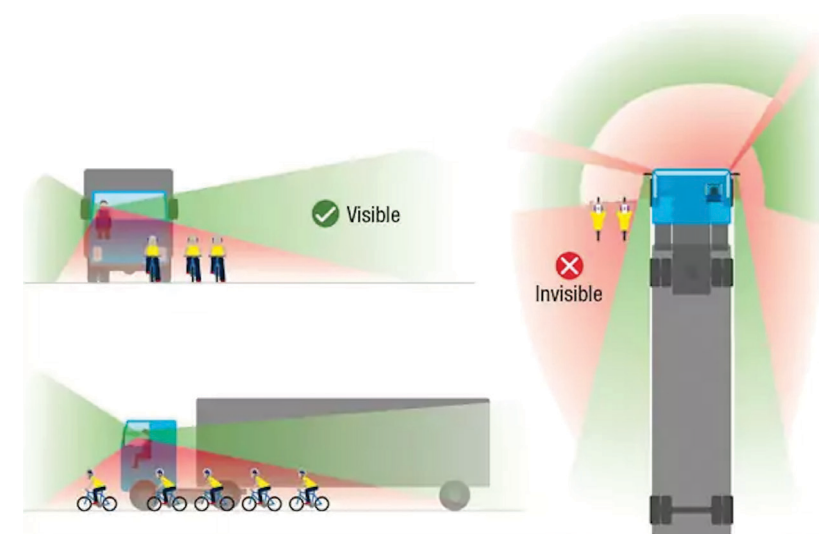
A kerékpárosok és a keresztezésekben jobbra kanyarodó gépjárművek között bekövetkező **veszélyes helyzetek** és **balesetek** leggyakrabban a **holtterek** miatt történnek [6]. Ez a probléma kiváltképp azon tehergépjármű- és a teherautó-vezetők esetében szokott előfordulni, akik **a járművük méretéből** adódóan **nem tudják megfelelően belátni annak környezetét** [9]. Ezekben az esetekben gyakran a kerékpáros **sincs tudatában** annak, hogy a **teherautó sofőrje nem látja őt, vagy hogy a sofőr jobbra szeretne kanyarodni**, ez pedig tovább súlyosbítja a problémát [8]. A gépjárművek és kerékpárosok között történő kanyarodási balesetek akár súlyos vagy halálos sérülésekkel is járhatnak, kiváltképp, ha te-

herautókkal ütköznek a biciklisek. Az ilyen járművekkel való esetleges ütközés során a teherautó **puszta mérete és súlya miatt** a biciklisek jóval súlyosabb sérüléseket szenvednek [9].

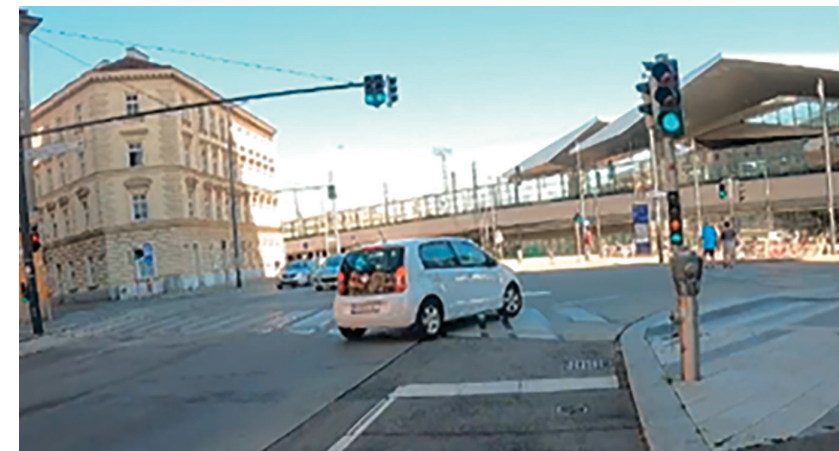
Milyen mértékű problémával állunk szemben?

A hivatkozási listában [7]-es számmal jelölt tanulmány Németországra vonatkozó adatai alapján a **kanyarodási balesetek** mintegy **egyötödét** teszik ki azon baleseteknek, amelyekben kerékpárosok is érintettek. A holttérrel kapcsolatos problémák vonatkozásában az Egyesült Királyságban, 2011 és 2016 között készült [4]-es számú jelentés adatai alapján a kerékpárosok és személyautók között történt balesetek 3%-ánál, míg a kerékpárosok és **teherautók között történt balesetek 17%-ánál jutottak arra a következtetésre, hogy a holttérnek szerepe volt a balesetek bekövetkezésében**. Az ausztriai adatok – [11]-es tanulmány – szerint a 2015 és 2019 közötti időszakban, a kerékpárosok és teherautók között történt súlyos vagy halálos sérülést okozó balesetek **21%-a** volt olyan ütközés, ahol a teherautó jobbra kanyarodott, a biciklis pedig egyenesen haladt előre – **tehát amely tipikus kanyarodási balesetnek tekinthető**. Hollandiában pedig –[9]-es tanulmány – 2005 és 2013 között **évente átlagosan 9 kerékpáros veszítette életét** az olyan ütközések során, amikor a teherautó jobbra szeretett volna kanyarodni, a biciklis pedig egyenesen haladt előre. A fent említett tanulmányok mind arra mutattak rá, hogy a holttér okozta problémák – különösen a teherautók esetében – **rendkívüli biztonsági kockázatot jelentenek a kerékpárosokra nézve az egyes közlekedési csomópontoknál**, mi több, akár súlyos vagy halálos sérülésekkel járó ütközéseket is okozhatnak.

Példák



A kerékpárosok számára kifejezetten veszélyes a teherautókkal egy úttesten való közlekedés [12]



Esetleges holttér okozta problémák közlekedési csomópontoknál az EV9 kerékpárút ausztriai szakaszán [13]

Kapcsolódó tájékoztató brossúrák

MEGOLDÁSOK

- » Közlekedési csomópontok és útkeresztezések
- » Körforgalmak

Hivatkozások és linkek

1. Aldred, R. (2016). *Cycling near misses: Their frequency, impact, and prevention. Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 90, pp. 69-83.
2. Buch, T. S., & Jensen, S. U. (2017). *Incidents between straight-ahead cyclists and right-turning motor vehicles at signalised junctions. Accident Analysis & Prevention*, 105, pp. 44-51.
3. Deliali, A., Christofa, E., Ai, C. (2021). *Assessing the Impact of Bicycle Infrastructure Treatment Type on the Frequency of Right-Hook Conflicts Between Bicyclists and Motorized Vehicles at Signalized Intersections. Proceedings of the International Cycling Safety Conference*, 10.-12.11.2021, Lund, Sweden.
In: https://www.icsc-2021.net/wp-content/uploads/Full%20papers/ICSC_2021_Full_paper_final_47.pdf
4. Department for Transport (2018). *Pedal Cycling Road Safety Factsheet*. March 2018.
In: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/686969/pedal-cycle-factsheet-2017.pdf
5. Kircher, K., Ahlström, C., Ihlstrom, J., Ljokkoj, T., Culshaw, J. (2020). *Effects of training on truck drivers interaction with cyclists in a right turn. Cognition, Technology & Work*, pp. 1-13.
6. Pokorny, P., Drescher, J., Pitera, K., Jonsson, T. (2017). *Accidents between freight vehicles and bicycles, with a focus on urban areas. Transportation research procedia*, 25, pp. 999-1007.
7. Richter, T., & Sachs, J. (2017). *Turning accidents between cars and trucks and cyclists driving straight ahead. Transportation research procedia*, 25, pp. 1946-1954.
8. Schoon, C.C., Doumen, M.J.A. & Bruin, D. de (2008). *De toedracht van dodehoekongevallen en maatregelen voor de korte en lange termijn. R-2008-11A. SWOV, Leidschendam*. In: <https://library.swov.nl/action/front/cardweb?id=120939>
9. SWOV – institute for Road Safety Research (2015). *Blind spot crashes*. In: https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/gearchiveerde-factsheet/uk/fs_blind_spot_crashes_archived.pdf
10. SWOV - institute for Road Safety Research (2017). *Cyclists. SWOV Fact sheet*. In: <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/cyclists>
11. Zuser, V., Soteropoulos, A., Winkelbauer, M., Strnad, B., Salamon, B., Robatsch, K., Riccabona-Zecha, C., Ensbacher, F. (2021). *Toter Winkel – tödliche Gefahr. Analyse und Maßnahmen für mehr Sicherheit. KfV – Sicher Leben Band 2029. Wien*. In: <https://www.kfv.at/download/29-toter-winkel-toedliche-gefahr/?wpdmdl=10672&refresh=61725781252631634883457>
12. Bicycle Network. <https://www.bicyclenetwork.com.au/tips-resources/know-how/turning-blind/>
13. SABRINA. A képet készítette: FPZ

Kiadó & médiatulajdonos: SABRINA Project Partners

Kapcsolat: Mrs. Olivera Rozi, Project Director, Európai Útértékelési Intézet —
EuroRAP | olivera.rozi@eurorap.org | www.eira-si.eu

Grafika: Identum Communications GmbH, Vienna | www.identum.at

Fotó: iStock, SABRINA Project Partners

Nyomtatás: Gugler GmbH, Melk/Donau

Copyright ©2022



**SABRINA: Nem kell
félmed két keréken.**

A SABRINA egy az Európai Unió alapjai (ERFA, ENI) által társfinanszírozott projekt.

A jelen dokumentumban bemutatott információk és nézőpontok a SABRINA Projekt partnereinek álláspontját tükrözik, és nem feltétlenül vannak összhangban az Európai Unió/Dunai Transznacionális Program hivatalos álláspontjával.



#safetyon2wheels