



Jó gyakorlatok a kerékpáros biztonság területén – tájékoztató broszúra

Csomópontok, átkelőhelyek: Balra kanyarodással kapcsolatos problémák

Áttekintés

A balra kanyarodás komoly kihívást jelent a kerékpárosok számára, emellett pedig biztonsági kockázatot is jelenthet, ugyanis ilyenkor a bicikliseknek **a hátulról érkező forgalommal együtt haladva** kell **megtalálni az átkelésre alkalmas réseket** a szembejövő forgalomban. Ez akár konfliktusokat is okozhat a kerékpárosok és a gépjárművezetők között. A balra kanyarodás kiváltképp a **nagy forgalmú csomópontoknál**, a gépjárművek **nagy sebessége** miatt, valamint a **széles és bonyolult kereszteződésekben** lehet problémás. Az ilyen körülmények jelentősen megnehezítik a biciklisek kanyarodását, és akár kockázatos manőverekre is készíthetjük őket; pl.: az arra alkalmas rések kivárása nélküli kanyarodás. A témában készített tanulmányok arra a következtetésre jutottak, hogy a halálos kerékpárosbalesetek egy kisebb százaléka a balra kanyarodással járó problémák miatt következnek be.

Milyen problémával állunk pontosan szemben, és mikor következik be?

A balra kanyarodás olykor **komoly kihívást jelenthet a kerékpárosok számára, továbbá biztonsági kockázatokat is hordozhat**, ugyanis ilyenkor a bicikliseknek a hátulról érkező forgalommal együtt haladva kell megtalálni az átkelésre alkalmas réseket a szembejövő forgalomban, ez pedig akár **konfliktusokhoz is vezethet** [2, 7]. A balra kanyarodás különösen nehéz és kockázatos manőver lehet a kerékpárosok számára a **nagy forgalom**, illetve a gépjárművek **nagy sebessége** miatt, tehát például azokban a magasabb sebességkorlátozású keresztezésekben, ahol a hátulról érkező forgalommal történő együtt haladás, valamint **az átkelésre alkalmas rések megtalálása** egyaránt nehéz feladat [3, 6, 7, 10]. Ezen felül azok a **széles és összetett kereszteződések**, ahol a kerékpárút véget ér, és a bicikliseknek **csatlakozniuk kell a gépjárműforgalomhoz**, vagy akár több sáv-váltást is meg kell tenniük ahhoz, hogy a balra kanyarodó sávba jussanak, különösen nehéz feladat elé állítják a kerékpárosokat [2, 4].

Mi okozza a problémát?

LA balra kanyarodás általában alaposabb tervezést igényel a kerékpárosok részéről, illetve ilyenkor az éppen aktív forgalmi sávokba is át kell lépniük. A balra kanyarodáshoz szükséges besorolás azért jelent kihívást a kerékpárosok számára, mert általában ilyenkor az úttest jobb oldaláról át kell húzódniuk a felezővonalhoz a kanyarodás megkezdéséhez [7]. Balra kanyarodáskor tehát egy **nehéz, átlós manővert** kell végrehajtania a bicikliseknek a keresztezésekben [8]. Ilyenkor a kerékpárosoknak **hátra kell nézniük, kellő méretű helyet kell elfoglalniuk az úttesten, és egyértelműen jelezniük kell kanyarodási szándékukat**, például bal kezüket vállmagasságba emelve [1, 7]. Mindemellett, balra kanyarodásnál a kerékpárosoknak ki kell várniuk, amíg

nem találhatnak a kanyarodásra alkalmas rést a szembejövő forgalomban – amennyiben nem egy olyan kereszteződésről van szó, ahol van külön balra kanyarodási fázis is –, különösképp, ha egy forgalmas csomópontból van szó. Ezen nehéz körülmények miatt a biciklisek olykor **kockázatos manőverekbe bonyolódnak** – például nem várják ki a megfelelő rést –, ez pedig akár a **szembejövő forgalommal való, a biciklisnek súlyos vagy akár halálos sérülést okozó ütközésekhez is vezethet** [10].

Milyen mértékű problémával állunk szemben?

[9] – Egy, a halálos kimenetelű kerékpáros baleseteket vizsgáló, 2013 és 2019 között készült németországi elemzés arra mutatott rá, hogy az összesen feljegyzett **2761 halálos biciklisbalesetből 125 eset (4.5%) történt balra kanyarodáskor bekövetkező ütközéskor** (tehát amikor vagy a biciklis vagy pedig egy másik jármű balra kanyarodott). **38 halálos baleset történt a balra kanyarodó biciklisek hátulról érkező forgalommal való ütközésekor**, és **14 olyan halálos baleset történt**, ahol a **kerékpáros a szembejövő forgalommal ütközött balra kanyarodás közben**. A fenti statisztikákhoz hasonlóan egy berlini jelentésben – [5]-ös hivatkozás –, amelyben a 2011 és 2016 között történt halálos biciklisbaleseteket vizsgálták, arról számoltak be, hogy a 76 baleset közül **két olyan halálos eset történt**, ahol a balra kanyarodó biciklis egy szemből érkező járművel ütközött, **egy esetben** pedig a hátulról érkező járművel való ütközés volt **halálos kimenetelű**. Mindkét tanulmány tehát arra a következtetésre jutott, hogy a keresztezésekben történő balra kanyarodás megnövekedett biztonsági kockázattal jár a biciklisek számára, illetve, hogy a **halálos balesetek egy kisebb százaléka az ilyen kanyarodási szituációkhoz köthető**.

Példák:



A balra kanyarodó kerékpárosokkal előforduló különböző ütközéstípusok: a balra kanyarodó biciklis hátulról érkező járművel ütközik (a biciklis a főúton halad, vagy épp elhagyja a kerékpársávot); a balra kanyarodó biciklis egy szemből érkező járművel ütközik. [9]

Kapcsolódó tájékoztató brossúrák

MEGOLDÁSOK

- » Közlekedési csomópontok és útkereszteződések
- » Körforgalmak

Hivatkozások és linkek

1. Ducheyne, F., De Bourdeaudhuij, I., Lenoir, M., Cardon, G. (2013). Does a cycle training course improve cycling skills in children?. *Accident Analysis & Prevention*, 59, pp. 38-45.
2. FHWA – Federal Highway Administration (2017). Interim Approval for Optional Use of Two-Stage Bicycle Turn Boxes (IA-20). In: https://mutcd.fhwa.dot.gov/resources/interim_approval/ia20/index.htm
3. Harris, M.A., Reynolds, C.C.O., Winters, M., Cipton, P.A., Shen, H., Chipman, M.L., Cusimano, M.D., Babul, S., Brubacher, J.R., Friedman, S.M., Hunte, G., Monro, M., Vernich, L., Teschke, K. (2013). Comparing the effects of infrastructure on bicycling injury at intersections and non-intersections using a case–crossover design. *Injury Prevention*, 19, pp. 303-310.
4. Krizek, K. J., & Roland, R. W. (2005). What is at the end of the road? Understanding discontinuities of on-street bicycle lanes in urban settings. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 10(1), pp. 55-68.
5. Müller, L. (2021). Tödliche Straßenverkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern in Berlin – Eine retrospektive Obduktionsstudie der Jahre 2011 bis 2016 unter besonderer Berücksichtigung der Unfalltypen und sog. Abbiegeunfälle. Dissertation. Medizinische Fakultät Charité – Universitätsmedizin Berlin. In: https://refubium.fu-berlin.de/bitstream/handle/fub188/29815/diss_mueller_livia.pdf?sequence=1&isAllowed=y
6. Nabavi Niaki, M., Wijnhuizen, G.J., Dijkstra, A. (2021). Safety enhancing features of cycling infrastructure. Review of evidence from Dutch and international literature. *SWOV*. In: <https://www.swov.nl/file/18971/download?token=1bnn7NgJ>
7. PRESTO – Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode (2010a). Right-of-way Intersections. In: http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/10_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Right-of-Way_Intersections.pdf
8. PRESTO – Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode (2010b). Traffic-light intersections. In: http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/08_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Traffic-light_Intersections.pdf
9. Schlüter, T. (2019). Radfahren - Das überschätzte Risiko von hinten. Linksabbieger-Unfälle. In: <https://radunfaelle.wordpress.com/2019/08/02/analyse-linksabbieger-unfaelle/>
10. Wang, D., Feng, T., Liang, C. (2008). Research on bicycle conversion factors. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 42(8), pp. 1129-1139.

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