



Jó gyakorlatok a kerékpáros biztonság területén – tájékoztató broszúra

Körforgalmak



Áttekintés

A teljes úthasználói csoportra vonatkoztatva a sérüléssel járó ütközések tekintetében a körforgalmak pozitív hatással vannak a **közlekedésbiztonságra**. Ugyanakkor a kerékpáros közlekedés szempontjából a körforgalmak nem tartoznak a legbiztonságosabb közúti létesítmények közé. Éppen ezért a megfelelő biztonsági szint megteremtéséhez alapvető fontosságú megérteni a kerékpárosok körforgalmon belüli igényeit és manővereit. Általánosságban elmondható, hogy **minél nagyobb egy körforgalom, annál nagyobb nehézségekkel szembesülnek a kerékpárosok** [1]. Amennyiben a kerékpárútvonalon nagy, többsávos körforgalmak is találhatók, azokat a biciklisek biztonságát és kényelmét garantáló rendelkezések figyelembevételével kell kialakítani [2]. Ezen felül a sebességcsökkentés is erősen ajánlott [1].

Az egyes országokban más és más **tervezési szabványok** vannak használatban a körforgalmaknál található kerékpáros infrastruktúra vonatkozásában. Annak ellenére, hogy még mindig jelentős az eltérés a kerékpáros infrastruktúra megtervezése során alkalmazott eljárások között, vannak olyan alapvető tervezési kategóriák, amelyek már most is az általános gyakorlat részét képezik. Ezek négy kategóriába sorolhatók: **vegyes forgalmú területek, kerékpársávok, különálló kerékpárutak és szintben elkülönített kerékpárutak** [3, 4].

A megoldás által orvosolható problémák

Mivel a **többsávós korforgalmak** általában többsávós utak összefutásánál találhatóak, ezért ilyenkor nagyobb a valószínűsége, hogy a forgalom is **nagyobb sebesség-gel** fog áthaladni a körforgalmon. Ebből kifolyólag pedig az ilyen körforgalmakban nagyobb az esélye, hogy **feszültség vagy veszélyes helyzetek** alakulnak ki a biciklisek, gyalogosok és gépjárművek között. Az ilyen típusú körforgalmak **jelentős nehézségeket állíthat-nak** a kerékpárosok elé a nagysebességű forgalom, va-lamint a nagyobb volumenű éves napi átlagforgalom miatt. Az ilyen helyzetekben a körforgalmakhoz vezető kerékpársávokat **meg kell szakítani** annak érdekében, hogy a kerékpárosok csatlakozhassanak az oda érkező forgalomhoz [6]. Ezen felül pedig a nagyobb, többsávós körforgalmak is egyszerűen kerékpárosbarátabbá ala-kíthatók, ha **fizikailak is elkülönített kerékpárutakat** építenek ki mellettük [2].

Továbbá a kisebb körforgalmak esetében sem előnyös, ha a kerékpársáv a körforgalmon belül is folytatódik. Ehelyett javasolt, hogy a körforgalomhoz közeledve a **kerékpárosok egy, a járművekkel közös keskeny sáv-ba** soroljanak be, és egymás előtt/után haladjanak, nem pedig egymással párhuzamosan. Így csökkenthető az elsodrások és a körforgalomba lépéskor/a körforgalom elhagyásakor esetlegesen előforduló jobb oldali ütközé-sek kockázata [7].

Jellemzők

Intézkedés	Költségek	Intézkedés élettartama	Hatékonyság
Kerékpárosbarát kialakítás [5, 6]	€€€	🕒🕒🕒	🚲🚲🚲

Megvalósítással járó előnyök

	Zökkenőmentesebb forgalomáramlás
	Lassabb haladási sebesség

Egy Nagy-Britanniában készült tanulmány szerint a kör-forgalmaknál bekövetkező ütközéseknél – a kitettségi arányokat is figyelembe véve – a kerékpárosok érintett-ségének a **valószínűsége 10-15-ször nagyobb**, mint a gépjárművekben ülő utasoké. A kutatások szerint **nem ajánlott** a körforgalmon belüli futó kerékpársávok kiala-kítása, ugyanis három további körforgalomtípussal (ve-gyesforgalmú, különálló kerékpárúttal ellátott, szintben elkülönített kerékpársávval rendelkező) összehasonlítva ez a verzió bizonyult a legkevésbé biztonságosnak [3].

- A körforgalmak általánosságban véve akkor **biztonság-osabbak a kerékpárosok számára**, ha [5]:
- » **alacsony a rajtuk áthaladó gépjárműforgalom volumene;**
 - » **lassú áthaladásra ösztönzi** az úthasználókat;
 - » **egysávósak;**
 - » viszonylag **kisméretűek**, és a teljes területükhöz képest nagy középső szigettel rendelkeznek.

Megvalósítással kapcsolatos problémák

	A körforgalom méretétől és a helyszíni körülményektől függően magasra rúghatnak a költségek
	A megfelelő kerékpáros infrastruktúra kiválasztása
	A különálló kerékpárúttal rendelkező körforgalmak biztonságosabbak, mint azok a körforgalmak, ahol felfestett kerékpársávok vannak, vagy ahol nincs semmilyen kerékpáros infrastruktúra [8]

Példák:



*Holland típusú körforgalmak, amelyek a **láthatóság maximalizálása érdekében** úgy lettek kialakítva, hogy a körfor-galmat elhagyó gépjárművek közel 90 fokos szögben közelítsék meg a kilépősávot [1].*



*A gépjárműforgalmat keresztező **különálló kerékpárút** egy szlovéniai körforgalomnál [9]*

Kapcsolódó adatlapok

KOCKÁZATOK

- » Szűk infrastruktúra
- » Csomópontok és átkelőhelyek: holtterek
- » Közlekedési csomópontok és átkelőhelyek: balra kanyarodással kapcsolatos problémák
- » Közlekedési csomópontok és átkelőhelyek: körforgalmakban fellépő problémák

Hivatkozások és linkek

1. *Cycling design Standard (2016). London Cycling Design Standard-Junctions and Crossings London.*
In: <https://content.tfl.gov.uk/lcds-chapter5-junctionsandcrossings.pdf>
2. *PRESTO - Promoting cycling for everyone as a daily transport mode (2012). Roundabout Intersections.*
In: http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/09_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Roundabout_Intersections.pdf
3. Daniels S., Brijs T., Nuyts E., Wets G. (2008). *Roundabouts and Safety for Bicyclists: Empirical Results and Influence of Different Cycle Facility Designs.* National Roundabout Conference, Kansas City, Missouri.
4. Poudel, N. & Singleton, P.A. (2021). *Bicycle safety at roundabouts: a systematic literature review.* Transport reviews, 41(5), pp. 617-642.
5. Bushell M.A., Poole B.W., Zegeer C. V., Rodriguez D.A. (2013). *Costs for Pedestrian and Bicycle Infrastructure Improvements.* In: https://www.pedbikeinfo.org/cms/downloads/Countermeasure%20Costs_Report_Nov2013.pdf
6. http://www.pedbikesafe.org/BIKESAFE/countermeasures_detail.cfm?CM_NUM=17
7. Buczyński, A.; Loczyński, M., Küster, F. (2021). *Integrated Cycling Planning Guide.* EU CYCLE. Interreg Europe. https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1630597001.pdf
8. 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>
9. Google Maps (2021). Maribor, Location: 46.563218,15.6274552

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
félnek 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