



Jó gyakorlatok a kerékpáros biztonság területén – tájékoztató brosúra

Gépjármű- és/vagy gyalogos forgalommal közösen használt infrastruktúra

Áttekintés

A kerékpárosok és **gépjárművek** vegyes közlekedése csak a **kisforgalmú és alacsony sebességkorlátozású** útszakaszokon ajánlott. Az ajtónyitások elkerülése, valamint az autósok veszélyes előzési manővereitől való eltántorítása érdekében az ilyen útszakaszokon érdemes **kerékpáros vagy megosztott használatra felhívó piktogramokat** felhelyezni. Így nem csak a megosztott úthasználatra lehet felhívni a figyelmet, hanem a biciklisek biztonságos útvonalválasztását is elő lehet segíteni (Lásd a „Közlekedési jelzések és jelek” című információs brosúrában) [7]. Hasonlóképpen a kerékpárosok és **gyalogosok** vegyes közlekedése is csak az olyan alacsonyabb forgalmú területeken ajánlott, ahol a közúti területek szélessége nem teszi lehetővé a különálló létesítmények kialakítását, és a gépjármű-forgalom számára fenntartott úttesten sem oldható meg a kerékpárosok közlekedése.

Kerékpáros utcák

A kerékpáros utca a kerékpáros létesítmények egy olyan viszonylag új formája, ahol **a biciklisek élveznek elsőbbséget**. A kerékpáros utcák kialakítása az olyan főbb kerékpáros útvonalakon ajánlott, ahol bizonyos szakaszokon a **nagymértékű kerékpáros forgalom** (A kerékpárosok aránya eléri az 50%-ot, legalább a nyári hónapokban) mellett csak **viszonylag kisebb és alacsony sebességű gépjárműforgalom** várható. Az ilyen utcákban **behajtási korlátozások, egyirányúsági szabályok és a gépjárművekre vonatkozó sebességkorlátozások** is alkalmazhatók. Az autósoknak emellett **kötelező elsőbbséget adniuk** a kerékpárosoknak, a biciklis közlekedés pedig általában **mindkét irányban**, az út teljes széltében megengedett. Az egyenletes haladási sebesség és a megfelelő biztonsági körülmények megteremtéséhez célszerű minél több helyen ilyen utcákat kialakítani. Az ilyen útszakaszokat általában közúti jelzőtáblákkal és az úttestre felfestett nagyméretű kerékpárt ábrázoló piktogramokkal jelölik [2].

Kerékpársávok

A kerékpársávok olyan, **az úttesten kijelölt és azzal egy szintben kialakított** létesítmények, amelyek általában a külső forgalmi sáv és a járda vagy a parkolósáv között futnak. A kerékpársávokat általában **folytonos vonallal jelölik**, és bizonyos esetekben például kerékpárt ábrázoló piktogramokkal és az útirányt jelző nyilakkal egészítik ki a felfestést. A kerékpársávok rendszeresített minimális szélességének 1,5 méternek kell lennie [5]. A nagyobb sávszélesség a főbb kerékpárútvonalakon, illetve az olyan útszakaszokon minősül előírásnak, ahol a gépjárművek megengedett haladási sebessége meghaladja az 50 km/h-át, vagy ahol a kerékpársáv az útszéli, merőleges vagy ferde állású parkolósávok mellett halad [4]. A kerékpárutak esetében **a kereszteződéseknel magasabb az ütközések aránya, mint a kereszteződések közti szakaszokon**. A kerékpársávok csak abban az esetben gyakorolnak pozitív hatást a kerékpárosok **biztonságára és kényelmére**, ha a **közlekedő és parkoló gépjárművek** egyaránt szabadon hagyják őket. Az **esetleges konfliktuspontoknál** – például az olyan helyeken, ahol a kerékpárosok kanyarodó vagy a forgalomhoz csatlakozó gépjárművekkel vagy gyalogosokkal találkoznak – ajánlott például **piros színűre** festeni a kerékpársávok felületét.

Terelővonallal határolt egysávós út / ajánlott kerékpársáv

A terelővonallal határolt egysávós út egy olyan közúti konfiguráció, ahol **a kétirányú közlekedés mind a gépjárművek, mind pedig a kerékpárosok számára megengedett**. Ezt a megoldást általában **kisforgalmú utakon** szokták alkalmazni, illetve az olyan szakaszokon, ahol a más típusú kerékpáros létesítmények (kerékpárutak vagy kerékpársávok) kialakítása túlságosan költséges vagy más okokból kifolyólag nem kivitelezhető. **Városi környezetben** több országban is működnek ilyen útszakaszok, de például Dániában és Hollandiában már a **vidéki területeken** is sikerrel alkalmazták őket. A **gépjárművek számára fenntartott központi sáv akár keskenyebb is lehet** az ilyen utakon, mint a hagyományos forgalmi sávok. Amennyiben az a kerékpárosok közlekedését nem veszélyezteti, **az egymás mellett elhaladó autósok** az út két szélén található **terelővonalon túli oldalsávot** (illetve annak egy részét) is **használhatják**. A vidéki útszakaszokon a gépjárművek esetében jellemzően 60 vagy 70 km/h a sebességkorlát, és maga az egysávós konstrukció is egy sebességkorlátozó intézkedésnek tekinthető. A terelővonalak melletti oldalsávok minimális szélessége 1 méter kell, hogy legyen. Részletesebb információért látogasson el a következő oldalra: <https://cyclingsolutions.info/edge-lane-roads/> [23.01.2021]

Gyalogosokkal és e-rollerekkel közösen használt területek

A (kerékpárosok és gyalogosok által használt) vegyesforgalmú útvonalak is csak **az olyan alacsonyabb forgalmú területeken** ajánlott, ahol a **közúti területek szélessége nem teszi lehetővé a különálló létesítmények kialakítását**, és az úttesten **sem oldható meg a kerékpárosok gépjárművekkel együtt való közlekedése. A sűrűn lakott városi területeken nem ajánlott a használatuk** [3]. A közös használatú útszakaszokon célszerű elkülönített sávokat fenntartani a két közlekedési mód számára, ugyanakkor nem a megszokott sávfelfestések alkalmazásával, hanem olyan taktilis elválasztóelemek segítségével – például egy ~3 cm-es szintbeli eltolás, vagy macskaköves sáv kiépítésével –, amelyet a fogytékkal élők is képesek érzékelni.

Jellemzők

Intézkedés	Költségek	Intézkedés élettartama	Hatékonyság
Kerékpáros utca	€€€	⌚⌚⌚	🚲🚲🚲
Kerékpársáv	€€€	⌚⌚⌚	🚲🚲🚲
Terelővonallal határolt egysávós út / ajánlott kerékpársáv	€€€	⌚⌚⌚	🚲🚲🚲
Vegyeshasználatú terület	€€€	⌚⌚⌚	🚲🚲🚲

Megvalósítással járó előnyök

	Növelik a kerékpárosok biztonságát
	Csökkentik gépjárművek és kerékpárosok közti konfliktuspontok számát

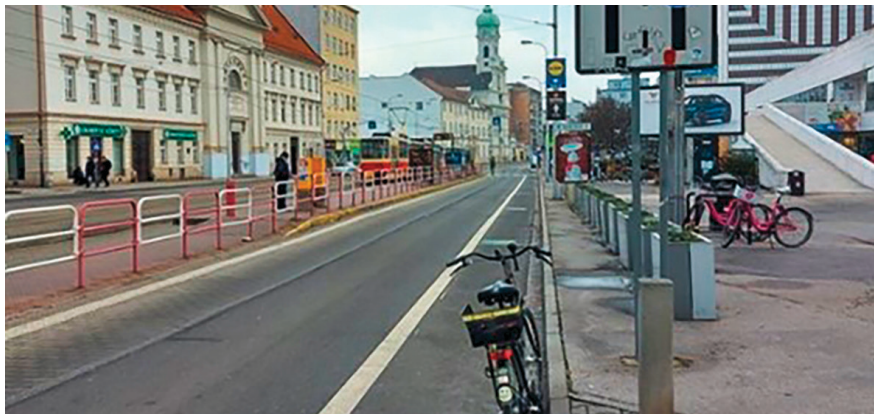
Megvalósítással kapcsolatos problémák

	Egyes ellenintézkedések rendkívül költségesek lehetnek
	A nagyobb helyigényű intézkedéseknél térbeli korlátai is lehet a megvalósításnak
	Az ilyen megoldások forgalmi dugók gyakoriságát is megnövelhetik

Példák:



Kerékpáros utca Ausztriában [7]



Kerékpársáv Szlovákiában [8]



Ajánlott kerékpársáv Magyarországon[6]



A közút mellett haladó gyalogos és kerékpársáv bulgáriai Ruseban: A sávok kellően szélesek és nem keresztezik a gyalogosforgalmat sem.[9]

Kapcsolódó információs brossúrák

KOCKÁZATOK

- » Szűk infrastruktúra
- » Kerékpárosok, valamint gyalogosok, e-rollerek és más járművek közötti sebességkülönbség a vegyesforgalmú területeken
- » Sebességkülönbség vegyesforgalmú területeken kerékpárosok és gépjárművek között

Hivatkozások és linkek

1. KfV (2020). Dooring-Unfälle: <https://www.kfv.at/download/20-dooring-unfaelle>
2. DiGiola, J., Watkins, K.E., Xu, Y., Rodgers, M., Guensler, R. (2017). Safety impacts of bicycle infrastructure: A critical review. *Journal of Safety Research*, Vol. 61, pp. 105-119
3. PRESTO (2012). Cyclists and Pedestrians. http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/07_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Cyclists_and_Pedestrians.pdf
4. BIKESAFE (2014). Bike Lanes. In: <http://www.pedbikesafe.org/BIKESAFE>
5. FHWA, Office of Safety (2009). *Transportation Planning Handbook*, Chapter 16: Bicycle and Pedestrian Facilities
6. Danube Cycle Plans. Picture by jozsanet.hu
7. Picture repository of KfV (Austrian Road Safety Board)
8. Danube Cycle Plans. Picture by Peter Klučka
9. SABRINA. Picture by FPZ

Kiadó & médiatulajdonos: SABRINA Project Partners

Kapcsolat: Mrs. Olivera Rozi, Project Director, Európai Úttértékelési 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