

ÚJ LEHETŐSÉGEK A KRESZ MÓDOSÍTÁSA ALAPJÁN

MIT TEHET AZ ÖNKORMÁNYZAT A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS SEGÍTÉSE ÉRDEKÉBEN?

A 2010 januárjában életbe lépett KRESZ-módosítás számos olyan eszköz használatát teszi lehetővé, ami hatékonyan segíti és támogatja a kerékpáros közlekedést. Ezek széleskörű alkalmazását szeretné a Magyar Kerékpárosklub e kiadvánnyal segíteni. A KRESZ módosításával létrejött új eszközök alkalmazására a 2010. áprilisban életbelépő ÚT 2-1.203 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése c. műszaki előírás ad irányelveket.

ALAPELVEK: MIÉRT JÓ A VÁROSNAK?

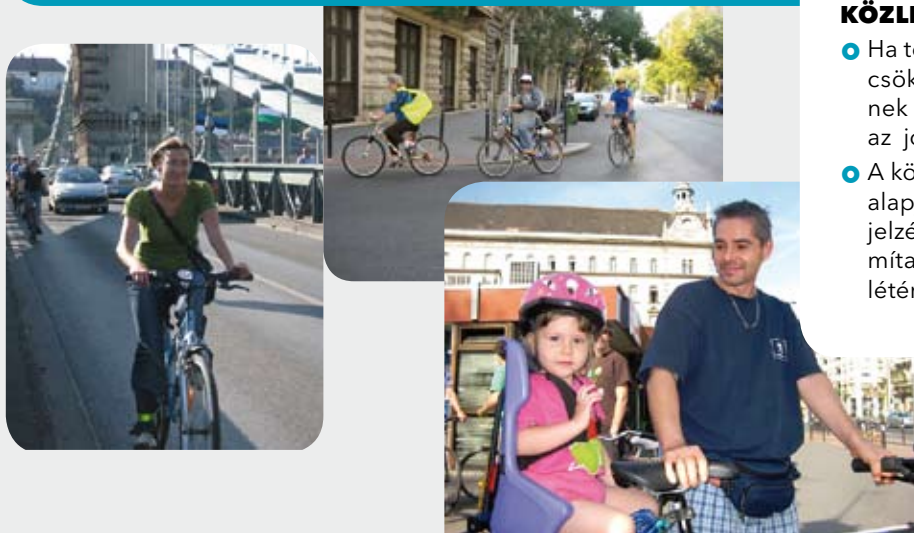
A Magyar Kerékpárosklub jövőképe szerint a kerékpározás általánosan elfogadott, biztonságos és támogatott közlekedési mód, mely nagyban hozzájárul a jó hangulatú, élhető, mobilis és gazdaságilag virágzó települések kialakulásához. A kerékpárhasználat - természetes együttműködést megvalósítva a közösségi közlekedéssel, a gyaloglással és az ésszerű gépkocsi használattal - a települések meghatározó közlekedési módjává válhat.

Kitűzött célunk, hogy minden úti cél elérhető legyen kerékpárral is: gyorsan, akadálymentesen, biztonságosan.

Ehhez elsősorban nem külön kerékpáros létesítményeket kell építeni, hanem olyan kerékpárosbarát úthálózatot, ami alkalmas kerékpározásra. A kerékpáros közlekedést segítő forgalomtechnikai kialakításokkal azok az útvonalak is alkalmassá tehetők kerékpározásra, ahol ma még ez nehézségekbe ütközik. Intenzíven beépített, gépjárműforgalommal túlterhelt környezetben a kerékpáros közlekedést célszerű előnyben részesíteni.

ALAPELVEK: MIÉRT JÓ AZ AUTÓVAL KÖZLEKEDŐKNEK?

- Ha többen közlekednek kerékpárral, csökkennek a torlódások, és akkor akinek valóban szükséges autóval menni, az jobban tud haladni.
- A közlekedés biztonság legfontosabb alapja az észlelhetőség. Egyértelmű jelzések esetén a gépjárművezetők számitanak a kerékpáros forgalom jelenlétére.



ELŐRETOLT KERÉKPÁROS FELÁLLÓHELY

Előretolt kerékpáros felállóhely /KRESZ 18. § (1) szerint/: jelzőlámpás csomópontban a gépjárművek felállítását jelző vonal előtt kialakított várakozóhely, ahová a kerékpáros a piros jelzés ideje alatt sorolhat be a kerékpársávon vagy az úttest jobb szélén előre haladva /Kresz 36. § (12) szerint/. Ez a fogalom korábban is létezett a KRESZ-ben, a jelenlegi módosítás olyan utakon is lehetővé teszi a használatát, ahol nincsen kerékpársáv.

Az előretolt felállóhely segíti a kerékpáros elindulását. A kerékpáros alacsony sebességgel indul, ilyenkor bizonytalanabb a mozgása. A felállóhelynek köszönhetően azonban a többi jármű előtti helyről indulhat, így nagyobb biztonságban van, mivel az autóvezetők láthatják őt. Sokkal biztonságosabbá vált az „előrecsorgás” is, mert a járművezetők számítanak a kerékpáros érkezésére.

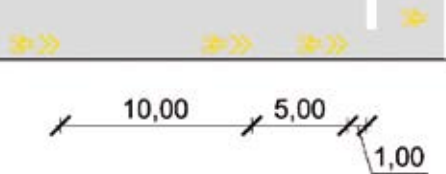
MIÉRT JÓ?

- A kerékpáros láthatóvá válik a gépjárművezető számára - nem mellette, mögötte, esetlegesen a holtterében kell várakoznia és elindulnia.
- Elindulásakor bizonytalanabb a kerékpáros mozgása, biztonságosabb, ha ilyenkor a gépkocsivezető jól látja őt.
- A gépkocsik előtt való elindulás segíti a kerékpárost, hogy felvegye a forgalom sebességét.
- Az előretolt felálló helyről lehetővé válik a biztonságos balra kanyarodás, valamint az egyenes haladást és a jobbra kanyarodást is segíti.



JAVASLAT ÖNKORMÁNYZATOK SZÁMÁRA:

Lehetőleg minden jelzőlámpás csomópontban alakítsanak ki előretolt felállóhelyet a kerékpáros közlekedés segítése és biztonsága érdekében. Vizsgálják meg a legforgalmasabb kerékpáros útvonalakon előretolt kerékpáros felállóhelyek létesítését. Útfelújítások esetén fokozatosan a többi csomópontban is alakítsák ki.



HOL ÉS HOGYAN CÉLSZERŰ ALKALMAZNI?

- Bármely jelzőlámpás csomópontban
- Előtte 15-20 méter hosszú kerékpársávot vagy kerékpáros nyomot kell kialakítani.
- A jelzőlámpás csomópont jelzéstervét vizsgálni szükséges.



budapesti példa

EGYIRÁNYÚ UTCÁK MEGNYITÁSA KERÉKPÁROS FORGALOM SZÁMÁRA

Egyirányú utcában kerékpárral abban az esetben lehet a jelölt iránnyal szemben közlekedni /KRESZ 17. § (3) szerint/, ha ezt az utca mindkét oldalán az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtáblák alatt elhelyezett kiegészítő táblán jelzik. A kerékpáros az úttesten kijelölt kerékpársávon, ennek hiányában az úttest jobb szélén haladhat.

A KRESZ már régóta lehetővé teszi egyirányú utcákban burkolati jellel kijelölt és táblával jelzett ellenirányú kerékpársávok kialakítását. 2010. január 1-től viszont **kerékpársáv felfestése nélkül**, csupán tábla elhelyezésével is lehetséges a behajtási tilalom feloldása kerékpárosok részére.

MIÉRT VANNAK EGYIRÁNYÚ UTCÁK? MILYEN HATÁSA VAN A KERÉKPÁROZÁSRA?

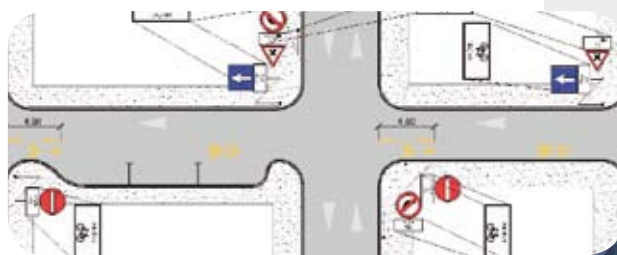
Az egyirányú utcák az 1960-as évektől kezdődően alakultak ki. Elsősorban olyan utcákban korlátozták a kétirányú forgalmat, ahol ez által több parkolóhelyet tudtak kialakítani a mindkét oldali parkolás engedélyezésével. Számos helyen az átmenő forgalom megakadályozására, forgalomcsillapítási célból jelölték ki egyirányú utcákat. Mindezek mellett is maradt sok olyan keskeny kisforgalmú kétirányú utca, ahol nem mindenütt fér el egymás mellett két autó - az ilyen helyeken a járművezetők kölcsönösen elengedik egymást.

A tapasztalatok szerint az egyirányú utcák kijelölése gyakran a kívánt céllal ellentétes hatást eredményez: a kikényszerített kerülőutak, a létrejövő új parkolóhelyek növelik a gépjárműforgalmat, és annak veszélyes felgyorsulását eredményezheti - a kerékpárforgalmat pedig hátráltatja.

A kerékpár előnye, hogy gyorsan és kerülőutak nélkül célhoz lehet vele érni. Ez azonban csak akkor érvényesül, ha a teljes úthálózat minden irányban átjárható. Az „egyirányúsítások” kerülőutakat okoznak, ezáltal több ideig tart az út, így a kerékpározás veszít a vonzerejéből. Emellett olyan utcákban is ellehetetlenítik a kerékpáros forgalmat, amelyek sok kerékpáros számára a párhuzamos, nagy forgalmú főutak elkerülő útjaként szolgálhatnak. A fentiek miatt érdemes az egyirányú utcákban mindkét irányban megengedni a kerékpározást.

Ez nem jelent nagyobb veszélyt: a szembejövő autó kevésbé veszélyes, mint az előzésben lévő, hiszen szemben érkezve a járművezetők kölcsönösen látják egymást. Sokkal veszélyesebb, ha nem jelölik ki az utcát kétirányú kerékpá-

rozás számára, hiszen az esetleges szabálytalankodásból, vagy járdán közlekedésből sokkal több baleset származhat. Szűk egyirányú utcában, ahol mindkét oldalon parkolnak autók, a kerékpáros, mint minden járművezető, általában az úttest közepvonala közelében halad. Csak szembejövő forgalom esetén tér ki jobbra a szükséges óvatossággal.



brüsszeli példa

JAVASLAT ÖNKORMÁNYZATOK SZÁMÁRA:

Készüljön lehetőleg az egész településre vonatkozó hálózati vizsgálat az egyirányú utcák kétirányú kerékpáros forgalom számára való megnyitására. A szükséges jelzőtáblák, burkolati jelek pontos tervezése és alkalmazása mellett, a helyi médiában is figyelmet kell fordítani a kapcsolódó tájékoztatásra.

EGYIRÁNYÚ UTCÁK MEGNYITÁSA KERÉKPÁROS FORGALOM SZÁMÁRA



HOL ÉS HOGYAN CÉLSZERŰ ALKALMAZNI?

- A csomópontoknál az elsőbbségi viszonyokat egyértelmű jelzésekkel tisztázni kell.
- Forgalomcsillapított zónákban minden utcában egységesen célszerű bevezetni ezt a szabályozást.
- A kijelölés során az útszélességet és a parkolási rendet vizsgálni kell. (Nagyon szűk utcák esetén felmerülhet az egyik oldali parkolás megszüntetése, vagy a ferde parkolás helyett párhuzamos parkoló állások kijelölése.)
- Kötelező elemek: jelzőtáblák „kivéve kerékpár” kiegészítő-táblával
- Ajánlott elemek: burkolati jelek, járdaszigetek (Az úttest vonalvezetésének beláthatatlan helyein nagyméretű kerékpár-piktogramot ajánlott felfesteni nyilakkal együtt, amelyek a gépjárművezetők figyelmét felhívják a lehetséges szembejövő forgalomra. Ahol elegendő hely van, ott a forgalom irányával szemben kerékpársávot is fel lehet festeni. A besorolás segítésére a kereszteződéseknel tereplő sziget épülhet.)
- Alkalmazás paraméterei: Az egyirányú utcában az ellenirányú kerékpáros forgalom a szabad útpálya szélessége, valamint a megengedett sebesség és forgalomnagyság függvényében engedélyezhető. (a vonatkozó műszaki előírásban meghatározott paraméterek szerint):
 - 30 km/h sebességhatár esetén, ha autóbusz-forgalom nem jellemző 3,75 m széles szabad útpálya szélesség esetén megengedett.
 - 200 E/h egységjármű/óra gépjármű forgalomnagyság alatt az egyirányú utca az úttest szélességétől függetlenül kijelölhető kerékpározás céljára.
 - 30 km/h engedélyezett sebesség fölött és 500 egységjármű/óra forgalomnagyság fölött ellenirányú kerékpársávot kell kialakítani.



Kiegészítő tábla használata

MIÉRT JÓ?

- Jelentősen támogatja a kerékpáros közlekedés elterjedését, mivel nem kényszeríti kerülőre a kerékpárost.
- Kis beavatkozással, alacsony költséggel megvalósítható.
- A legtöbb utcában gond nélkül elfér egymás mellett a gépjármű és a kerékpáros, ahol esetleg szűkület van, ott félrehúzódva elengedik egymást. Ez a kialakítás így együttműködésre is készítet.
- Nem növekszik a balesetveszély, mivel a kerékpáros és az autövetető egymással szemben halad, kölcsönösen láthatják egymást.



budapesti példa



szegedi példa

JAVASLAT ÖNKORMÁNYZATOK SZÁMÁRA:

Mérjék fel, hogy a településen hol vannak egyirányú utcák, vizsgálják meg, hogy ezek közül melyek kétirányúsítása segítené leginkább a kerékpárosok közlekedését. Készüljön lehetőleg az egész településre vonatkozó hálózati vizsgálat az egyirányú utcák kétirányú kerékpáros forgalom számára való megnyitására. A szükséges jelzőtáblák, burkolati jelek pontos tervezése és alkalmazása mellett, a helyi médiában is figyelmet kell fordítani a kapcsolódó tájékoztatásra.

„KERÉKPÁROS NYOM” BURKOLATI JEL



Az úttesten, burkolati jellel kijelölt kerékpáros nyom (KRESZ 18. § (9) szerint) jelzi a kerékpárosok részére az úttesten történő haladásra ajánlott útfelületet. Az így megjelölt úttesten fokozottan számolni kell kerékpárosok közlekedésével.

MIÉRT JÓ?

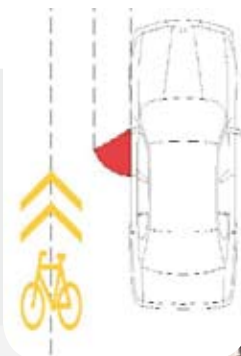
- Kijelöli a kerékpáros számára az ajánlott haladási felületet és irányt.
- Segíti mind a gépjárművel, mind a kerékpárral közlekedők helyezkedését olyan utakon, ahol kerékpársáv kialakítására nincsen hely vagy nem indokolt.
- Segíti a járművezetők együttműködését, biztonságos egymás melletti közlekedését.
- Csökkenti a parkolósávban kinyíló ajtók okozta veszélyt.



francia példa csomóponti átvezetésen



budapesti példa



brüsszeli példa
forgalmi sávban

HOL CÉLSZERŰ ALKALMAZNI?

- Elsősorban lakott területen, 50 km/h megengedett sebesség alatt
- Széles forgalmi sáv szélén, vagy szűk forgalmi sávban középen
- Parkolósáv mellett biztonságos távolságban szervízúton
- Átvezetésekben, kereszteződésekben az elsőbbséggel rendelkező irányban
- Kerékpáros forgalom számára mindkét irányban megnyitott egyirányú utcában
- Előretolt kerékpáros felállóhelyhez kapcsolódóan
- Kerékpárúttal párhuzamos úton, ahol a kerékpárút használata nem kötelező

JAVASLAT ÖNKORMÁNYZATOK SZÁMÁRA:

A település fő kerékpáros útvonalai mentén javasoljuk a „kerékpáros nyom” használatának megvizsgálását.

TEGYÜNK EGYÜTT A KERÉKPÁROZÁSÉRT!

A Magyar Kerékpárosklub független státusza, tagjaink kiterjedt hálózata, elkötelezett fizetett és önkéntes munkatársai lehetőséget teremtenek arra, hogy a leghatékonyabb módon segítse a kerékpáros-barát városfejlesztési munkákat.

A Magyar Kerékpárosklub erőssége az, hogy szakmai munkacsoportjaink és helyi szervezeteink közös munkájával tudjuk az önkormányzatot segíteni. Szakmai munkacsoportjainkban önkéntesként vesznek részt közlekedési, kommunikációs és marketing szakemberek. Területi szervezeteink pedig az ország számos városában a helyi tapasztala-

tokat és igényeket tudják becsatornázni. Kiemelt célunk segíteni a települések kerékpárosbarát fejlesztéseit.

Szeretnénk az önkormányzatoknak szakmai segítséget nyújtani abban, hogy a helyi adottságok figyelembe vételével kidolgozzák és hosszú távon érvényre juttassák a kerékpárosbarát település szempontrendszerét.

Megtiszteltetés számunkra, ha megkereséseket kapunk szakmai konzultáció vagy civil támogatás céljából, valamint szorosabb szakmai együttműködésre is nyitottak vagyunk.

GONDOLKODJUNK KÖZÖSEN! - ÖNKORMÁNYZATOKKAL VALÓ EGYÜTTMŰKÖDÉSÜNK LEHETSÉGES MÓDJAI:

- Kerékpáros Közlekedési Szakmai Nap - kerekasztal-beszélgetés szervezése
- Jó példák bemutatása, helyi alkalmazás lehetőségeinek felmérése
- Kerékpárosbarát településfejlesztéshez tanácsadás
- Kerékpárforgalmi koncepciótervek, tanulmánytervek kidolgozásához konzultáció
- Kerékpáros létesítmények tervezésekor tervegyeztetés
- Elkészült tervekről szakmai vélemény kiadása
- Eseti megbízás konkrét intézkedés kidolgozására
- Kerékpár-tárolási és kerékpáros közlekedési igényfelmérés
- Folyamatos együttműködés éves keretszerződéssel

Ezt az ismertetőt a Magyar Kerékpárosklub állította össze önkormányzatok számára ajánlásként.

A fotók a Magyar Kerékpárosklub nyilvános albumaiból származnak. Az ábrákat a 2010 áprilisában megjelenő ÚT 2-1.203 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése című útügyi műszaki előírásból és a Magyar Útügyi Társaság gondozásában készülő tervezési útmutatóból vettük a szerző, TANDEM Mérnökiroda Kft. engedélyével. Felhasznált irodalom: W. Rauch (1995) Utak a kerékpározáshoz, VCÖ További szakmai anyagaink: <http://kerekparosklub.hu/kerekparos-kozlekedessel-kapcsolatos-szakmai-anyagok>



EBBEN A MAGYAR KERÉKPÁROSKLUB KÖZLEKEDÉSI MUNKACSOPORTJÁNAK TAGJAI LESZNEK AZ ÖNÖK SEGÍTSÉGÉRE, AKIK

- túlnyomórészt mérnökök, vagy közlekedési szakterületen dolgoznak, illetve tanulnak;
- a hazai és külföldi kerékpáros fejlesztések terén jártasak, illetve folyamatosan tanulják, tanulmányozzák azokat;
- önkéntes munkájukkal támogatják a kerékpáros közlekedés fejlesztését;
- leggyakrabban kerékpárral közlekednek.

KAPCSOLAT

E-mail: kozlekedes@kerekparosklub.hu

Postacím: 1136 Budapest Hegedűs Gyula u. 23.

Tel: 06 30 894 2098