

KIEGÉSZÍTÉS

TANULMÁNY

D O M B Ó V Á R

város

**belterületén a Dombó Pál és a Bezerédj utcák
forgalmi rend megváltoztatási lehetőségéről**

2015. május 17

A „Kiegészítés” a tanulmány szerves része, attól el nem választható, a két dokumentumot együtt kell kezelni.

Készítette: Ócsai István Közlekedési Manager

Közlekedési műszaki szakértő

Bevezetés

Kerékpározás közben nincs káros anyag kibocsátás. A kerékpározás nem kelt zajt. A kerékpározás egészséges az emberi szervezetre.

A kerékpározás részarányának növekedésével valóban még a városi autózás lehetőségei is javultak: azok ugyanis, akik autóról kerékpárra váltanak, nem vesznek igénybe parkolóhelyeket a zsúfolt belvárosban és kerékpárjukkal az úttesten is sokkal kisebb helyet foglalnak el, mintha gépkocsival közlekednének. Márpedig a belvárosi szabad útfelületből és szabad parkolóhelyből mindig kevés lesz.

A kerékpáros közlekedés fejlődésének előmozdítására szolgáló egyik legáltalánosabb megoldás, amikor a kerékpárosokat kivesszük az egyirányúsítás alól. Hiszen alaposabban átgondolva kiderül, hogy az egyirányú forgalmú utak jelentős részénél valóban semmi sem indokolja, hogy ennek hatálya a kerékpárosokra is kiterjedjen. Az egyirányúsítás céljai akkor is teljesülnek, ha ez a korlátozás a kerékpárosokra nem vonatkozik.

Láthatjuk, tapasztalhatjuk, hogy a világ fejlett országaiban ma már teljesen természetes ez a forgalmi rend – és ez nyilván nem véletlen.

Ez a tanulmány részletesen bemutatja a kerékpárosok számára mindkét irányból átjárható egyirányú utcák témakörét. Az egyes fejezetekben idézem a KRESZ [többször módosított 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közlekedés szabályairól] vonatkozó előírásait.

1. Az egyirányú forgalmú utakon a kijelölt iránnyal szemben való haladás tilalma – a gyalogosok kivételével – klasszikusan általában minden közlekedőre vonatkozott. Csakhogy a kerékpáros közlekedés nem okoz forgalmi torlódást és nem károsítja a környezetet, a kerékpárok tárolása nem igényel külön forgalmi sávot, ezért az egyirányú utcák kialakításának indokai nem értelmezhetők a kerékpárosokra. Ugyanakkor a kerékpározás érzékeny a kerülőutakra, az egyirányú utcák kerékpáros kétirányúsítása részben ezért is hatékony eszköz egész lakóövezetek, összefüggő belvárosi területek kerékpárral való, kerülőutaktól mentes átjárhatóságának megoldására. A közlekedés biztonságát növeli, hogy ezáltal a kerékpárosok a fő közlekedési utakkal párhuzamos kisebb jelentőségű (és forgalmú) egyirányú utcákban tudnak közlekedni. Az egyirányú utcák kétirányú kerékpározás előtti megnyitása kíméli a város pénztárcáját is: nyilvánvalóan olcsóbb megoldás, mintha külön kerékpárutakat kellene építeni.

2. Honnan tudja a kerékpáros, hogy behajthat-e egyirányú forgalmú útra a gépjárművek számára kijelölt forgalmi iránnyal szemben?

Egyirányú forgalmú útra a gépjárműforgalom irányával ellentétes irányból behajtani akkor szabad, ha ezt a közút kezelője a „Behajtani tilos” jelzőtábla alatt elhelyezett „Kivéve kerékpár” kiegészítő táblával engedélyezi.



Ez az engedély csak a kerékpárosokra vonatkozik, más járművel ebből az irányból behajtani továbbra is tilos.



53. ábra

Fontos, hogy kerékpárral sem szabad behajtani a „Behajtani tilos” táblánál, ha nincs alatta a kiegészítő tábla!

3. Honnan tudják az egyirányú forgalmú úton közlekedő járművek vezetői, hogy szemből kerékpárforgalomra is kell számítaniuk?

Azokban az egyirányú utcákban, ahová a kerékpárosokat a kijelölt forgalmi iránnyal szemben is beengedik, a kijelölt forgalmi irányban az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtábla alatt „Kétirányú kerékpáros forgalom” kiegészítő táblát helyeznek el.

Ez a kiegészítő tábla nagyon fontos, hiszen a kijelölt irányban haladó járművek vezetőinek a kiegészítő táblát látva tudni kell, hogy szemből érkező kerékpáros forgalomra kell számítaniuk!

Ezt mondja a KRESZ

17. § (1) A tájékoztatást adó jelzőtáblák a következők:

...
b) „Egyirányú forgalmú út” (104–105. ábra);

...
(3) Ha az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtáblák (104. és 105. ábra) alatt elhelyezett kiegészítő táblán (105/a. ábra) autóbust és/vagy kerékpárt mutató ábra jelenik meg:

a) az úttesten kijelölt kerékpársávon, ennek hiányában az úttest jobb széléhez húzódva a kerékpáros,

...
c) a kerékpáros által is igénybe vehető autóbusz forgalmi sávon – az autóbusz részére kijelölt közlekedési iránnyal megegyezően – a kerékpáros is a jelzőtáblán megjelölt iránnyal szemben közlekedhet.



Egyirányú utcákban a „Behajtani Tilos” jelzőtábla és az alatta elhelyezett „Kivéve kerékpár”; valamint az „Egyirányú forgalmú út” és alatta elhelyezett „Kétirányú kerékpáros forgalom” kiegészítő tábla együttesen jelzi a kétirányú kerékpározást engedélyező forgalmi rendet. A táblák ismerete ezért mind a kerékpárosok, mind az egyéb járművezetők számára nélkülözhetetlen.

4. Hogyan kell jelezni az egyirányú utcában a bekanyarodni szándékozóknek, hogy behajtás után szemből érkező kerékpárosokra kell számítaniuk?

Táblázási változatok:

A következőkben az egyirányú forgalmú utat megközelítő járművezetők nézőpontjából mutatom be a közúti jelzések alkalmazásának leggyakoribb módját.

Ezt mondja a KRESZ

14. § (1) A járművek forgalmát tiltó vagy korlátozó jelzőtáblák:

(15) Ha az (1) bekezdés a), b), n) és z) pontjában említett jelzőtábla alatt az 59/a. ábra szerinti kiegészítő táblán autóbust és/vagy kerékpárt mutató ábra van, a jelzőtáblával jelzett tilalom a menetrend szerint közlekedő autóbuszra és/vagy kerékpárra nem vonatkozik.

a) Egyenrangú utak keresztezése



vagy: táblázás nélkül

b) A keresztező útnak elsőbbsége van az egyirányú forgalmú úttal szemben





59/a. ábra



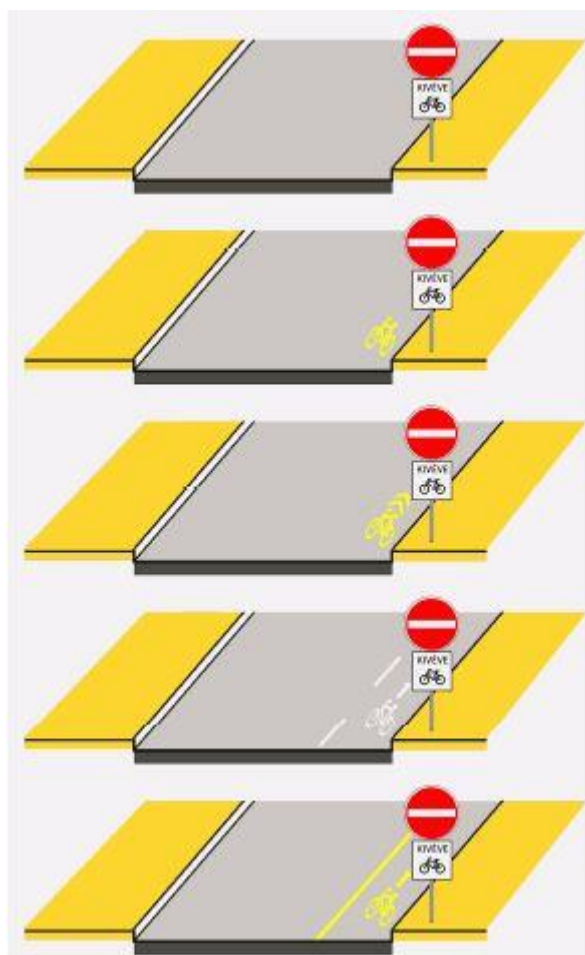
5. Hol haladhat a gépjárműforgalom irányával szemben közlekedő kerékpáros az egyirányú forgalmú úton?

Alapszabály, hogy a kerékpárosnak **mindig** a saját menetiránya szerinti jobb oldalon kell közlekednie.

Ez azt is jelenti, hogy a kijelölt forgalmi irányban haladó járművek vezetői mindig a bal kezük felől számítanak szembejövő kerékpárosokra.

A jogszabályok, útügyi műszaki előírások és a helyi adottságok szerint a gépjárműforgalommal szemben haladó kerékpárosok által igénybe vehető útfelület:

- vagy **nincs** külön kijelölve burkolati jellel,
- vagy az úttestre felfestett sárga színű **kerékpár** jelek (szükséges helyeken útirányjelző nyilakkal kiegészítve) pozícionálják a kerékpárosokat,
- vagy **kerékpáros nyom** burkolati jelek jelzik a kerékpárosok számára az ajánlott haladási nyomot,
- vagy fehér szaggatott vonallal jelölt **nyitott kerékpársáv** jelöli ki, hogy hol kell közlekedni (ezt a vonalat mind kerékpárral, mind gépjárművel át szabad lépni a KRESZ-ben előírtak szerint),
- vagy sárga színű folytonos vonallal jelölt **kerékpársávban** kell haladni (Ennek a vonalnak az átlépése tilos. Ahol bármely okból biztosítani kell, hogy a vonal átléphető legyen, a felfestés szaggatott).



6. Az útpálya felületén burkolati jellel jelölt kerékpár forgalmi létesítmények:

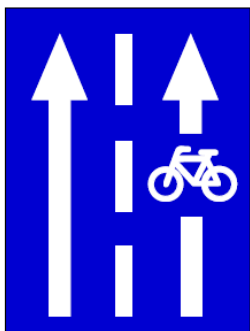


Kerékpáros nyomon

Az úttestre festett kerékpáros nyom (az ábrán látható kerékpáros piktogram) a kerékpárosok számára **jelzi az úttesten javasolt pozíciót**, egyúttal a többi járművezetőt figyelmezteti a kerékpárosok jelentlétére. Amennyiben ilyen nyom van felfestve az úttestre, akkor a párhuzamos kerékpárút, illetve gyalog-kerékpárút használata nem kötelező.

Természetesen az úttesten elfoglalt pozíció csak javaslat, tehát el lehet térni tőle, valamint más járművek is ráhajhatnak, mivel nem jelent külön sávot.

A kerékpáros nyom 2010. január 1. óta szerepel a KRESZ-ben.



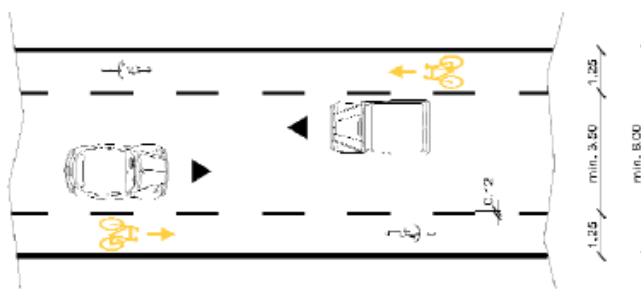
Nyitott kerékpársávban

A nyitott kerékpársávra ugyanazok vonatkoznak, mint a kerékpársávra, két kivétellel:

1. A nyitott kerékpársávot el szabad hagyni biciklivel például balra kanyarodás előtt.
2. A nyitott kerékpársávra más járművek is ráhajhatnak például jobbra kanyarodás előtt.

Nyitott kerékpársáv 2010. január 1. óta létezik a KRESZ-ben.

Nyitott kerékpársáv



7.4. ábra – Nyitott kerékpársáv a közúti forgalom számára egy forgalmi sávos kialakítással

- **Keskeny, városi, kisforgalmú közúton**
- **Nincs felezővonal**
- **A gépjárművek egymást a sávra hajtva kerülik ki**
- **A kerékpárosnak a sávon belül elsőbbsége van**

7. Hogyan haladhat el egymás mellett az autó és a szemből érkező kerékpáros?

Járművek találkozás egyirányú utcában:



Autó és szemből érkező kerékpáros találkozási helyzete szűk egyirányú utcában

Forrás: ARGUS (Arbeitsgemeinschaft Umweltfreundlicher Stadtverkehr, Wien, = Munkaközösség a Környezetbarát Városi Közlekedésért)

Autós és szemből jövő kerékpáros találkozási helyzete 1.

Mindketten jól látják egymást, föl tudnak készülni az egymás melletti elhaladásra.



Autós és szemből jövő kerékpáros találkozási helyzete 2.

Autós és kerékpáros egyaránt csökkenti a sebességét, és lehetőség szerint mindketten jobbra húzódnak.

A mintegy félméternyi oldaltávolság az egymás melletti biztonságos elhaladáshoz a kis sebesség mellett tökéletesen elegendő.



Autós és szemből jövő kerékpáros találkozási helyzete 3.

Miután elhaladtak egymás mellett, mindketten azon a nyomon folytatják útjukat, amelyen a találkozás előtt haladtak.

Az egyirányú forgalmú utcák kétirányú kerékpáros használata a közlekedők együttműködésének elvén alapul.

Ha szemből olyan jármű jön, ami nem – vagy csak nehezen – férne el, a közlekedők félrehúzózással, szükség esetén megállással segíthetik egymás továbbhaladását.

A sebességet autósoknak és kerékpárosoknak úgy kell megválasztaniuk, hogy biztonságosan tudjanak közlekedni és a többi közlekedőben ne keltsen félelmet a sebességük.

8. Egyirányú utcából balra kanyarodó gépjármű és a szemből érkező kerékpáros viszonya

Ez az egyirányú utcákban való kétirányú kerékpározás egyetlen olyan kérdése, amely jogilag sajnos egyenlőre rendezetlen.

A KRESZ módosításánál nem vették figyelembe, hogy a 31. §. rendelkezései egymással ellentmondásban vannak.

A fejezet címében szereplő forgalmi helyzetben ugyanis:

- az autós akkor jár el jogkövető módon, ha a menetirány szerinti baloldalra húzódik a kanyarodásra való felkészülés során.
- ám ha a szemből érkező kerékpáros jogszerűen él a részére a jogszabályban biztosított elsőbbségével és jogkövető módon a menetirány szerinti jobb szélén halad, akkor összeütközik a kanyarodni készülő autónak.



Ezt mondja a KRESZ:

*31.§.(1) Az útkereszteződésben másik útra bekanyarodni szándékozó vezető a járművével.....
b.) útburkolat jelek hiányában.....*

*.....
-balra bekanyarodás esetében az úttest felezővonalára mellé, illetőleg osztottpályás és egyirányú forgalmú úton a bal szélére köteles a útkereszteződés előtt kellő távolságban besorolni*

*.....
(5) Elsőbbséget kell adni, ha a 28.§. (2) bekezdésben foglaltakból más nem következik
....c.) balra bekanyarodó járművel....*

ca.) az úttesten szemből érkező és egyenesen tovább haladó vagy jobbra bekanyarodó jármű részére.

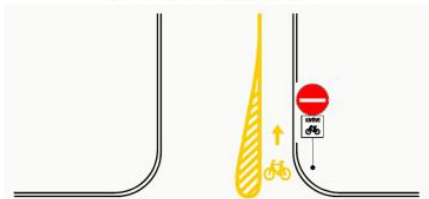
Mi a megoldás?

A kerékpáros bejárati kapu lehetővé teszi, hogy:

- az egyirányú utcába szemből érkező és egyenesen behaladó kerékpáros élhessen az egyirányú utcából balra kanyarodni szándékozó járművel szemben élvezett elsőbbségével,
- az egyirányú utcából érkező jármű szabályosan a felfestett forgalom előtt elzárt területig, illetve a sárga vonalig történő balra húzódással úgy tud szabályosan felkészülni a balra kanyarodáshoz, hogy közben elsőbbséget ad a szemből érkező és az egyirányú utcába a kijelölt forgalmi irányal szemben behaladó kerékpárosnak.

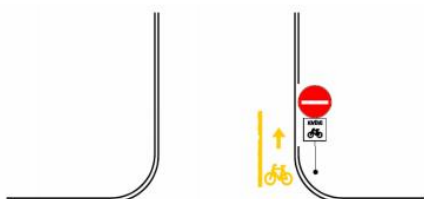
Kétféle kaput ismerünk:

a) Kerékpáros bejáratú kapu



Olyan kereszteződésekben festik fel, ahol az úttest szélessége elegendő arra, hogy a gépkocsi és a kerékpár mellett még a forgalom elől elzárt terület is elférjen.

b) Egyszerűsített kerékpáros bejáratú kapu



Olyan kereszteződésekben festik fel, ahol az úttest nem elég széles ahhoz, hogy a gépkocsi és a kerékpár mellett még a forgalom elől elzárt terület is elférjen, vagy a forgalom annyira csekély, hogy elegendő ez a megoldás is.

9. Megállás, parkolás az úttest gépjárművek számára kijelölt menetirány szerinti baloldalon

Az autók parkolósávjától igyekezzünk kb. 1 méter távolságban kerékpározni, hogy védve legyünk az esetleg váratlan ránk nyitott ajtóktól! Ha ezt a gépjármű forgalom nem teszi lehetővé, akkor haladjunk lassabban és figyeljük a megállt és várakozó autókat.

Ezt mondja a KRESZ

40. § (1) Járművel megállni – ha közúti jelzésből vagy a (2)-(5) bekezdés rendelkezéséből más nem következik – csak az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban szabad. A megállást irányjelzővel jelezni kell.

...
(2) „Egyirányú forgalmú úton az úttest bal szélén – ha közúti jelzésekből más nem következik – akkor szabad megállni, ha a jármű mellett az úttest jobb széléig mérve legalább 5,5 méter szélességű hely marad.

10. Nem fognak a kerékpáros kétirányúsítás miatt megszorodni a balesetek?

A válasz egyértelmű és határozott nem.

A világ nagyon sok országának nagyon sok városában alkalmazzák ezt a forgalmi rendet és sehol sem figyelték meg, hogy emiatt nőtt volna a balesetek száma.

Vajon miért nem tartják veszélyesnek sem a tapasztalt szakemberek, sem a tapasztalt kerékpárosok ezt a forgalmi szituációt?

Leginkább azért, mert a szemből találkozó járművezetők (autós és kerékpáros) már messziről látják egymást, szemkontaktust tudnak tartani és mindkettőjüknek módja van arra, hogy reagáljanak egymás cselekvésére.

Az egymásmelletti biztonságos elhaladáshoz szükséges oldaltávolságot autós és kerékpáros hasonlóan becsüli meg, a járművek találkozása ráadásul mindkettőjük számára könnyen áttekinthető., mint a baloldali

A kerékpárosok esetében ugyanaz a távolság a jobb és a baloldalon is

Az autó jobb oldali visszapillantó tükre viszont legalább kétszer akkora távolságra van a vezető fejétől mint a baloldali. Ezért az autós számára a kerékpáros megelőzéséhez szükséges biztonságos oldaltávolság helyes megválasztása – különösen szűk forgalmi sáv esetén – sokkal nehezebb feladat és gyakran kritikus helyzetet idéz elő.

Így tehát fordítva van, mint azt sokan gondolnák; a gépjárművek menetirányával szemben haladó kerékpáros helyzete a biztonságosabb, nem pedig az azonos irányban haladóé.

Nálunk még újszerű ez a forgalmi rend, így a hazai megfigyelések, vizsgálatok sem a veszélyességét sem a biztonságát nem támasztották alá.

Külföldön nagyobb múltra tekint vissza és számos vizsgálat igazolta veszélytelenségét. A következőkben egy 2002 évi német kutatás eredményeiből idézek:

A vizsgálatban 670 egyirányú utca baleseti helyzetét elemezték. Ezeknek több mint 80%-ban a vizsgált 3-4 éves időszakban egyáltalán nem történt baleset.

A balesetek gyakorisága az egyirányú utcákban egyébként is kisebb volt, mint általában, de a kerékpáros forgalom kétirányúsítása után enyhén csökkent.

Megfigyelték, hogy a kerékpáros kétirányúsítás hatására csökkent a „járdázók” száma, emiatt csökkent a gyalogos-kerékpáros érintettségű balesetek száma is.

Különösen figyelemre méltó, hogy a 17 év alatti korosztály részaránya - az ellenirányú kerékpáros és autós közötti balesetekben - lényegesen csökkent a kétirányúsítás következtében

Javaslat a Dombó Pál és a Bezerédj utcákban kialakításra javasolt egyirányú forgalom bevezetése esetén a kétirányú kerékpárforgalom engedélyezésére:

20/1984. (XII. 21.) KM rendelet értelmezése:

6.12. Egyirányú forgalmú úton kerékpárral az út forgalmi irányával szembeni haladás kerékpársáv kijelölésével is megengedhető.

6.13. Az ellenirányú kerékpáros forgalom számára kerékpársáv akkor jelölhető ki, ha a kerékpársáv mellett legalább 2,75 m széles úttest áll rendelkezésre. Amennyiben az egyirányú utca menetiránya szerinti bal oldalán a járművek várakozása megengedett, a várakozó járműsor melletti biztonságos oldaltávolság is biztosítandó. ***Ennek feltételeit nem lehet biztosítani a Dombó Pál utcában, mert az utca keskeny. A Bezerédj utcában biztosítottak a feltételek.***

6.14. Ellenirányú kerékpározás kerékpársáv kijelölése nélkül akkor engedhető meg, ha a következő feltételek mindegyike teljesül:

a) az út nincs főútvonalnak kijelölve - ***Nincsenek kijelölve.***

b) az úton nincsenek felfestéssel forgalmi sávok kijelölve és az út nem alkalmas párhuzamos közlekedésre - ***Nem alkalmasak párhuzamos közlekedésre***

c) az út bármely pontján az egymással szemben haladó járművek vezetői legalább 70 méterről (30 km/h megengedett sebesség esetében legalább 50 méterről) folyamatosan jól láthatják egymást - ***A járművezetők jól láthatják egymást.***

d) az úton legalább 4,00 m (30 km/h megengedett sebesség esetében 3,75 m) járható szélesség áll rendelkezésre, vagy az úton a mértékadó óraforgalom (MOF) a 200 jármű/óra értéket nem haladja meg, és vannak kitérésai lehetőségek - ***A járható szélesség mindenhol meghaladja a 3,75 métert és a járműforgalom mindenesetben 200 jármű/ó forgalom alatt van.***

6.15. A 6.11-6.14. pontban foglalt forgalomszabályozás esetében az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtábla (KRESZ 104. ábra) alatt kiegészítő táblát (KRESZ 105/a. ábra) kell elhelyezni, értelemszerűen alkalmazva a kerékpár vagy a busz, vagy mindkét jelzési képet, a másik végénél pedig a „Behajtani tilos” jelzőtábla (KRESZ 53. ábra) alatt kiegészítő táblát (KRESZ 59/a. ábra) kell elhelyezni a kivételt értelemszerűen mutató jelzési képpel. Az ilyen utat keresztező utakon az útkereszteződésekben a „Kötelező haladási irány” jelzőtábla alatt a kivételezett jármű(vek) jelzési képét minden esetben el kell helyezni (KRESZ 18/d. ábra). Amennyiben a csomópontban valamely továbbhaladási irányt (irányokat) tiltó tábla korlátozza, az 59/a. ábra szerinti kiegészítő táblát kell alkalmazni.

A fentiek értelmezése alapján:

- **Dombó Pál utcában** (az egyirányúsított szakaszon) csak a rendelet 6.14. pont a.); b.);c); d); bekezdéseinek teljesülése szerint engedhető meg az „Ellenirányú” forgalom, „**Kerékpáros nyom**”(KRESZ 158/k. ábra) „**Nyitott kerékpár sáv**” (KRESZ (158/i. ábra) útburkolati jelek felfestésével, mivel nem elég széles az útpálya.
- Másik megoldás lehet, ha nem lesz kialakítva a 45 fokos parkoló, hanem megmarad a jelenlegi párhuzamos parkolás. Akkor megfelelő szélességű sáv marad a pályatesten az ellenirányú kerékpársáv felfestéséhez.
- **Bezerédj utca** teljes hosszában alkalmas arra, hogy a menetiránnyal szemben az út baloldalán a 6.13 pont szerint „**Nyitott kerékpár sáv**” kerüljön felfestésre.

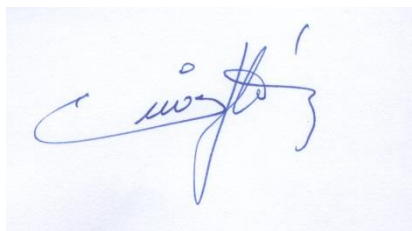
Az utak bejáratánál és a kereszteződésekben a 6.15 pontja szerint el kell helyezni a megfelelő táblákat.

Szakértői megjegyzés:

Javaslom Dombóváron a többi egyirányú utak vizsgálatát is a fenti szempontok szerint. A megfelelő táblák és útburkolati jelek elhelyezésével „legálissá”, vitamentessé és balesetmentessé lehetne tenni a közlekedést az egyirányú utcákban.

Elsők között javaslom a Hunyadi tér nyugati oldalának és a Kölcsey utcának felülvizsgálatát.

Dombóvár 2015. június 21.



Ócsai István
Közlekedési Manager
Közlekedési műszaki szakértő