



## IV. FORGALMÁSZ ANKÉNT

### Lakott területen kívüli kerékpáros átvezetések biztonsága

Szombathely 2026. 05.14.



Társszerzők: Hóz Erzsébet, Tóthné Temesi Kinga

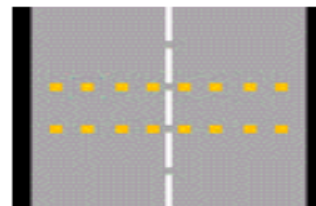
Egyházy Zita



**Probléma:** Szintbeni útkeresztezések, csomópontok kritikus helyszínek közlekedésbiztonsági szempontból

**Cél:** különféle útkategóriákon alkalmazandó biztonságos megoldások keresése a keresztirányú kerékpáros forgalom számára

- Európai gyakorlatok, műszaki előírások külterületi kerékpárutak, „átmeneti zónás” területekre
- Kerékpárút átvezetések kialakításánál figyelembe veendő főbb biztonsági tényezők
- Külterületen jellemző hazai kerékpáros átvezetések típusai
- Kerékpáros átvezetések és környezetében történt balesetek elemzése
- Összegzés, ajánlások megfogalmazása



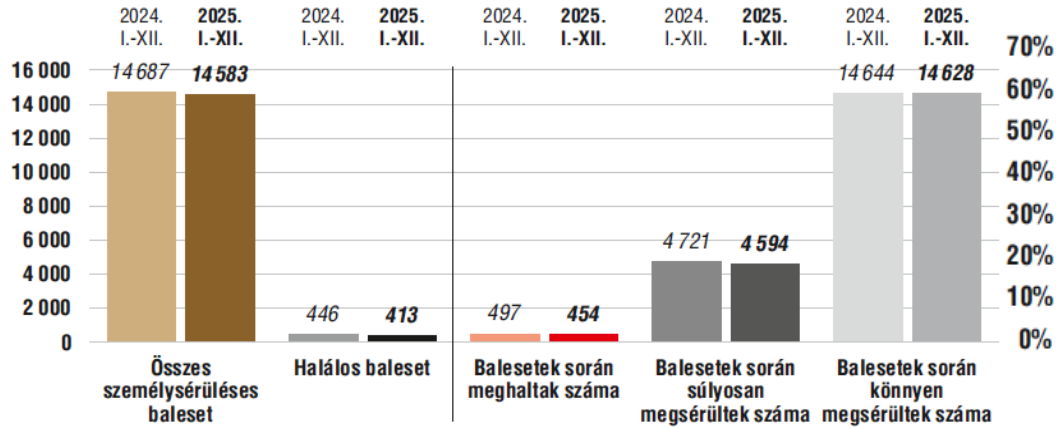
158/g. ábra



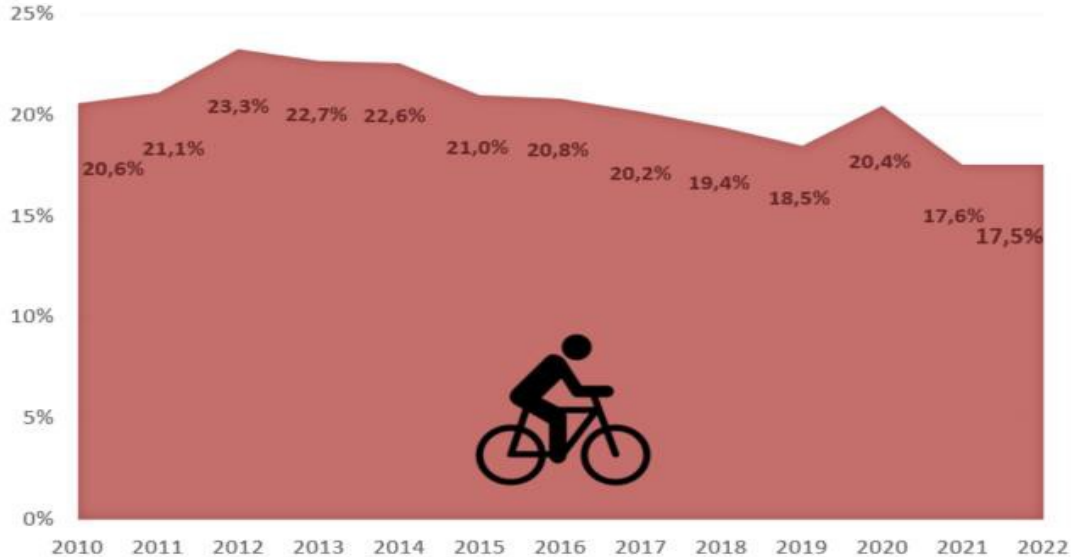
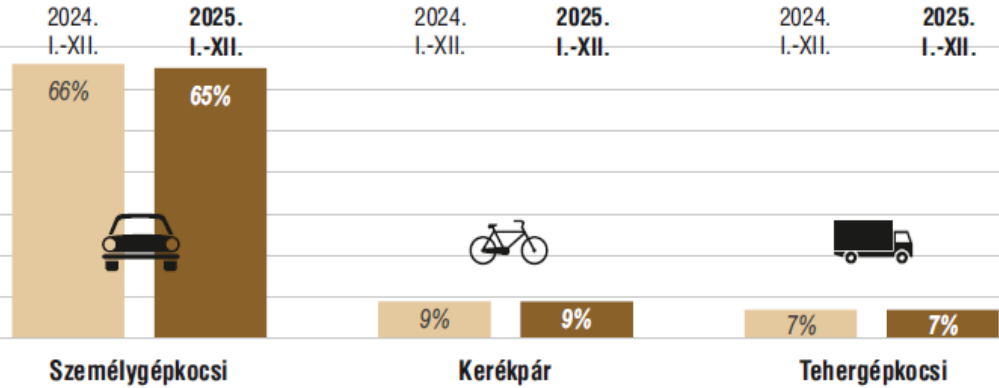


Közúti közlekedési balesetek (db), valamint a balesetekben elhunytak és megsérült személyek száma (fő)

A0



Személyesüléssel járó közúti közlekedési balesetek fő okozóinak aránya (%)







Kerékpáros balesetek létesítmények alapján  
2024-2025

	2024	2025
<i>úttest</i>	1126	1058
<i>kerékpárút, gyalog-kerékpárút</i>	401	407
<i>kerékpársáv, nyitott kerékpársáv</i>	34	37
<i>ellenirány, kijelölt egyirányú utca</i>	2	2
<i>ellenirány, nem kijelölt egyirányú u.</i>	1	1
<i>járda</i>	81	110



## Becsült kerékpáros biztonsági rangsor

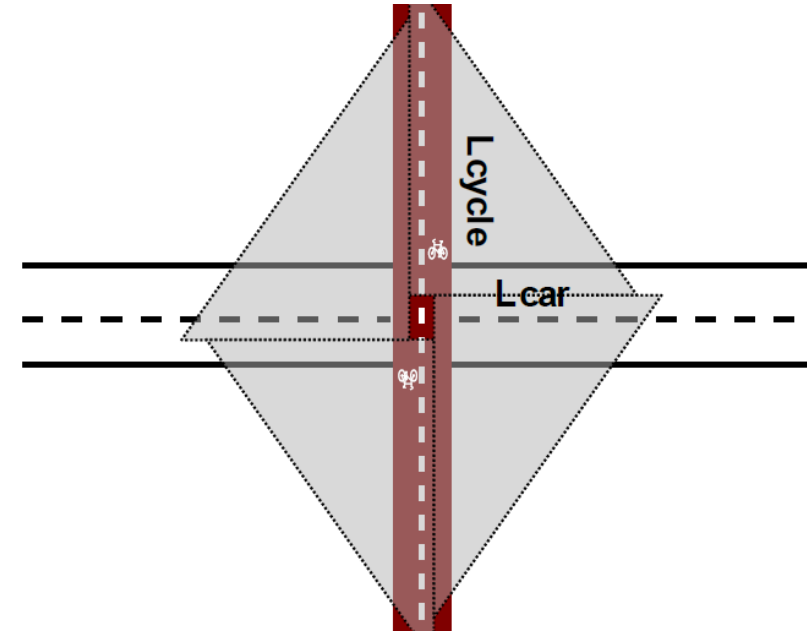
Szint	Országok
 Legbiztonságosabb	Sweden, Denmark, Netherlands, Finland, Switzerland
 Jó/közepes	Austria, Germany, France, Belgium, Slovenia, Czechia
 Gyengébb	Slovakia, Croatia
 Legveszélyesebb	Hungary, Romania, Bulgaria, Italy, Greece, Poland



Főbb tényezők	Lengyelország	Belgium	Hollandia	Nagy-Britannia	Írország	Szlovákia	Németország	Magyarország
gépjármű forgalom számára javasolt maximális sebesség	50 km/h nagyobb forgalom esetén akár 30 km/h	- (ahol a kerékpárosnak elsőbbsége van javasolt a 30 km/h)	30-70 km/h	48 km/h (egyes esetekben, ahol csak 1 sávot kell keresztezni és a maximum forgalom 10 000 Ejmű/nap, a 80 km/h is engedélyezett)	50 km/h - 80 km/h	-	5 000 jmű/nap forgalom felett javasolt az 50 km/h	50 - 70 km/h
maximum közúti forgalomnagyság, amelynél még javasolt az önálló szintbeni keresztezés (gyorsforgalmi és osztott pályás utak kivételével)	8 000 jmű/nap középsziget	20 000 jmű/nap középsziget	14 000 jmű/nap	10 000 jmű/nap	-	5 000 jmű/nap	-	nincs korlátozás
középsziget alkalmazása a folyópályán (belterületre is vonatkozhat)	<3 000 jmű/nap nem kell középsziget, 3 000-8 000 jmű/nap között javasolt, ha >8 000 jmű/nap nincs sziget, megengedett sebesség 30 km/h	>8 000 jmű/nap kell középsziget	>8 000 jmű/nap kell középsziget	>8 000 jmű/nap kell középsziget	>4 000 jmű/nap javasolt a középsziget	-	<10 000 jmű/nap középsziget nélkül	nincs előírás
elsőbbségi viszonyok	külterületen folyópálya átvezetésnél kerékpárosnak nincs elsőbbsége, csomópontban az adott forgalmi rendnek megfelelően	külterületen folyópálya átvezetésnél kerékpárosnak nincs elsőbbsége, csomópontban az adott forgalmi rendnek megfelelően	-	-	X (egyes esetekben az alárendelt irányban eltérhet)	-	-	külterületen folyópálya átvezetésnél kerékpárosnak nincs elsőbbsége, csomópontban az adott forgalmi rendnek megfelelően
közút keresztezésének maximum hossza (közúti forgalmi sávok maximum száma)	minél rövidebb ajánlott	1 sáv/irány	- 8 m - 3,5 m (középsziget van)	2 sáv	-	-	-	nincs előírás
közvilágítás	ajánlott	-	-	-	-	-	-	csomóponti térségben vizsgálandó, önálló kerékpáros átvezetésnél 1-1 kandeláberrel kell biztosítani

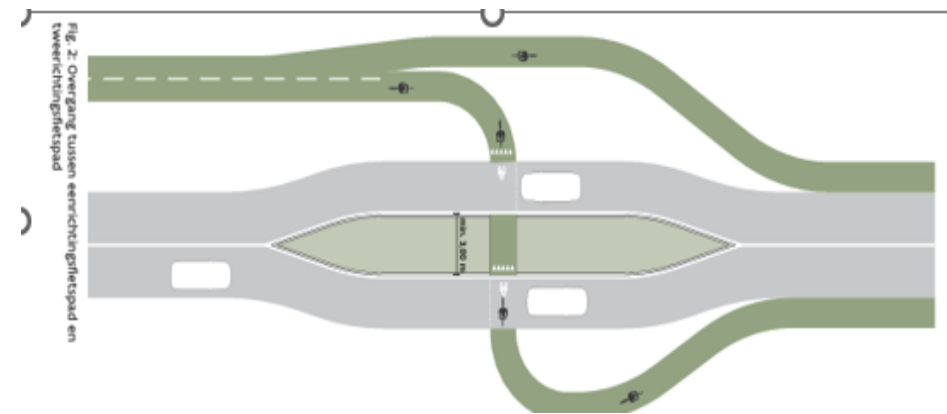


- nehézforgalom nagysága/aránya (figyelembe véve a motorizált forgalom mennyiségét),
- termegosztás a gyalogosokkal,
- átkelési szög (befolyásolja a látótávolságot),
- idősek és gyermekek aránya a kerékpáros létesítmény használatánál,
- burkolati jelek egyértelműsége, hangsúlya a táblák ellenében.





Fontos szempont az átkelő „hossza”, a konfliktusterület mérete. Egyes országokban ajánlások vannak a forgalmi sáv maximálására, középszigettel sem javasolt 2 sávnál többnél szintbeni keresztezés.... Belgiumban több sávú utakon a szintbeni kerékpáros átvezetés előtt az egyik forgalmi sávot javasolt megszüntetni.



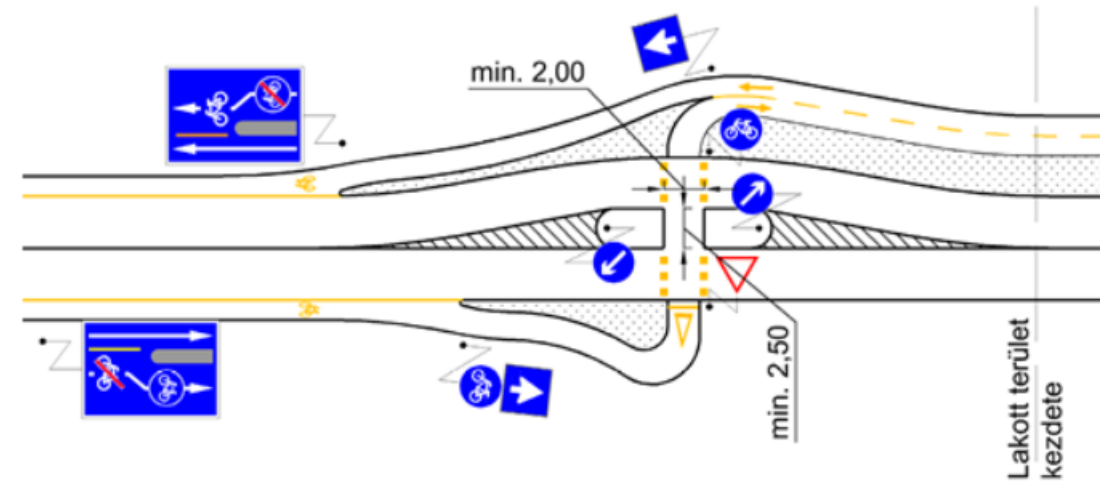


## külföldi adatok

Középszigetek minimum szélessége

Belgium	3.0 m
Finnország	2.5 m
Franciaország	3.0 m
Németország	3.0 m
Írország	3.0 m
Hollandia	2.5 m
Lengyelország	3.0 m
Szlovákia	3.5 m

## hazai előírás







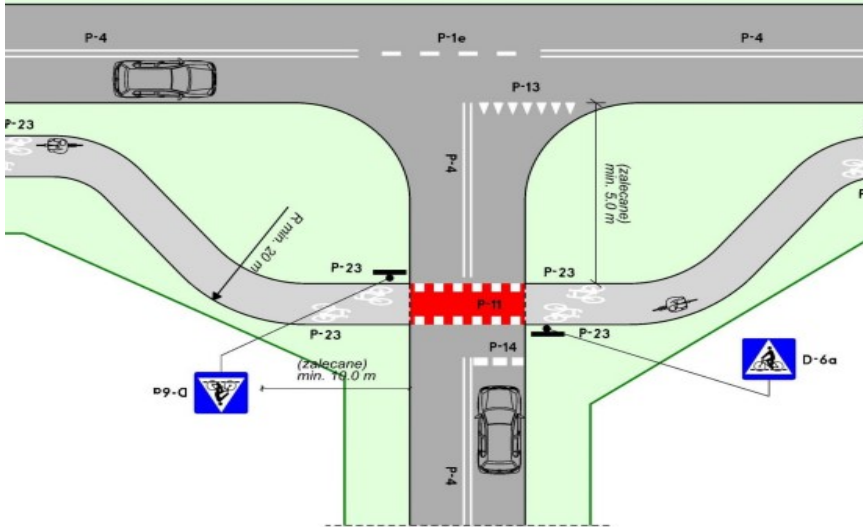
10/a. ábra

## Egyértelmű elsőbbségi viszonyok, a biztonság kulcsa

Ha a „kerékpáros-átkelőhely” kereszteződésben található, elsőbbségét a kereszteződés elsőbbségével kell összehangolni. Az elsőbbséggel rendelkező út mentén lévő kerékpárútnak elsőbbséget kell élveznie az olyan úttesttel szemben, amelyen „Elsőbbségadás” vagy „Állj! Elsőbbségadás kötelező” táblát helyeztek el. Ez hazánkban is főszabály a 20/1984 (XII.21.) KM-rendelet alapján. Az elsőbbséggel rendelkező úttestet keresztező kerékpárosoknak azonban elsőbbséget kell adniuk a fölérendelt úton közlekedő járműveknek.

Egyes külföldi útmutatók külön foglalkoznak az elsőbbségi viszonyok módosításának lehetőségével. Lakott terület közelében, ipari és logisztikai központokat összekötő (átmeneti zónás) utak keresztezése során a kerékpáros nem kaphat elsőbbséget. A kerékpárosok elsőbbségi viszonyának megadása ilyen típusú útkörnyezetben súlyos kimenetelű konfliktusokhoz vezetne.

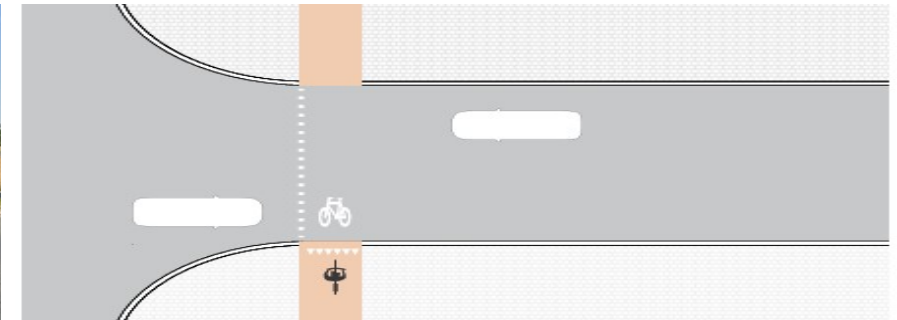
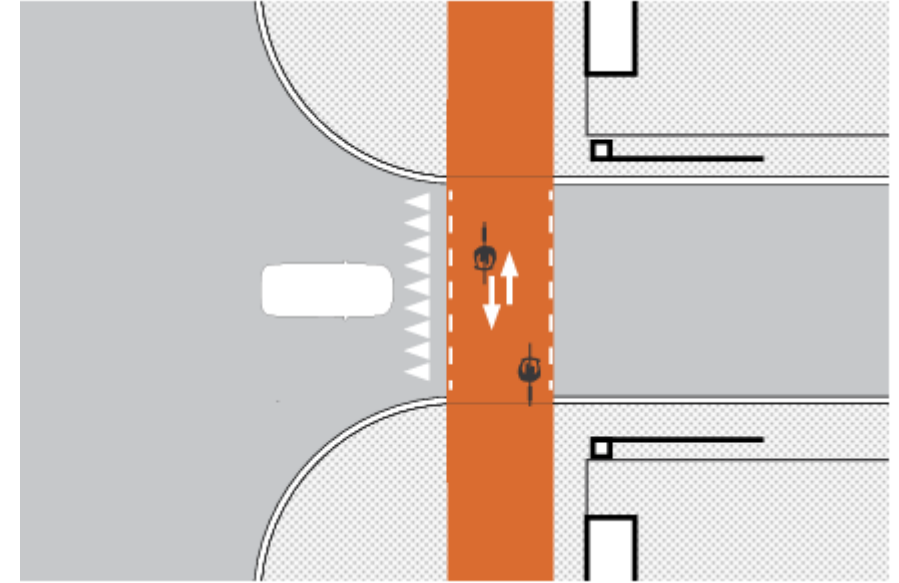




# Burkolati jelek összhangja – elsőbbségi viszony jelzése burkolat színnel vagy „cápa/farkas fog” alkalmazásával (piros burkolat jelentése)II.



Veszélyt jelző / elsőbbségi viszony?





b) a „*Kiemelt úttest*” (452. ábra) útburkolati jel azt jelzi, hogy az úttesten sebességcsökkentő küszöb, kiemelt burkolatú zebra, vagy kiemelt burkolattal ellátott útkereszteződés következik.



451. ábra



452. ábra

39. *kerékpáros-átvezetés*: az úttesten jelzőtáblával és útburkolati jellel kijelölt átkelőhely, amely nem biztosítja a kerékpárosok elsőbbségét;

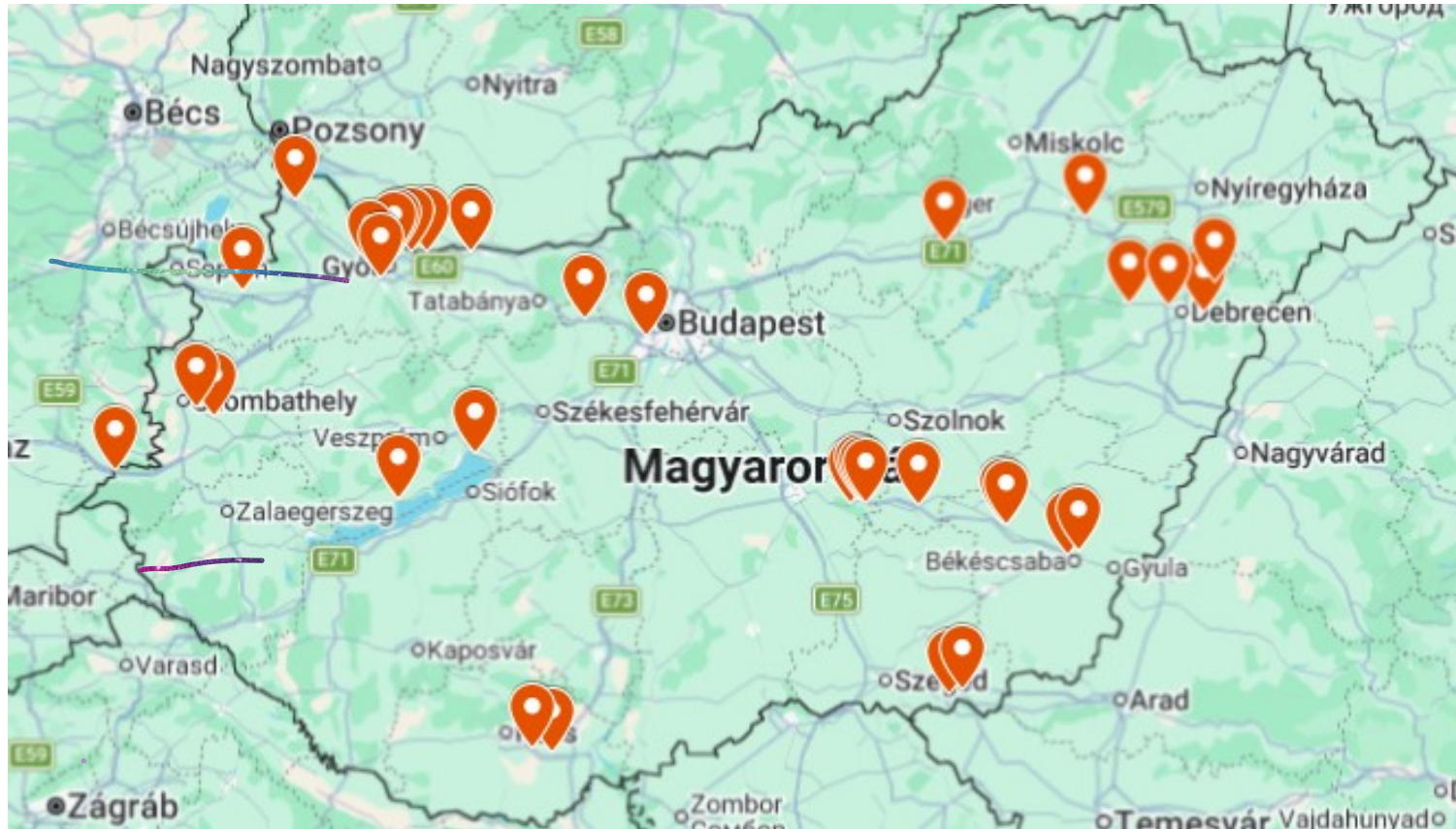
b) az „*Elsőbbség az úttesten*” (479. ábra) útburkolati jel vörös színnel megfestett úttest, amely azt jelzi, hogy a megfestett forgalmi sávban közlekedőnek elsőbbsége van a többi közlekedővel szemben.



479. ábra  
147. §

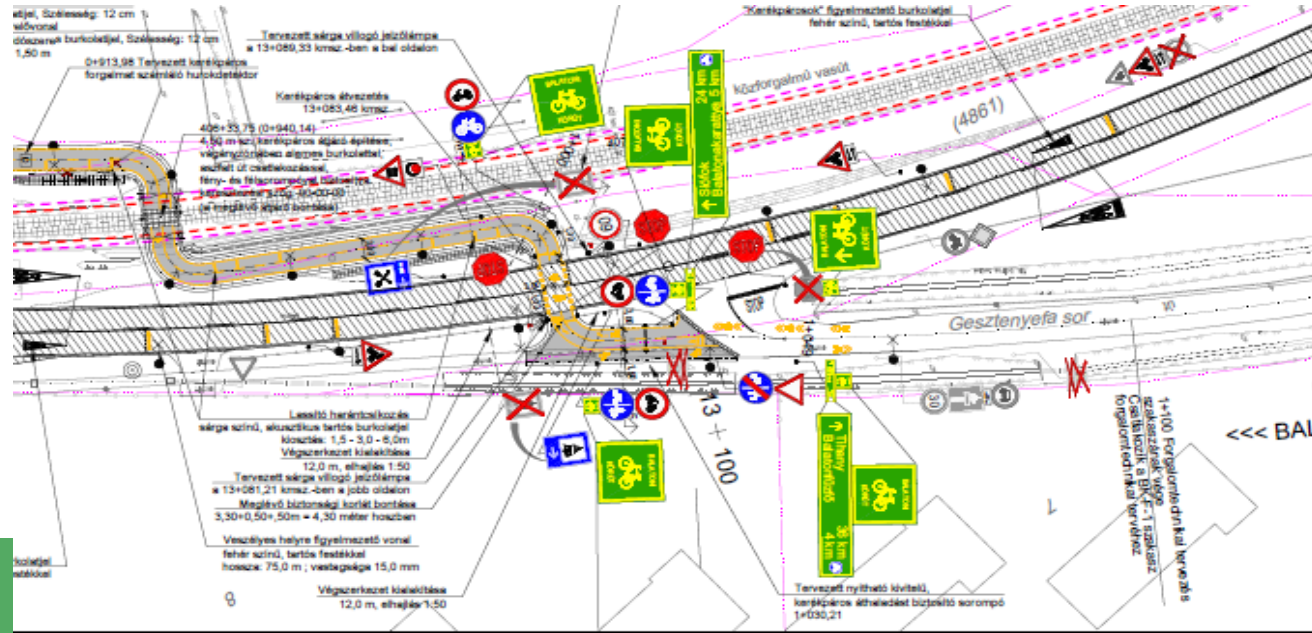
- (1) A járdán közlekedő kerékpáros az alábbi helyeken haladhat át az úttesten:
  - a) a zebrán;
  - b) a kerékpáros-átvezetésen és
  - c) bármely olyan helyen, ahol ezt e rendelet vagy közúti jelzés kifejezetten nem tiltja.
- (2) Az úttestet a zebrán keresztező kerékpáros nem zavarhatja a zebrán közlekedő gyalogosok részére.
- (3) Az úttestet a zebrán keresztező kerékpárosnak elsőbbséget kell adnia az úttesten közlekedő járművek részére.
- (4) Ha közúti jelzésből vagy közúti közlekedésre vonatkozó szabályból más nem következik, akkor a kerékpárosnak a kerékpáros-átvezetésen áthaladáskor elsőbbséget kell adnia a keresztezett úttesten közlekedők részére.

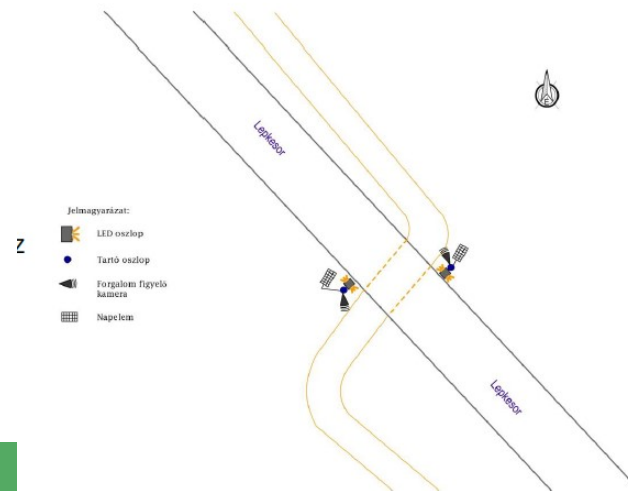
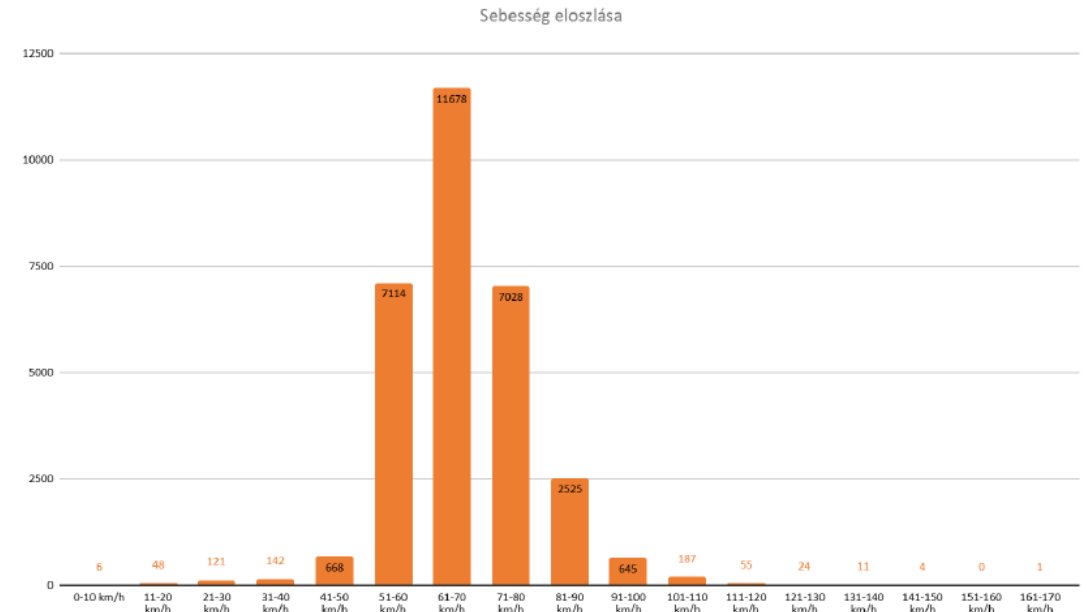
# Vizsgálatba vont helyszínek



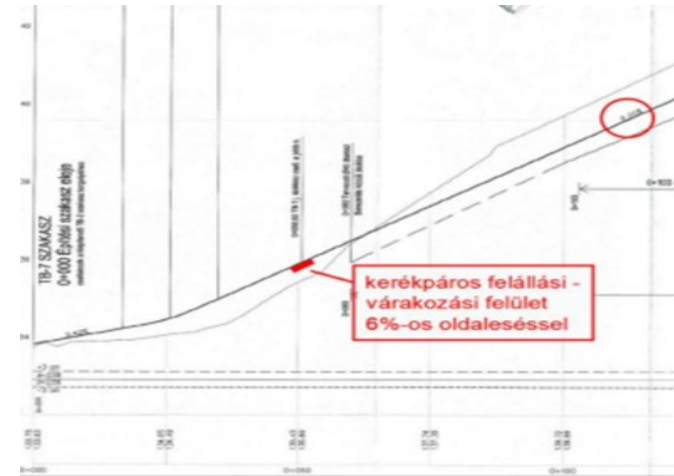


Kialakítás módja	Összes vizsgált kerékpáros átvezetés helyszíne [db]	Átvezetés, ami góchely, ahol történt baleset [db]	Átvezetés, ahol történt kerékpáros baleset [%]	Kiépítettség [szigettel vagy sziget nélkül]	Forgalomnagyságtartomány a [jm/nap]	Tgk-forgalomnagysága [jm/nap]	Sebességkorlátozás [km/óra]	Kerékpáros-elsőségi szabályozása
Önálló vonali átvezetés	8	2	2	1 kontra-7	2007-8000 <b>(1773)</b>	117-1323	50-70 (sárga háttér)	5-EAK-3-STOP
Kerékpárút a 4. ág	2	0	0	nem értelmezhető	5317,5-7103	348-111	semmi-60	STOP
4-ágú jelzőtáblás útkereszteződés	6	4	1	1 kontra-5	2761-10305	98-518	50-70	NINCS-STOP
3-ágú jelzőtáblás útkereszteződés	4	2	1	sziget nélkül	1034-8102	26-306	°	NINCS-1-EAK-1-STOP
Körforgalom 4-ágú (egy turbó-3-ágú)	9	3	2	minden esetben az elválasztó szigeten átvezetve	3230-9819	109-1803,5	NINCS-60	8-EAK-1-STOP





Forrás: MK zrt.





**A 87. sz. főút ezen szakaszán egyoldalról beépített, de az út lakott területen kívül van. A kerékpárúti keresztezés térségében mindkét irányban kiépített autóbusz öböl van, ezért a kerékpárúti átvezetésnél koncentrált gyalogos keresztezésre is kell számítani. Az átvezetésnél közép sziget épült.**

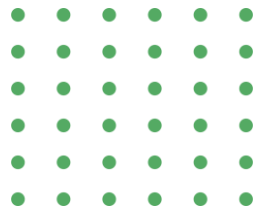






## Kerékpáros átvezetések főpályaszakaszán, Paks, 6. sz. főút (van közvilágítás, de lakott területen kívüli szakasz)





megengedett sebesség	forgalom nagyság	kerékpáros elsőbbség megadása	jelzőtáblákkal szabályozott, középsziget építése	csompóntban átvezethető	jelzőlámpával szabályzott	különszintű
30 km/h						
40 km/h						
50 km/h						
60 km/h - 70 km/h						
90 km/h						
<90 km/h						

- a vizsgált kerékpáros átvezetések 5 éves időszakra vonatkozó biztonsági elemzése alapján a baleset szám csekély,  
 - út vonalvezetés és a forgalomnagyság együttes figyelembevétele fontos szempont az átvezetés típusának és helyszínének kiválasztásához



Csomóponti kialakítások előtérbe helyezése, környezeti feltételek (kerékpárosok láthatósága, látóháromszögek megléte, sebességkorlátozás, a jelzésrendszer egységes kialakítása, szükség esetén ITS rendszerek alkalmazásának megteremtésével

Kanyarodó, befogadó sávokon átvezetés kerülése, hiszen a járműforgalom dinamizmusa miatt takarásba kerülnek a „védtelenek

Nem konzekvens a piros színű burkolat alkalmazása,

Sárga villogó alkalmazása – közvilágítás nélkül – megoszlanak a vélemények





**KÖSZÖNÖM A MEGTISZTELŐ FIGYELMET!**

**Egyházy Zita**  
egyhazi.zita@kti.hu