

**Kerékpáros létesítmények
megfelelő típusának
kiválasztása,
kapcsolata a biztonsággal.
Nemzetközi kitekintés, a
kiválasztás szempontrendszer**

A kerékpározás biztonságos

Korcsoport	Autóvezetők	Kerékpárosok
12 – 14	-	16.8
15 – 17	-	18.2
18 – 24	33.5	7.7
25 – 29	17.0	8.2
30 – 39	9.7	7.0
40 – 49	9.7	9.2
50 – 59	5.9	17.2
60 – 64	10.4	32.1
>64	39.9	79.1
Összesen	20.8	21.0

- Alapvetően a kerékpározás biztonságos, de lehet olyan infrastruktúrát tervezni, amely nem teszi azzá. A tervező segítheti vagy ronthatja a biztonságos közlekedés feltételeit

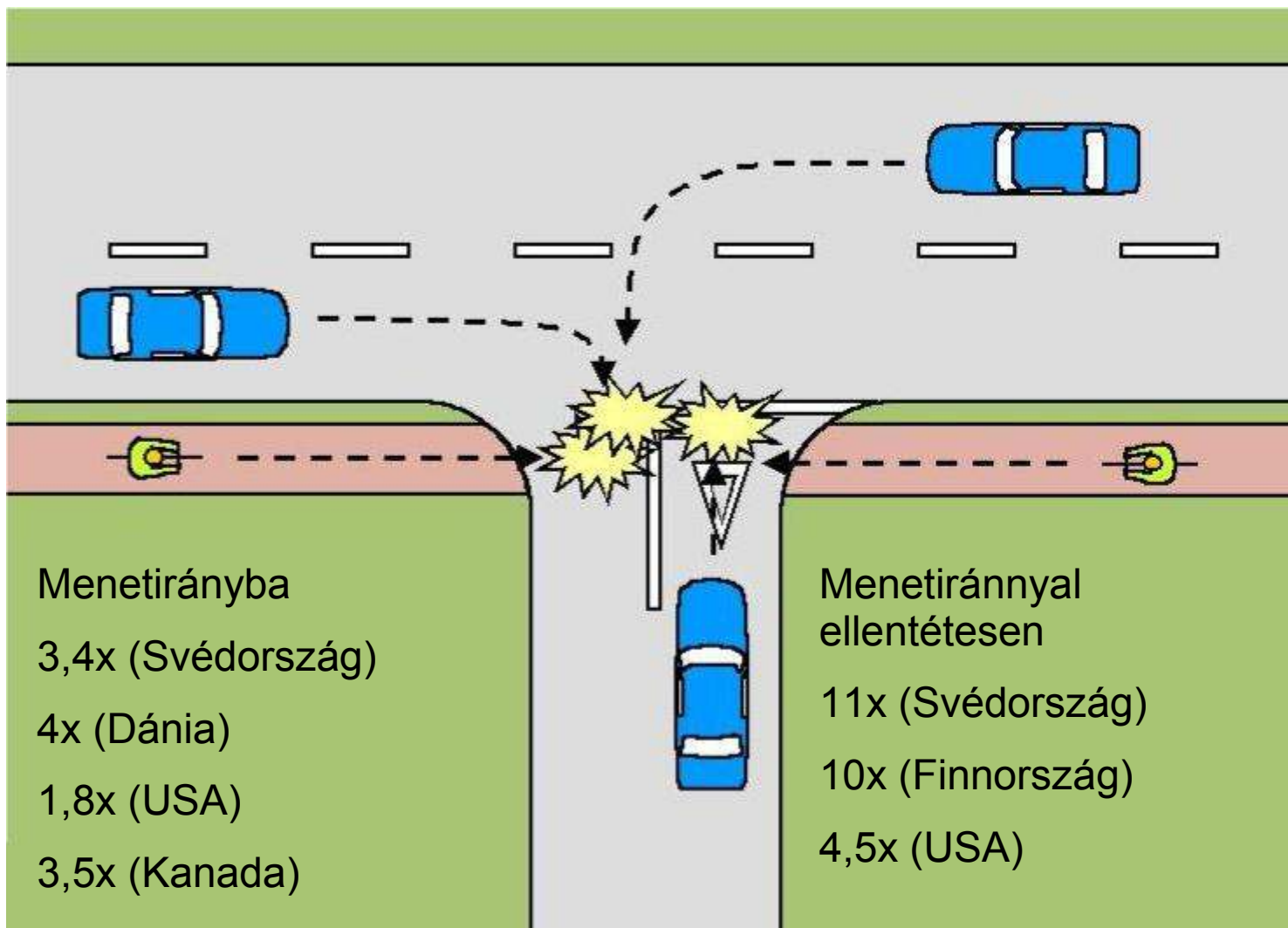
Miért rossz, ha minden jó?

- Az út és a kerékpárút közötti területek beépülnek
- A gépjárművezető nem számít a nem természetes irányból érkező kerékpárosra



Miért rossz, ha minden jó?

- Baleseti kockázat elválasztott kerékpárúton az úttesthez képest



A gyalogosok jogai

- A gyalogos is környezetbarát közlekedési modalitás
- A járda a gyalogosközlekedés és az ehhez kapcsolódó szolgáltatások helye



Kerékpárosok járdára erőltetése

- Súlyos baleseti kockázat
- A kerékpárral közlekedők számának radikális visszaesése



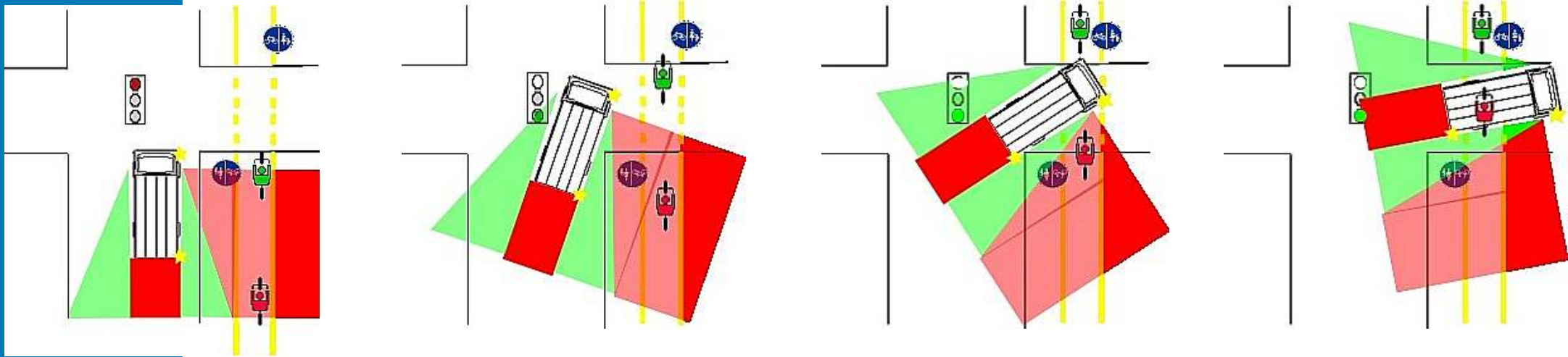
Kerékpársáv is tervezhető!

- Közelebb a többi járműhöz: jobban látják egymást
- Természetes irányú haladás
- Gyalogosforgalmat nem zavarja



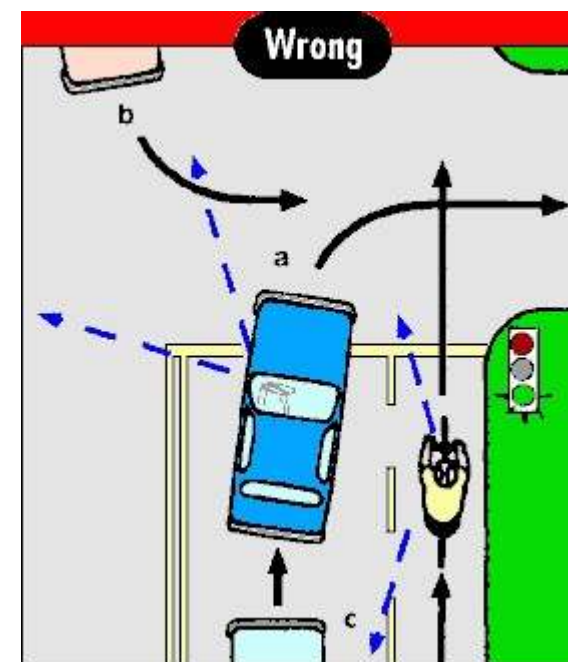
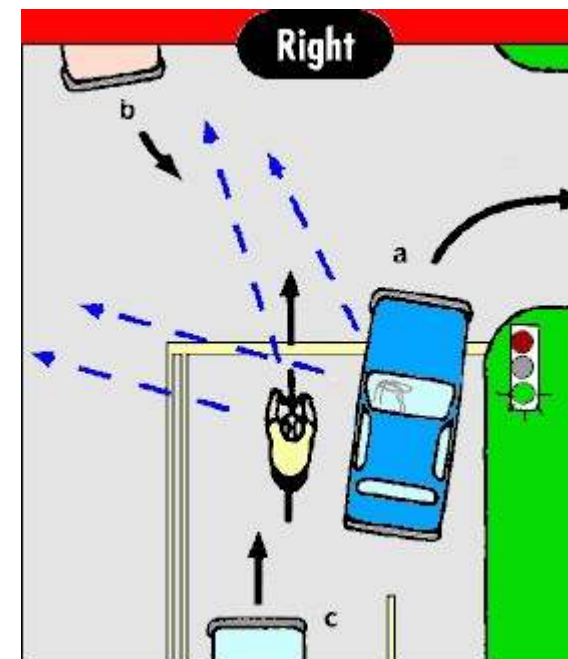
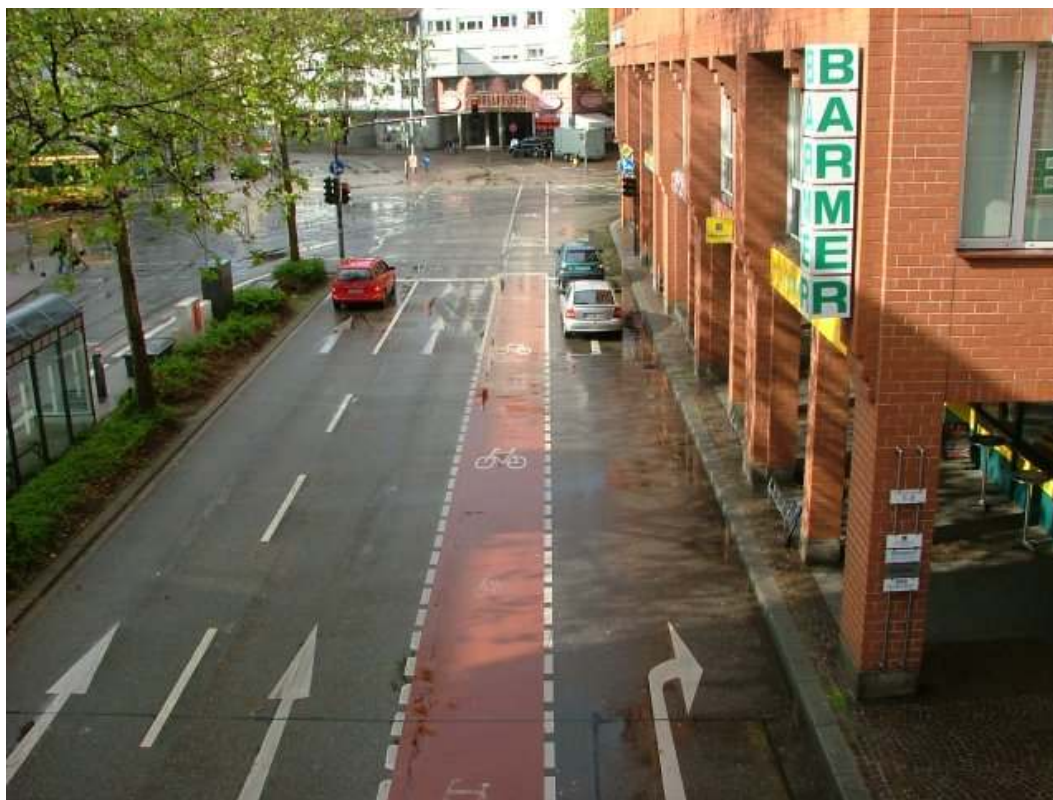
Kerékpársáv is tervezhető!

- Kerékpársáv tervezésekor fokozottan figyelembe kell venni a gépjárművek holtterét



Kerékpársáv is tervezhető!

- Nem megfelelő forgalomtechnika hibás közlekedési viselkedést eredményez!



Az úton is lehet kerékpározni

- Forgalomtechnikai eszközökkel lehet segíteni az úttesten való kerékpározást, pl. széles külső sáv



A megbízók szakmai „irányítása”

- A tervező feladata a megfelelő megoldást javasolni a megbízónak

4,0mJ	3,0mF	4,0mF	3,0mF	4,6mJ	3,5mF	3,5mF	3mJ
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



Kis színes

- Megfelelő burkolat megfelelő eredményt hoz





Köszönjük a figyelmet!

A Magyar Kerékpárosklub csapata