



Jó gyakorlatok a kerékpáros biztonság területén – tájékoztató broszúra

Keskeny infrastruktúra



Áttekintés

A túlságosan keskeny kerékpáros infrastruktúra, valamint az adott infrastruktúra és a járda mellett parkoló autók közti szűkös hely **ajtónyitásos ütközéseket okozhat**, és **biztonsági kockázatot** is jelenthet a kerékpárosok számára. A szűk infrastruktúra miatt nem csupán az egymással szemben haladó biciklisek közti **frontális**, valamint a parkoló **gépjárművek kinyíló ajtajával való ütközéseknek**, hanem a szembeforgalomban haladó más gépjárművekkel való ütközésnek is fennáll a veszélye. Ez akkor következhet be, amikor a kerékpárosok a kinyíló ajtókkal való ütközés elkerülése érdekében **a kormányt félrerántva** a szembejövő forgalom útjába kerülnek, vagy amikor más járművek **a megfelelő biztonsági távolság betartása nélkül** próbálják megelőzni a bicikliseket. Ezek a problémák legmarkánsabban a városi környezetben, valamint a felül- és aluljáróknál vannak jelen, ahol csupán korlátozott hely áll rendelkezésre a biciklis infrastruktúra kiépítéséhez. A szűkös kerékpáros infrastruktúra, valamint az ajtónyitások okozta ütközések **gyakori jelenségnek** számítanak, a városi környezetre pedig kifejezetten igaz, hogy a biciklis balesetek jelentős hányada az ajtónyitásos ütközések miatt történik..

Milyen problémával állunk pontosan szemben, és mikor következik be?

Számos ország kerékpáros kézikönyveiben olvashatunk az egy- és kétirányú kerékpárútak minimális szélességére, valamint a kerékpársávok és a járda mellett parkoló autók között tartandó minimális távolságra vonatkozó specifikus ajánlásokat. A **városi környezetben, a hidakon, valamint az aluljáróknál** komoly kihívást jelentenek **a térbeli korlátok**. Ezen korlátok miatt gyakran túl kevés hely jut a biciklis infrastruktúrának, illetve sok esetben az infrastruktúra és a járda mellett parkoló autók közötti távolság sem kielégítő [2]. A túl szűk vagy a parkoló autók ajtónyitási zónájához túlságosan közel futó kerékpársávok és utak **biztonsági kockázatot** jelentenek a biciklisekre nézve, ebből kifolyólag pedig könnyedén más útvonal választására sarkallhatja őket [5, 10]. Az autójátók élének ütközve, továbbá az ablaküveg esetleges betörése miatt a kerékpárosok akár **vágási sérüléseket** is szenvedhetnek, illetve az ütközés miatti **esések is komoly sérülések kockázatát** hordozzák magukban [6]. Ugyanakkor sérüléseket nem csupán az ajtókkal való közvetlen ütközés okozhat, hanem az is, ha **az ajtónyitás miatt a biciklis a szembejövő forgalom útjába kényszerül** [3]. Az utóbbi eset akkor is bekövetkezhet, ha a biciklis az ütközés elkerülés érdekében hirtelen félrerántja a kormányt. Az ilyen balesetek akár **halálos** kimenetelűek is lehetnek [6].

A szűk kerékpáros infrastruktúra a **nagysebességű és szembejövő forgalommal, valamint a jelentős biciklisforgalommal** párosulva **különösen nagy kockázatot jelenthet**, ugyanis nem teremti meg az autósok számára a biztonságos előzés feltételeit, illetve a biciklisek és a kétirányú forgalom közti elégtelen hely miatt ezen körülmények akár **frontális ütközésekhez** is vezethetnek [4]. Ezen felül a túlságosan szűk biciklis infrastruktúra a kanyarokban például **láthatósági problémákat** is okozhat. A keskeny kerékpársávok és ajánlott haladási sávok esetén felmerülő problémákhoz sorolható az is – különösen a szűk utcákban –, amikor az autósok a **megfelelő biztonsági távolság betartása nélkül** előzik meg a bicikliseket.

Milyen problémával állunk pontosan szemben, és mi okozza a problémát?

A szűk vagy a járda mellett parkoló autókhoz túlzottan közel futó kerékpáros infrastruktúra ilyen módon történő kialakítása általában a **térbeli korlátokra** vezethető vissza. Ilyenkor a közúti hatóságok számára általában nem áll rendelkezésére a kerékpáros infrastruktúrák esetében előírt szélességek és távolságok betartásához szükséges hely. Egyes esetekben azonban a **tervezési és projektmegvalósítási hiányosságokból** is eredhet a túl keskeny infrastruktúra kiépítése. Ilyenkor például a biciklisforgalom mértékének ismerete ellenére tervezik túl keskenyre az infrastruktúrát, még akkor is, ha lenne elég hely. Egy további hasonló példa, amikor egyes országokban az alacsony biciklisforgalom miatt az egyirányú kerékpárutakat **kétirányú utakká alakítják át** [4].

Milyen mértékű problémával állunk szemben?

A keskeny kerékpáros infrastruktúra miatt bekövetkező balesetek pontos számára vonatkozó adatok csak ritkán állnak rendelkezésre. Mindazonáltal egy Hollandiában készült jelentés – [9]-es számú hivatkozás –, amely 148 olyan kerékpáros balesetet vizsgált, ahol a biciklis kórházi kezelésre szorult, arra a következtetésre jutott, hogy a balesetek 18%-a történt amiatt, hogy az egymás mellett elhaladó biciklisek kormányza egymásnak ütközött, a balesetek 11%-ánál pedig az egymással szemben haladó kerékpárosok ütköztek. Mindez arra enged következtetni, hogy a **biciklisek közötti balesetek** gyakran a **keskeny kerékpáros infrastruktúra miatt történnek**. A városi környezetekre például kifejezetten jellemző, hogy a **kerékpáros infrastruktúra és a járda mellett parkoló autók közti szűkös hely** miatt bekövetkező ajtónyitásos ütközések jelentős hányadát teszik ki a baleseteknek. Egyes észak-amerikai városokban pedig **az ilyen típusú ütközések a leggyakoribbak** a biciklisek és gépjárművek között bekövetkező balesetek tekintetében [1]. Bécsben 2015-ben a személyi sérüléssel járó biciklis balesetek 12%-át tették ki az ajtónyitásos ütközések.

Egy németországi elemzés – [7]-es számú hivatkozás –, amely a kötelező és javasolt szélességű kerékpársávokon történt baleseteket vizsgálta, arra a következtetésre jutott, hogy a **kötelező** (1,85 m) és a **javasolt** (1,5 m) **szélességünél keskenyebb** kerékpársávokon **magasabb volt a balesetek aránya**, mint a szélesebb kerékpársáv-

ok esetében. Továbbá azon útszakaszokon, ahol a javasolt szélességű kerékpársáv **mellett autók parkoltak, négyszer gyakoribbak voltak a balesetek**, mint azon javasolt szélességű kerékpársávok esetében, ahol nem parkoltak autók.

Példák



Túl keskeny kerékpárút egy aluljáróban az EuroVelo 9 útvonal ausztriai szakaszán [11]



A kerékpárúthoz túl közel parkoló gépjárművek az EuroVelo 6 útvonal ausztriai szakaszán [12]

Kapcsolódó tájékoztató brossúrák

MEGOLDÁSOK

- » Stratégiák
- » Tervezési elvek
- » Közlekedési csomópontok és átkelőhelyek
- » Körforgalmak
- » Felül- és aluljárók
- » Infrastruktúra típusa: gépjármű- és gyalogos forgalommal közösen használt
- » Különálló kerékpárutak

Hivatkozások és linkek

1. DutchReach (2021). Dooring Statistics & Measurement Issues. In: <https://www.dutchreach.org/dooring-problem-prevalence/>
2. Hull, A. & O'Holleran (2014). Bicycle infrastructure: can good design encourage cycling? *Urban, Planning and Transport Research*, Vol. 2(1). psp. 369-406.
3. Lawrence, B.M., Oxley, J.A., Logan, D.B., Stevenson, M.R. (2018). Cyclist exposure to the risk of car door collisions in mixed function activity centers: A study in Melbourne, Australia. *Traffic Injury Prevention*, pp. S164-S168.
4. Methorst, R., Schepers, P., Kamminga, J., Zeegers, T., Fishman, E. (2017). Can cycling safety be improved by opening all unidirectional cycle paths for cycle traffic in both directions? A theoretical examination of available literature and data. *Accident Analysis & Prevention*, 105, pp. 38-43.
5. Nabavi Niaki, M., Wijnhuizen, G.J., Dijkstra, A. (2021). Safety enhancing features of cycling infrastructure. Review of evidence from Dutch and international literature. SWOV. In: <https://www.swov.nl/file/18971/download?token=1bnn7NgJ>
6. Schimek, P. (2018). Bike lanes next to on-street parallel parking. *Accident Analysis and Prevention*, 2018, pp. 74-82.
7. Schreiber, M. & Beyer, O. (2021). Safety and Usability of Mandatory and Advisory Cycle Lanes. *Proceedings of the International Cycling Safety Conference*, 10.-12.11.2021, Lund, Sweden. In: https://www.icsc-2021.net/wp-content/uploads/Full%20papers/ICSC_2021_Full_paper_final_5.pdf
8. Statistics Austria (2016). Road accident statistics. Federal Institution Statistics Austria. Analysis by Austrian Road Safety Board (KFV), Vienna, 2016.
9. Van der Horst, A. R. A., de Goede, M., de Hair-Buijssen, S., Methorst, R. (2014). Traffic conflicts on bicycle paths: A systematic observation of behaviour from video. *Accident Analysis & Prevention*, 62, pp. 358-368.
10. Van Weelderen, A.J. (2020). Relations between the obstacle space of cycling infrastructure and bicycle crashes: An analysis of Amsterdam. Master Thesis Delft University of Technology. In: <https://library.swov.nl/action/front/cardweb?id=345656>
11. SABRINA. A képet készítette: FPZ
12. SABRINA. A képet készítette: FPZ

Kiadó & médiatulajdonos: SABRINA Project Partners

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