



Jó gyakorlatok a kerékpáros biztonság területén – tájékoztató brosúra

Hálózattal kapcsolatos problémák

Áttekintés

A kerékpáros útvonalakon található, **egymással össze nem kapcsolt létesítmények**, valamint a kerékpárút-hálózatok közötti **hiányos összeköttetések** hátrányosan érintik az azokat használó biciklistákat, és akár konfliktusok kialakulásához is vezethetnek a **kényelmetlen és veszélyes** körülmények miatt. A biciklisták számára veszélyes lehet, ha egy kerékpáros létesítmény hirtelen megszakad, különösen az olyan helyzetekben, amikor **egy forgalmas út bal oldalán húzódó kerékpárút jóval a kereszteződés előtt ér véget**, és a biciklistáknak emiatt azon a ponton kell átkelnie az úttesten. Egy másik hasonló példa, amikor a kerékpárút félbeszakadása miatt a biciklisták a **kevésbé biztonságos kerülőutakat** választanak, **vagy kockázatos manőverekbe bonyolódnak** az úton való átkelés során. Kevés adat áll rendelkezésre arról, hogy pontosan hány baleset vezethető vissza a kerékpárhálózattal kapcsolatos problémákra, de a témában végzett tanulmányok alapján kijelenthető, hogy a hiányos kerékpárhálózat az egyik legfőbb olyan tényező, amely eltántorítja az embereket a biciklis közlekedéstől.

Milyen problémával állunk pontosan szemben, és mikor következik be?

A kerékpárútvonalak **egymással össze nem kapcsolt létesítményei** azért jelentenek nehézséget a biciklisek számára, mert nem csupán csak **eltántorítják őket a biciklizéstől**, hanem egyes esetekben még **konfliktusok forrásai is lehetnek** [2]. Az ilyen egymással össze nem kapcsolt kerékpáros hálózatokban találkozhatunk **hirtelen megszakadó kerékpárutakkal és biciklisávokkal**, sőt még olyan **útszakaszokkal is, amelyek járhatatlanok a biciklisek számára**, vagy ahol csak a bicikliről leszállva lehetséges tovább haladni az útvonalon. Ide tartoznak például a hidaknál vagy aluljáróknál található lépcsők, vagy a biciklis közlekedést tiltó gyalogos zónák. Az ilyen megszakadó útvonalak csökkentik a **biciklisek komfortérzetét** és könnyedén **eltántoríthatják őket az érintett útvonalak használatától** [7].

A biciklisek általában **nem szeretik**, ha egy kerékpáros létesítmény hirtelen megszakad, mivel ez akár **vesélyeket is hordozhat magában**; különösképp, amikor egy, **az úttesten kijelölt kerékpársáv ér véget, ezáltal a gépjárműforgalomba kényszerítve a bicikliseket**. Az is veszélyes lehet továbbá, amikor **egy forgalmas útbal oldalán húzódó kerékpárút jóval a kereszteződés vagy átkelőhely előtt ér véget**, és a bicikliseknek emiatt azon a ponton kell átkelnie az úton [2, 3, 11].

Mi okozza a problémát?

Számost tanulmány mutatott már rá, hogy az összefüggő kerékpáros infrastruktúra, valamint a kerékpáros hálózatok összeköttetésének megléte alapvető fontosságú a biztonságos és kényelmes biciklizés szempontjából [például, 1, 2, 6, 10]. A biciklisek az olyan egybefüggő kerékpáros létesítményekkel rendelkező közvetlen útvonalakat kedvelik, ahol nem kell leszállniuk a kerékpárról ahhoz, hogy követhessék az adott útszakaszt [1, 7, 11].

Mivel a biciklisek az összefüggő kerékpáros létesítményeket részesítik előnyben, a **különböző megszakítások**, például a **kerékpáros létesítmények típusának váltakozása, valamint a választott útvonalon található létesítmények folytonosságának hiánya** – például, amikor egy különálló biciklis létesítmény egy közútra fut rá – megnövekedett mentális nyomást, valamint a kerékpárosok által érzékelt stressz és biztonsági szint megváltozását okozzák [4]. Ezen felül **a nem közvetlen és a hiányos összeköttetésű** biciklis hálózatok – például a befejezetlen úthálózatok – könnyedén eltántoríthatják a bicikliseket, ugyanis a közvetlen összeköttetés nélküli, vagy nehezen hozzáférhető – **például lépcsőkkel vagy gyalogoszónákkal tűzdelt** – útvonalak miatt a kerékpárosok gyakran **kerülőkkel vagy megnövekedett utazási idővel kell, hogy számoljanak** [1, 9]. Az ilyen útvonalak miatt a biciklisek gyakran **kényelmetlen és veszélyes körülmények** között kell, hogy közlekedjenek. Ide sorolható például, amikor kerékpáros infrastruktúra nélküli kerülő útvonalakat kell használniuk, hogy elkerüljék a gyalogos útvonalak miatti leszállást, vagy amikor **kockázatos manőverekre kényszerülnek a forgalmas utakon való átkelésnél**, hogy ne kelljen a lépcsők miatt nehezen hozzáférhető aluljárókat használniuk [9].

Milyen mértékű problémával állunk szemben?

Jelenleg nem állnak rendelkezésre pontos számadatok arra vonatkozóan, hogy az össze nem kapcsolt kerékpáros létesítmények, valamint a nem megfelelően egybekötött kerékpárhálózatok hány balesetnél sorolhatók a kiváltó okok közé. Ezek a problémák azonban **minden szinten negatív hatással vannak a kerékpározásra**: Egy, az ausztráliai Perthben, 2828 fő részvételével végzett felmérés során – [5]-ös számú hivatkozás – a válaszadók 43%-a állította azt, hogy **a hirtelen véget érő kerékpárutak miatt nem bicikliznek gyakrabban** – a felmérésben számba vett visszatartó indokok közül ezt említették a válaszadók a második legmagasabb arányban. Emellett egy Bécsben készített felmérés – [8]-as hivatkozás –, amely a biciklizést gátló tényezőket vizsgálta, arra mutatott rá, hogy a válaszadók szerint **a biciklizés legfőbb gátja a hiányos kerékpárhálózat**.

Példák



Hirtelen véget érő kerékpárút az EuroVelo 8 horvátországi szakaszán [12]



A lépcsők miatt nehezen hozzáférhető aluljáró az EuroVelo 9 ausztriai szakaszán [13]

Kapcsolódó tájékoztató brossúrák

MEGOLDÁSOK

- » Kerékpáros stratégiák
- » Tervezési elvek
- » Felül- és aluljárók
- » Szervezési intézkedések

Hivatkozások és linkek

1. Boisjoly, G., Lachapelle, U., & El-Geneidy, A. (2020). Bicycle network performance: Assessing the directness of bicycle facilities through connectivity measures, a Montreal, Canada case study. *International journal of sustainable transportation*, 14(8), pp. 620–634.
2. Heinen, E., Van Wee, B., Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: an overview of the literature. *Transport reviews*, 30(1), pp. 59–96.
3. Krizek, K. J., & Roland, R. W. (2005). What is at the end of the road? Understanding discontinuities of on-street bicycle lanes in urban settings. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 10(1), pp. 55–68.
4. Nabavi Niaki, M. A. (2019). Cycling network discontinuities and their effects on cyclist behaviour and safety. Doctoral dissertation, Polytechnique Montréal.
In: <https://publications.polymtl.ca/3752/1/2018-NabaviNiakiMatin.pdf>
5. Office of the Auditor General Western Australia (2015). Safe and Viable Cycling in the Perth Metropolitan Area. In: https://audit.wa.gov.au/wp-content/uploads/2015/10/report2015_22-Cycling.pdf
6. Osama, A., & Sayed, T. (2016). Evaluating the impact of bike network indicators on cyclist safety using macro-level collision prediction models. *Accident Analysis & Prevention*, 97, pp. 28–37.
7. PRESTO – Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode (2010). Cyclists and pedestrians. In: http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/07_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Cyclists_and_Pedestrians.pdf
8. Risser, R., Ausserer, K., Kaufmann, C. (2001). Mode Choice and Traffic Policy. In: <https://trid.trb.org/view/721167>
9. Schoner, J., & Levinson, D. (2014). The missing link: Bicycle infrastructure networks and ridership in 74 US cities. *Transportation*, 41(6), pp. 1187–1204.
10. Sener, I., Eluru, N., Bhat, C. (2009). An analysis of bicycle route choice preferences in Texas, US. *Transportation*, 36(5), pp. 511–539.
11. Stinson, M. A. & Bhat, C. R. (2003). An Analysis of Commuter Bicyclist Route Choice Using Stated Preference Survey, Washington, DC: Transportation Research Board.
12. SABRINA. A képet készítette: FPZ
13. 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