



Jó gyakorlatok a kerékpáros biztonság területén – tájékoztató broszúra

Szervezési intézkedések

Áttekintés

Habár a biciklizést és a biciklisek biztonságát előmozdító szervezési intézkedések meghatározásai a forrástól függően eltérhetnek egymástól, általánosságban kijelenthető, hogy azokat az intézkedéseket sorolhatjuk a szervezési intézkedések közé, amelyek megvalósítása nem igényel jelentős infrastrukturális befektetéseket. Az [1]-es számmal jelölt hivatkozásban az alábbi jogi és szervezési intézkedésekre hozott példákat tárgyaljuk meg:

- » A teherautók és az áruszállító furgonok városközpontban való tartózkodására vonatkozó **időkorlát** bevezetése
- » **Biciklivel együtt való utazás** lehetőségének biztosítása **vonaton, villamoson vagy buszokon**
- » **Alacsony sebességhatár** bevezetése a városokban (például Grazban), 30 km/h-ás zónák
- » A különböző területekre vonatkozó egyedi **parkolási szabályok bevezetése** (lakóövezetek, kereskedelmi övezetek, városközpont, stb.)
- » Parkolási szabályok **érvényesítése**
- » **Mobilitásirányítási tervek** kidolgozása

A fent felsoroltakhoz hasonló szervezési intézkedések bevezetésével nem csupán a **kerékpározási feltételek javíthatók**, hanem ebből eredően a kerékpárosok **biztonsága** is. A következő fejezetekben olyan szervezési intézkedésekre hozunk példákat, amelyek hozzájárulhatnak a kerékpározással kapcsolatos problémák megoldásához: Ide sorolható például a **30 km/h-ás zónák** létrehozása az utcai környezet átalakításával, illetve más forgalomcsökkentő intézkedésekkel párosítva, a **tömegközlekedéshez való hozzáférés biztosítása**, valamint a különböző **parkolási intézkedések bevezetése**.

30 km/h-es zónák

Amikor több különböző úthasználói csoport közlekedik ugyanabban a térben, nagyobb erőfeszítésre van szükség a megfelelő biztonsági szint garantálásához. Az egyik ilyen népszerű intézkedés a 30 km/h-ás vagy annál alacsonyabb (20 km/h-ás vagy gyalogos tempóval megegyező) sebességhatárú zónák kialakítása. A 30 km/h-ás zónák legnagyobb előnye, hogy egy **jóval kellemesebb utcai környezetet teremtenek**, illetve a **társadalmi megítélésük is igencsak pozitív** [1].

Jellemzők

Intézkedés	Költségek	Intézkedés élettartama	Hatékonyság
30 km/h-es zóna [2, 4]	€ – € €	🕒🕒🕒	🚲🚲🚲

Megvalósítással járó előnyök

	A közlekedésbiztonságra gyakorolt pozitív hatás
	Kedvezőbb utcai környezet
	Pozitív társadalmi megítélés

Kapcsolódó tájékoztató brosrúrák

KOCKÁZATOK

- » Hálózattal kapcsolatos problémák
- » Kerékpárosok, valamint gyalogosok, e-rollerek és más járművek közötti sebességkülönbség a vegyesforgalmú területeken
- » Sebességkülönbség vegyesforgalmú területeken kerékpárosok és gépjárművek között.

Hivatkozások és linkek

1.

Institute for Social-Ecological Research (2021). Handbook On Cycling Inclusive Planning And Promotion. In: https://mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/M2020_Handbook_EN.pdf

2.

Lindenmann, H.P. (2005), The effects on road safety of 30 kilometer-per-hour zone signposting in residential districts. Institute of Transportation Engineers. ITE Journal, 75(6), 50.

3.

SWOV (2018). 30 km/h zones. SWOV Fact sheet. In: <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/30-kmh-zones>

4.

Bassani M., Rossetti L., Catani L. (2020). Traffic accident pattern modification as a result of a 30 km/h zone implementation. A case study in Turin (Italy). Transportation research procedia, 45, 402-409.

Tömegközlekedéshez való hozzáférés

A kerékpárosok hosszabb utak megtételére is vállalkozhatnak a biciklizés és a vasúti vagy buszos szolgáltatások ötvözésével. A buszmegállók vagy vasútállomások **vonzáskörzete** a kerékpárosok esetében **akár a 4-5 kilométert is elérheti**. A buszokra felszerelt **kerékpártartók** alkalmazása a leggyakoribb módja a biciklik tömegközlekedési eszközön való szállításának. Az adott megoldások kialakításától függően egy vonatkocsiban akár több tucatnyi bicikli is szállítható, ami különösen fontos a sűrűn lakott ingázási útvonalakon [2].

A tömegközlekedési és kerékpáros hálózatok sikeres integrálása a biciklisek és a tömegközlekedés szempontjából is **jelentős előnyökkel szolgál**. A tömegközlekedés és a kerékpározás általában **egymást kiegészítő** közlekedési módoknak tekinthetők. Rendkívül könnyen ötvözhetők egymással az **ajtótól-ajtóig tartó utazások** esetében. Hollandiában például a vonattal közlekedők 40%-a kerékpárral érkezik a vasútállomásokra, 10%-uk pedig azzal is folytatja az útját. Ezen felül az autóbusszal utazók 14%-a is kerékpárral közelíti meg a buszmegállókat [7].

Jellemzők

Intézkedés	Költségek	Intézkedés élettartama	Hatékonyság
Public transport access	€ – € €	🕒🕒🕒	🚲🚲🚲

Megvalósítással járó előnyök

	Az elérhető úticélok körének jelentős mértékű kiszélesítésével a kerékpározás népszerűsítését szolgálja
---	---

Megvalósítással kapcsolatos problémák

	Az utazások kerékpáros részének teljesítése azonban nehézkessé válhat , ha nincs biztonságos kerékpártároló az átszállási pontnál/ha nincs kerékpártároló az adott tömegközlekedési eszközön .
	Ezen kívül csúcsidőben gyakran tilos a kerékpárral történő utazás a tömegközlekedési eszközökön

Példák



Vonat Horvátországban - az ajtók közelében található lehajtható ülésekkel felszerelt rész biciklitárolóként is szolgál [3]



A horvátországi szigetekre tartó utasszállító hajókon sok esetben a biciklivel való utazás is lehetséges [4]

Kapcsolódó adatlapok

KOCKÁZATOK

» Hálózattal kapcsolatos problémák

Hivatkozások és linkek

1. Institute for Social-Ecological Research (2021): Handbook On Cycling Inclusive Planning And Promotion. In: https://mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/M2020_Handbook_EN.pdf

2. https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1630597001.pdf

3. <https://www.tportal.hr/pedaliranje/clanak/konacno-vlak-koji-voli-bicikle-uzitak-na-liniji-zagreb-sisak-20150424>

4. <https://www.rogjoma.hr/hr/blog/bicikl-trajekt-najjeftinija-opcija/>

Gépjárművek parkolásával kapcsolatos intézkedések

A biztonságos kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtését a különböző szakpolitikák bevezetése, a tervezés, valamint a gépjárműveknek fenntartott utcai parkolóhelyek konfigurációjának módja is elősegítheti. A gépjárműveknek fenntartott **parkolóhelyek számának csökkentése** az egyik olyan lehetséges megoldás, amellyel **viasszaszorítható a kerékpárosok**, valamint a parkolóhelyekre beálló vagy onnan kihajtó **gépjárművek**, és a parkoló autókba beszálló vagy azokból kiszálló utasok közötti konfliktusok száma. A **kerékpáros infrastruktúra, például a kerékpársávok kiépítésére alkalmas területek felszabadításának egyik módja**, ha a parkolósávokat az adott úttest egyik vagy akár mindkét oldalán megszüntetjük vagy lerövidítjük [1]. A parkolóhelyek megszüntetése vagy viasszaszorítása emellett a **látótávolságot is növeli** az érintett útvonalon, ami **különösen hasznos lehet a forgalmas kocsibejárókkal vagy konfliktusterületekkel tűzdelt útszakaszokon [2].**

A [3]-as számmal jelölt elemzés **összefüggést talált az utcai parkolóhelyek és a sérülésekkel járó balesetek kockázata között**. Ugyanakkor a módosított valószínűségi hányadosok elemzése során kapott eredmények csak azokban az esetekben voltak szignifikánsak, amikor a főútvonalak mentén az útszéli parkolóhelyek mellett kerékpáros infrastruktúra is futott. Az elemzés következtetése alapján kijelenthető, hogy a parkoló autók és kerékpáros infrastruktúra nélküli főútvonalakon **37%-kal volt alacsonyabb** a sérülésekkel járó balesetek kockázata, mint az olyan utak esetében, amelyet parkoló autók szegélyeztek.

Jellemzők

Intézkedés	Költségek	Intézkedés élettartama	Hatékonyság
Gépjárművek számára fenntartott parokolóhelyek számának csökkentése	€€€	⌚⌚⌚	🚲🚲🚲

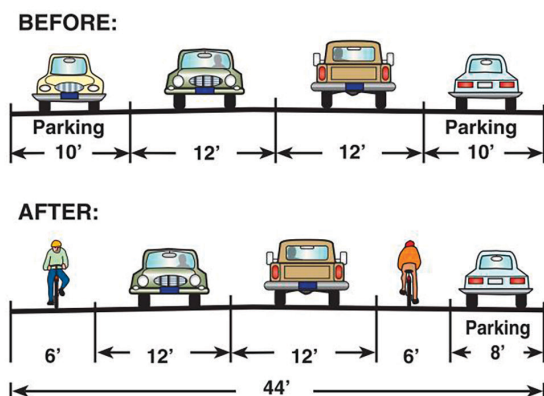
Megvalósítással járó előnyök

	Csökkenti a parkoló gépjárművekkel történő kerékpáros incidensek számát (parkolóhelyre történő beállítás, onnan való kihajtás, ajtónyitás)
	Több helyet és létesítményt biztosít a kerékpárosok számára
	Javítja a látótávolságot az érintett útszakaszon

Megvalósítással kapcsolatos problémák

	A parkolóhelyek megszüntetése a gépjárművek haladási sebességének növekedést eredményezheti
--	--

Példák



Keresztmetszeti ábra egy olyan úttestről, ahol az egyik oldalon a kerékpársáv létrehozása érdekében megszüntették a parkolóhelyeket [4].



Tolatós ferde parkolóhelyek, mellettük a kerékpáros útvonal felfestéseivel – USA [2].

Kapcsolódó adatlapok

KOCKÁZATOK

» Keskeny infrastruktúra

Hivatkozások és linkek

1. Institute for Social-Ecological Research (2021). Handbook On Cycling Inclusive Planning And Promotion. In: https://mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/M2020_Handbook_EN.pdf
2. http://www.pedbikesafe.org/BIKESAFE/countermeasures_detail.cfm?CM_NUM=5
3. Teschke, K., Harris, M. A., Reynolds, C. O. O., Winters, M., Babul, S., Chipman, M., Cusimano, M.D., Brubacher, J. R., Hunte, G., Friedman, S. M., Monro, M., Shen, H. Vernich, L., Cipton, P. A. (2012). Route Infrastructure and the Risk of Injuries to Bicyclists: A Case-Crossover Study. American journal of public health, 102(12), pp. 2336-2343.
4. Oregon Department of Transportation (2011). Oregon Bicycle And Pedestrian Design Guide. In: https://www.oregon.gov/odot/Engineering/Documents_RoadwayEng/HDM_L-Bike-Ped-Guide.pdf

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 félned 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