



Jó gyakorlatok a kerékpáros biztonság területén – tájékoztató brosúra

Felül- és aluljárók

Áttekintés

Azokban az esetekben, amikor a kerékpáros útvonalak magas éves napi átlagforgalmú utakat kereszteznek, a sávokat szintben el kell különíteni egymástól a lehető **legmagasabb szintű biztonság és mobilitás garantálása érdekében**. Ezen túl az alul- és felüljárók más akadályok – például vasúti sínek, folyók, csatornák, szirtek stb. – **elkerülésére is használhatók**. Az ilyen típusú infrastruktúra **folyamatos haladást** biztosít a kerékpárosok számára, továbbá **a nagyobb kitérőket is segítenek elkerülni**. A felül- és aluljárók különböző típusú szerkezetek lehetnek – például hidak –, és általában rendkívül **költséges** a megépítésük, noha az építkezés során felhasznált anyagoktól függően elérhető némi költségmegtakarítás.

A megoldás által orvosolható problémák

A jól megtervezett felül- és aluljárók **segíthetik a biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedés megteremtését, költséghatékony átkelési alternatívát kínálnak** a legideálisabb útvonalak követése érdekében, csökkentik a közlekedési fennakadásokat, és **hálózati szintű összeköttetést** biztosítanak [1].

Egy a témában végeztt kutatás arra a következtetésre jutott ([3]-as számú hivatkozás), hogy az elosztóutakat keresztező többszintű kereszteződések (kerékpáros hidak vagy alagutak) meglete erős összefüggést mutatott **a halálos kimenetelű ütközések arányának visszazszorításával**: Ez, a holland települések rendszerszintű




távolságának le méréséhez kidolgozott pontszám egy **24%-os csökkenésnek** felelt meg a **halálos kimenetelű kerékpáros balesetek** valószínűségének tekintetében. A pontszámot az alacsony forgalmú területeken megtett kerékpáros kilométerek arányát, és az egy kilométerre jutó, elosztóutakat keresztező biciklis alagutak és hidak számát összevetve kaphatjuk meg.

Ugyanakkor az is fontos, hogy az alul- és felüljárók akadálymentes közlekedést biztosítanak a kerékpárosoknak (nincsenek például lépcsők), mérsékelt a meredekségük, és a jelenlegi kerékpárosforgalomhoz mérten kényelmes méretekkel rendelkeznek [4].




Jellemzők

Intézkedés	Költségek	Intézkedés élettartama	Hatékonyság
Felüljáró [2]	€€€	🕒🕒🕒	🚲🚲🚲
Aluljáró [2]	€€€	🕒🕒🕒	🚲🚲🚲

Megvalósítással járó előnyök

	Az egyéb forgalom gépjárműforgalomtól való elkülönítése növeli a biztonságot
	Menedéket nyújthat a szél és az eső elöl
	Látványos nevezetességgé is válhatnak, ezáltal pedig figyelemfelhívó szerepet is betölthetnek , illetve az adott útvonal népszerűségét is növelhetik

Megvalósítással kapcsolatos problémák

	Lehetséges konfliktuspontok a be- és kijáratoknál
	A költségek viszonylag magasak
	Extra biztonsági távolság kijelölésére lehet szükség a korlátok miatt, illetve, hogy ne érhessek hirtelen szélledekések a kerékpárosokat a mellettük elhaladó forgalom miatt.

Examples:



A hollandiai F325-ös kerékpáros sztrádán található Eisenhower alagút. Egyenes megközelíthetőség, jó beláthatóság, egyenletes kanyarok az alagút bejáratánál, és napfényablakok a képek [5]



Kerékpáros híd Szlovákiában [6]

Kapcsolódó adatlapok

KOCKÁZATOK

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

Hivatkozások és linkek

1. *The State of Queensland (2020). Bicycle rider and pedestrian underpasses.*
In: <https://www.tmr.qld.gov.au/-/media/busind/techstdpubs/Cycling/Guideline-Bicycle-rider-and-pedestrian-underpasses.pdf?la=en>
2. *Bushell, M.A., Poole, B.W., Zegeer, C.V., Rodriguez, D.A. (2013). Costs for Pedestrian and Bicyclist Infrastructure Improvements.* In: https://www.pedbikeinfo.org/cms/downloads/Countermeasure%20Costs_Report_Nov2013.pdf
3. *Schepers, P., Twisk, D., Fishman, E., Fyhri, A., Jensen, A. (2017). The Dutch road to a high level of cycling safety.* *Safety science*, 92, pp.264-273.
4. *PRESTO – Promoting cycling for everyone as a daily transport mode (2015): Grade Separation. Implementation Fact Sheet.* http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/11_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Grade_Separation.pdf
5. <https://cyclehighways.eu/design-and-build/infrastructure/tunnels-and-bridges.html#gallery-466-1>
6. <http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/danubeparksconnected/section/cycling-the-danube-in-slovakia>

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