



Jó gyakorlatok a kerékpáros biztonság területén – tájékoztató broszúra

Tervezési elvek



Áttekintés

A kerékpáros infrastruktúrák kialakítása ideális esetben a **regionális főtervekkel**, a **helyi szinten kidolgozott** tervekkel, valamint a **közlekedésbiztonsági irányelvekkel** összhangban kell, hogy történjen. Minden egyes tervhez egyértelmű **célkitűzéseket, idővonalat és pénzügyi tervet** kell kidolgozni. A projektek megvalósítása során érdemes megpályázni a regionális, nemzeti vagy Európai Unió szinten elérhető külső forrásokat. A regionális főtervek általában tartalmazzanak egy **közúthálózatra** és **kerékpáros hálózatra** vonatkozó tervezetet is, ha pedig ez hiányzik, a főterv jó kiindulópontként szolgálhat a tervezési folyamat megkezdéséhez, hogy aztán a később kidolgozott dokumentumokba már a kerékpáros hálózat is belekerülhessen. A közúthálózattal, a kidolgozási folyamatokkal és a megoldásokkal kapcsolatos elvek a **helyi szintű tervekben** vannak lefektetve, és általában a közutak besorolására, az utcák szerepére és az úttervezésre terjednek ki. A megtervezendő kerékpáros infrastruktúra magában foglalja a kerékpárutakat, kerékpársávokat, különálló kerékpárutakat, kereszteződésekben alkalmazott megoldásokat, az olyan vegyesforgalmú területeket, ahol különös figyelmet kapnak a kerékpárosok (vegyes úthasználatra felhívó jelzések, közös használatú területek, 30 km/h-ás forgalomcsillapító zónák), a közúti jelzéseket, biciklitárolási megoldásokat és más, a kerékpározást szolgáló infrastrukturális intézkedéseket.

A megoldás által orvosolható problémák

A hivatkozások között [1]-es számmal jelölt tanulmány szerint Dániában a következő elemekre épül a kerékpáros infrastruktúra megtervezése:

- » a **kerékpárosok által tapasztalt problémákról**, és a **kerékpárosok igényeiről** készített felmérés;
- » az **aktuális kerékpáros forgalomról** gyűjtött tudásanyag;
- » a **kulcsfontosságú közlekedési folyosók** azonosítása;
- » a **főbb kerékpáros úticélokhoz** (munkahelyek, iskola, szolgáltatópontok, boltok) való hozzáférés
- » valamint, a csoportos közlekedés, a rekreáció és más tényezők közti **kapcsolat**.

Ezen felül a kerékpáros infrastruktúrával kapcsolatos tervek gyakran biztonsági célkitűzéseket is tartalmaznak. A **közlekedésbiztonsági célkitűzésekben** megfogalmazott legfőbb prioritás a balesetek megelőzése és súlyosságuk csökkentése, valamint a kerékpáros közlekedés arányának szintentartása. Ugyanakkor ezen két kérdéskör összefügg egymással, és gyakran a kerékpárosok **szubjektív biztonságérzete** (biztonságban érzik maguk vagy sem) **játszik döntő szerepet abban, hogy az emberek kerékpárra ülnek-e, és ha igen, milyen helyzetekben.**

A kerékpáros forgalomtervezés általában a helyi körülmények alapján történik, és helyszínenként változhat a kerékpáros infrastruktúra fejlettségének függvényében.

Az aktuális helyzet és körülmények (amelyet például a kerékpáros forgalom mértéke, az **ingázó és szabaddős kerékpárosok aránya**, valamint a **városi vs. vidéki környezet** határoz meg) általában más és más megközelítést tesznek szükségessé. A tervezőknek például fel kell tenniük maguknak azt a kérdést, hogy mi egy vidéki kerékpáros útvonal fő szerepe: az, hogy a **helyi lakosság számára megfelelő minőségű létesítményeket biztosítson a napi ingázáshoz**, vagy hogy a **kerékpáros turizmusra**, és a turisták igényeinek kielégítésére helyezze a hangsúlyt?

A kerékpáros közlekedési tervek kidolgozásához szükséges elemzés **kiindulópontjaként** szolgálhat akár egy, az **aktuális kerékpáros forgalom méretét vizsgáló tanulmány**, amely készülhet automatikus vagy kézi forgalomszámlálás segítségével is [3].

Emellett a **kerékpározásban rejlő lehetőségek** is kiértékelhetők, illetve felhasználhatók a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésének prioritizálása érdekében. Ilyenek például a **kerékpárral történő munkahelyi ingázásban** – a megfelelő és biztonságok infrastruktúra megléte esetén – vagy iskolába járásban rejlő lehetőségek – ahelyett, hogy a szülők vinnék autójával iskolába a gyerekeket. A **forgalommodellezés** szintén segíthet a kerékpározásban rejlő lehetőségek feltárásában, például az egyes létesítményfejlesztések által generált utazások számának előrejelzése által.

Az magas éves napi átlagforgalom és nagy haladási sebesség jellemezte útszakaszokon célszerű különálló kerékpárutakat vagy kerékpársávokat kialakítani, amennyiben ezt a kerékpáros forgalom mértéke is indokolja. Ha csak elvétve közlekednek kerékpárosok az érintett szakaszon, akkor a megfelelő intézkedések értékelésénél a kerékpáros forgalom jövőbeli növekedésének a lehetőségét kell figyelembe venni.

Emellett az összekapcsolandó **célállomások**, valamint a kerékpáros infrastruktúra megvalósíthatósági lehetőségeinek ismerete is fontos. Azért fontos a kerékpáros forgalom mérete helyett a **célállomások adottságaiból** kiindulni a tervezési folyamat során, mert így azonosíthatók a kerékpáros infrastruktúra **összeköttetésének hiányosságai**, és a hagyományos kerékpársávoktól **eltérő megoldási lehetőségek** is fontolóra vehetők.

Az **éves napi átlagos gépjárműforgalom**, a **haladási sebesség**, valamint bizonyos esetekben a **kerékpárosok kor szerinti megoszlása** szintén befolyásolhatja a kerékpárút, a kerékpársáv és a vegyes forgalmú sávok közötti választást. A **kereszteződések megtervezése** során alkalmazott elvek magas színvonala is alapvető fontosságú [7].

A **kerékpáros turizmus** szempontjából a **stratégiai fontosságú városi kerékpáros infrastruktúrák** összekapcsolása a **vidéki utak mentén kiépített kerékpárutakkal**,

valamint a **tervezett kerékpáros infrastruktúrákkal** – a különálló kerékpárutakat is beleértve – egyaránt elengedhetetlen. Noha a turistaélmény szempontjából fontos szerepet játszik egy adott útvonal **vonzereje**, a turisták rekreációs célból, illetve vásárlás során, valamint az éttermekbe és bárokba való eljutás eszközeként olykor városi környezetben is kerékpárra szállnak. Ebből a szempontból vizsgálódva bizony érdemes az **európai tanúsítási szabványok kézikönyvét [2]** is tiszteletben és szem előtt tartani a kerékpárforgalmi terv kidolgozása során. Fontos például, hogy a kerékpáros útvonalakat használva a biciklisek egy napi tekeréssel eljuthassanak a különböző szálláshelyekre – kempingekbe, szállókba, hotelekbe –, amellett, hogy a magas éves napi átlagforgalmú és gyorsforgalmú útszakaszokat is elkerülhessék.

Megvalósítással járó előnyök

	Megismerteti a közösséggel a kerékpáros infrastruktúra kiépítésével járó előnyöket
	Lehetővé teszi az infrastrukturális beavatkozások priorizálását
	Népszerűsíti és serkenti a kerékpáros közlekedést egy adott területen belül
	Növeli a biztonsággal kapcsolatos tudatosságot

Megvalósítással kapcsolatos problémák

	A gondatlanul felépített tervek nem teszik lehetővé a szükséges kerékpáros infrastruktúra-fejlesztések megvalósításában rejlő lehetőségek kiaknázását
	A tervezésre és kivitelezésre szánt költségvetés orozslánrészét helyi szinten kell biztosítani , ami a kisebb önkormányzatokat eltántoríthatja az ilyen projektek megvalósításától
	A tervezési fázist jelentős bizonytalanság szokta jellemezni a finanszírozás tekintetében. Ha a folyamat közben derül ki, hogy a rendelkezésre álló összeg elégtelen a megvalósításhoz, az az olcsóbb megoldások alkalmazása felé tereli a projektet

Példák

A horvátországi Medvednica Nemzeti Park jelenlegi kerékpáros infrastruktúrájának fejlesztésérét és korszerűsítésérét célzó cselekvési terv.

A **cselekvési terv** a Medvednica Nemzeti Park már meglévő 9 kerékpárútjának a fejlesztését és korszerűsítését irányozza elő 2029-ig bezárólag, egy a témában készült elemzés eredményei alapján (amely a már meglévő útvonalrendszer állapotára és a kerékpárosok aktuális igényeire terjedt ki). A módosításokat úgy szeretnék megvalósítani, hogy a jelenlegi hálózat legjobb állapotban levő részeit **megtartják és fokozatosan igazítják** majd a Medvednica Nemzeti Park jövőbeni hálózatának fejlettségi szintjéhez. A Medvednica Nemzeti Park stratégiájában foglalt ajánlásokkal összhangban a dokumentumban szereplő javaslatok között szerepel például, hogy az útvonalak fejlesztésével párhuzamosan **rendszeresen visszajelzést kell gyűjteni a felhasználók módosításokra adott reakcióiról**, és szükség esetén az új körülményekhez kell igazítani a tervet [4].



Kerékpáros cselekvési terv, Tegyük Londont a világ legkerékpárosbarátabb nagyvárosává

A londoni cselekvési terv a borough-k élén dolgozó tisztségviselőket, a helyi döntéshozókat, közösségeket, az üzleti szektor szereplőit, a tervezési és kivitelezési hatóságokat és azokat igyekszik megszólítani, akiket érdekel, hogy miként válhat London még sikeresebb várossá. **2024-ig bezárólag irányoz elő olyan intézkedéseket**, amelyeknek a **célja az, hogy minél több londoni polgár számára tegyék lehetővé a kerékpáros közlekedést**. A dokumentum szerint az abban bemutatott intézkedések teremtik majd meg az alapját annak, hogy London egy olyan várossá váljon, ahol a biciklizés kortól, nemtől és képességektől függetlenül mindenki számára elérhető [5].



Kapcsolódó információs brossúrák

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.
- » A kerékpáros infrastruktúrán, vagy amellett elhelyezett tárgyak

Hivatkozások és linkek

1. *Cycling Embassy of Denmark (2019). Cycling infrastructure – planning for the future of cyclists in your city.*
In: <https://cyclingsolutions.info/cycling-infrastructure-planning-for-the-future-of-cyclists-in-your-city/>
2. *European Cycling Federation (2018). European Certification Standard Handbook for route inspectors.*
In: https://eurovelo.com/download/document/ECS-Manual-2018_04_16.pdf
3. *NSW (2012). How to prepare a bike plan.* In: <https://roads-waterways.transport.nsw.gov.au/business-industry/partners-suppliers/lgr/downloads/programs/documents/bikeplanv2.pdf>
4. *Sindikát Biciklista, Zeleni Osijek, Oikon (2020). Action plan for improving and upgrading of existing Cycling within Medvednica National Park*
5. *Transport for London (2018). Cycling action plan, Making London the world's best big city for cycling.*
In: <https://content.tfl.gov.uk/cycling-action-plan.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
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