



Jó gyakorlatok a kerékpáros biztonság területén – tájékoztató broszúra

Elkülönített kerékpárutak

Áttekintés

Egy, a területhasználat, valamint a közlekedési hálózatok kerékpáros balesetekre gyakorolt hatását vizsgáló tanulmány ([1]-es számmal jelzett hivatkozás) arra az eredményre jutott, hogy azok a kerékpáros létesítmények, ahol a kerékpárosok a gépjárművektől elkülönítve közlekednek, **biztonságosabb körülményeket** teremtenek biciklisek számára, illetve a biciklisek **biztonságérzetét** is növelik. A többi közlekedési módtól elkülönített kerékpáros infrastruktúra kiépítése nem csupán az **úthasználók közti konfliktusok** számát csökkenti jelentősen, hanem a közlekedők által tapasztalt **stressz-szintet** is.

Az elkülönített kerékpáros infrastruktúra **leggyakoribb fajtája** az elkülönített kerékpárút, amely a következő módon definiálható [2]: egy **kizárólag a kerékpárosok számára kialakított olyan létesítmény**, amely a **gépjárműforgalomtól egy függőleges elemmel elválasztott** úton belül vagy közvetlenül amellettt fut. Az elkülönített kerékpáros létesítményeket „**kerékpárutaknak**” vagy „**védett kerékpársávoknak**” is nevezik. [2].

Az elkülönített kerékpárutak lehetnek **egy- vagy kétirányú létesítmények** is. A tervektől és a kialakítástól függően az ilyen kerékpárutak a kereszteződéseknel egybe is futhatnak a kanyarodó gépjárműforgalommal, vagy attól teljesen elkülönülve is folytatódhatnak. A kerékpárutak futhatnak az úttest vagy akár a járda szintjén is. Ezen felül akár el is különíthetők a szomszédos útpályától vagy járdától. Erre több különböző megoldás is van, az alább felsoroltakat is beleértve: utcai parkolás, megemelt útpadkák vagy sávelválasztó szigetek, bakok, tájrendezés, vagy növényzet telepítése [2].

Az elkülönített kerékpárutak minden úthasználó szempontjából **javíthatják a közlekedésbiztonságot**, kiváltképp, ha más forgalomcsillapító megoldásokkal ötvözik őket. Az elkülönített kerékpárutak **még több biciklist vonzhatnak**, illetve **növelhetik is a kerékpárosok arányát a különböző közlekedési módok megoszlásának tekintetében**. Ez elsősorban a **kevésbé gyakorlott kerékpárosok** számára is vonzó kialakításnak köszönhető, ami még sokszínűbbé teheti a kerékpáros közösséget kor, nem és képességek tekintetében. Ha sikerülne még nagyobb arányban kerékpáron megoldani az ingázásokat, ügyintézéseket, valamint a különböző csoportos kirándulásokat, az a forgalmi dugók is enyhítéséhez, illetve más közpolitikai célok eléréséhez is hozzájárulna [2].

A megoldás által orvosolható problémák

Mivel a különálló kerékpárutak fizikailag is el vannak választva a gépjárműforgalomtól, a legtöbb biciklis **nagyobb biztonságban** érzi magát rajtuk, ami segíthet **még több embert kerékpározásra bátorítani** [3].

Az elkülönített kerékpárutaknak **számos előnye van**. Az ilyen létesítmények **kizárólag a kerékpárosok számára fenntartott, védett területet** biztosítanak a bicikliseknek, és a használók **kényelem- és biztonságérzetét is növelik**. A közlekedésbiztonsági hatások tekintetében elmondható, hogy a különálló kerékpárutakon **28%-kal alacsonyabb a sérülések aránya** [4].

A gépjárműforgalomtól való távolság és a fizikai válaszelemek az esetleges ütközések kockázatát és az azoktól való

félelmet is kiküszöbölik. Az **ajtónyitások balesetek kockázatának csökkentése** is egy egyértelmű pozitívum a nem elkülönített kerékpáros létesítményekkel szemben. A szintben megemelt kerékpárutak kiépítése például mérsékelt, **4% valamint 10%-os** csökkentést eredményezett a csomópontok közti útszakaszokon bekövetkezett kerékpáros balesetek és sérülések számában [5].

Az elkülönített kerékpárutak kiépítése különösen ajánlott az olyan **sűrű és nagysebességű forgalmat bonyolító utak** mentén, ahol veszélyes lenne a bicikliseknek az úttesten közlekedni. Az ilyen utak mentén kialakított egyirányú létesítményeknek legalább két méter szélesnek kell lenniük [6].

Jellemzők

Intézkedés	Költségek	Intézkedés élettartama	Hatékonyság
Separated cycle path [7, 8]	€€€	⌚⌚⌚	🚲🚲🚲

Megvalósítással járó előnyök

	Biztonságosabb kerékpáros közlekedés
	Kisebb sérülésveszély balesetek esetén
	Több potenciális felhasználó bevonása a magasabb biztonság- és komfortérzetnek köszönhetően

Megvalósítással kapcsolatos problémák

	Magas megvalósítási költségek bizonyos esetekben
	Helyhiány a városi környezetben
	Utcai parkolóhelyek számának csökkentése
	Karbantartástervezés (útseprés és hókotrás)

Példák:



Elkülönített kerékpárút az ausztriai Bécsben [9]



Elkülönített kerékpárút az EuroVelo 6 útvonal horvátországi szakaszán Vukovar közelében [10]

Kapcsolódó adatlapok

KOCKÁZATOK

- » Szűk 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. Kaplan, S. & Prato, C. G. (2015). A Spatial Analysis of Land Use and Network Effects on Frequency and Severity of Cyclist–Motorist Crashes in the Copenhagen Region. *Traffic injury prevention* 16(7), pp. 724–731
2. Federal Highway Administration (2015). *Separated Bike Lane Design and Planning Guide*
3. Pucher J. & Buehler R. (2016). *Safer Cycling Through Improved Infrastructure*. *American Journal of Public Health*, 106(12), pp. 2089–2091.
4. Lusk A.C., Furth P.G., Morency P., Miranda-Moreno L.F., Willett W.C., Dennerlein J.T. (2015). *Risk of Injury for Bicycling on Cycle Tracks Versus in the Street*. *Njury prevention*, 17(2), pp. 131–135.
5. Jensen U.S., Rosenkilde C., Jensen N. (2006). *Road Safety and Percieved Risk of Cycle Facilities in Copenhagen*. Presentation to AGM of ECF, pp. 1–9
6. PRESTO - Promoting cycling for everyone as a daily transport mode (2012). *Cycle Tracks. Implementation Fact Sheet*. In: http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/02_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Cycle_Tracks.pdf
7. Bushell M.A., Poole B.W., Zegeer C. V., Rodriguez D.A. (2013). *Costs for Pedestrian and Bicycle Infrastructure Improvements*
8. NACTO (2011). *Urban Bikeway Design Guide*
9. [http://cyclingchristchurch.co.nz/wp-content/uploads/2015/07/Vienna%20\(111\).JPG](http://cyclingchristchurch.co.nz/wp-content/uploads/2015/07/Vienna%20(111).JPG)
10. Vukovar municipality (photograph available upon request)

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