

A kerékpárral közlekedők kategóriái, igényei

Az Önkormányzatoknak fel kell mérni, hogy a megvalósítandó kerékpáros létesítményt várhatóan és jellemzően milyen típusú kerékpáros közlekedők fogják használni. A jellemző csoportot meg kell jelölni a tervező számára abban az esetben, ha megbízást terveznek adni a kerékpáros közlekedés fejlesztésére. Az is lehet, hogy a jellemző csoport helyenként változó. Alapvetően az alábbi kategóriák fogalmazhatóak meg.

1. 3-6 évesek

Kizárólag szülőkkel együtt, leginkább szabadidős programokban jelenik meg. Szigorú szülői felügyelet mellett, annak környezetében fordul elő. Nagyon fontos nála a példamutatás, ha környezetében rossz példákat lát, később utánozni fogja. Sisak használata a gyakoribb esés és a megszokás miatt nagyon ajánlott.

Kizárólag szegregált környezet szükségére számukra, alapvetően önálló, turisztikai célú létesítmények.

2. 6-12 éves általános iskolások

Ez a kategória csak nagyon kivételes esetben, kizárólag rendkívül biztonságos körülmények között, teljesen a gépjármű közlekedéstől elválasztva közlekedik önállóan. Nagyon fontos ennek a kategóriának a képzése. Ez lehet a tantervbe beépített, alapvetően az alapvető közlekedési ismerete oktatása, a tornaóra, vagy a szabad foglalkozás keretében végzett gyakorlati oktatás (pl:Bringasuli, Szuperbringa, Biringaakadémia, Autóklub akviói). A szülői beleegyezés megszerzésének birtokában, kizárólag gyakorlott oktató, tornatanár irányításával, nagyon hasznos lehet a gyerekekkel a lakás és az iskola közötti biztonságos útvonal feltárása és begyakoroltatása. A szabadidős programok esetében szinte kizárólag családi körben kerékpároznak. Sisak használata szükséges.

Ez a kategória általános iskolák környezetében fordulhat elő és kizárólag a biztonságos közlekedés feltételeinek megfelelő, a gépjárműforgalomtól elválasztott infrastruktúra szükséges.

3. 12-18 éves korúak

Ez a korcsoport már a kamasz kor a maga előnyeivel és hátrányaival. Rendkívül magas a mozgás- és a szabadságigénye, nem szereti a kötöttségeket. Be akarja bizonyítani, hogy ő tud és ér annyit, mint a gyakorlott kerékpárosok, de nincs meg ehhez az elegendő biztonságérzete, félelemérzete, felelősségtudata, tapasztalata és sokszor a gyakorlata sem. Egyre gyakrabban megjelenik nagyvárosi környezetben az autók között, utánozva a nagymenőket, de látszik rajta a félelem. Iskolába/munkába járásra igényük van, szabadidős programjaikat inkább csoportosan szervezik. Mindkettőnél a szülői kíséret már nem jellemző, kivéve a szervezett, felnőtt kíséretű kirándulásokat.

Ennek a kategóriának biztosítani kell olyan sportolási, „tombolási” lehetőséget, amely minden egyéb forgalomtól elválasztva lehetővé teszi számukra a mozgásigényük biztonságos kielégítését. Ez azért is hasznos, hogy a gyakorlatukat mélyítsék. A napi

közlekedésben inkább a gépjárművektől való elválasztás a szükséges, nagyon fontos az oktatás, példamutatás és a veszélyekre való figyelemfelhívás.

4. Papa, mama gyerekhordozóval

Növekszik azon fiatal szülőknek a száma, akik elöl és/vagy hátul gyerekhordozóval viszik kisgyermeküket óvodába, iskolába. Erre a kategóriára az jellemző, hogy rendkívül nagy biztonságra törekszik, megfontoltan, óvatosan, lassan közlekedik, de elegendő magára figyelni, a gyerek közlekedésére nem szükséges. Ezen a területen egyre inkább megjelenik a hátulra rögzített, vontatott hordozó.

Ez a kategória óvodák, általános iskolák környezetében fordulhat elő és jellemzően a biztonságos közlekedés feltételeinek megfelelő, a gépjárműforgalomtól elválasztott infrastruktúra szükséges. Gyakorlott szülők hajlandóak kifizetendő közúton is közlekedni.



<http://www.kerekvaros.hu/kerekparral-gyereket/>

5. Családok gyerekbicajjal

Szintén rendkívül növekvő számban fordul elő, már iskolás kor előtt is, hogy szülők kíséretében közlekednek kisgyerekek kerékpárral (adott esetben háromkerekesekkel). Ebben az esetben az jellemző, hogy a gyermek sok mindenre figyel és ebből következően hirtelen irányváltozást hajt végre, erre bármelyik pillanatban számítani lehet. A szülő ilyenkor szinte kizárólag a gyermek közlekedésére figyel, ezért előfordulhat az ő bizonytalan közlekedése is, vagy adott esetben a gyermek védelme miatt kényszerül hirtelen irányváltoztatásra. Növekszik az óvodába/iskolába így közlekedők száma is, de rendkívül üdvözíthető a szabadidős programokban megjelenők egyre nagyobb száma.

Ez a kategória óvodák, általános iskolák, szabadidős programok/helyek környezetében fordul elő és kizárólag a biztonságos közlekedés feltételeinek megfelelő, a gépjárműforgalomtól elválasztott infrastruktúra szükséges.

6. 18 év feletti megfontolt közlekedők

Kötelező ismeretek és okmányok előírása hiányában a kerékpáros közlekedésre minden korosztály alkalmas és így elő is fordulhat. Jelentős számú az az idősebb korosztály, akik gyerekkora óta – általában más közlekedési eszköz hiánya miatt – kerékpárral közlekednek. Ezek nem ilyen arányú gépjárműforgalom mellett kezdtek

használni ezt a közlekedési eszközt, ezért idegenkednek az azokkal való együttes közlekedéstől. Sokszor inkább választják a lassabb, esetleg a gyalogosokkal együttes közlekedést, különösen kistelepüléseken, ahol akár szóba elegendik a gyalogossal, még akkor is, ha ez a jelenlegi szabályozással ellentétes. Jellemzően ez a korosztály megfontolt, viszonylag lassan közlekedik, körültekintő, törekszik a biztonságra. Vidéki települések térségében, sok esetben a közösségi közlekedés és az anyagi helyzetükből adódó gépjármű nélküliség miatt más lehetőségük sincsen. Megjelenik azonban ez a kategória nagyobb városokban is egészség megőrzési céllal és/vagy a gépjármű közlekedés ellehetetlenülése miatt.

A kategória mindenütt előfordulhat, de inkább vidéki városokban. Szereti az elválasztott kerékpáros létesítményeket, de kisforgalmú utakon is közlekedik. Nagy forgalom esetén inkább választja a gyalogosok közötti közlekedést.

7. 18 év feletti gyakorlott közlekedők

A legnagyobb arányban növekvő kategória, alapvetően a nagyvárosi környezetben ahol a közlekedés alapvető célja a napi közlekedés, hivatásforgalom, munkába, iskolába, ügyintézési járás. Az elmúlt időben a vidéki, alföldi, közösségi közlekedéshiányos kerékpáros közlekedésről áttevődik a hangsúly a városi, elsősorban fiatalokból álló kerékpározókra. Köszönhető ez a divatnak, az egészség- és környezettudatosodásnak, kerékpáros civil mozgalmaknak, a benzináremelésnek, a gépjármű-közlekedés ellehetetlenülésének, az európai trendnek, stb. A kategóriára jellemző a gyors haladási igény, sok esetben kizárólagosan saját közlekedési igényét veszi figyelembe és ebből adódóan nem elég körültekintő. A gépjárműforgalmat megközelítő haladási sebessége okán fontosnak és biztonságosnak tartja a gépjárművekkel közös felületen közlekedést, ahol kölcsönös a rálátás. Az így közlekedők jelentős része nagy gyakorlattal rendelkezik és biztonsággal közlekedik a gépjárművek között is. Ebbe a kategóriába sajnálatosan beletartozik az a réteg is, aki sokszor szabálytalanul, erőszakosan közlekedő gépjárművezető példáját követve fittyet hány a szabályokra és a többi közlekedőre. Az idősebb korosztályban ritka az előfordulásuk. Sajnos egyre több olyan eset is előfordul, aki a többiek hatására a gépjárművek között közlekedik, de bizonytalan, fél.

A kategória mindenütt előfordulhat, de jellemzően nagyvárosokban. Gyakorlatából adódóan nem szereti a szegregált közlekedést, szinte kizárólag a gépjárműforgalom nagyságának és sebességének csökkentésével igényli a kerékpáros közlekedés feltételeinek megoldását.

8. Bizonytalanul közlekedők

Az új szabály főúton kívül annyi alkohol elfogyasztását megengedi, amennyitől még ugyanúgy tudjuk vezetni a kerékpárunkat, mint józanul. A gyakorlat az, hogy komoly fizikai, mezőgazdasági munka után az emberek eltöltene egy időt a kocsmában és utána kerékpárra ülnek. Amennyiben az elfogyasztott alkohol meghaladja azt a mértéket, amely még biztonságos közlekedést tesz lehetővé, akkor ez minden környezetében lévő közlekedőre veszéllyel járhat. Nem jellemző a nagy sebesség és a körültekintő, figyelmes vezetés.

Ezzel a kategóriával bizonyos környezetben (pl: szőlőskertek térségében) feltétlenül számolni kell és ez indokolhat az egyéb szempontok ellenére is szegregált kerékpáros létesítményt.

9. Kerékpáros turista

Jelenleg támogatandó kormányzati szándék a kerékpáros turizmus fejlesztése, a megvalósítás és fenntartás állami szintre emelése. Koncentrált turisztikai jelentőségű területeken rendkívüli mértékben növekszik a kerékpáros turisták száma, beleértve az utánfutós, csomaggal megpakolt, tandemmel és fekvő kerékpárral közlekedőket is. Ez a kategória nem közlekedik nagy sebességgel és szeret csoportosan, egymás mellett is kerékpározni. Elvárja a kellemes környezetet és nézelődve halad. Nagyrészt megfelelő tapasztalattal rendelkeznek.

A kategória mindenütt előfordulhat. Lakott területen kívül (a gépjárműforgalomtól távol vezetett,) önálló kerékpáros létesítményt (esetleg kis forgalmú utakat) preferál, településeken a látványosságok, szolgáltatások könnyű elérése a célja.

10. PEDELEC, elektromos kerékpár

Újonnan felmerülő, leginkább az idősebbek között rohamosan terjedő kategória. Az eszközből következik a teljesen csendes üzemmód, kombinálva a viszonylag nagy sebességgel és a szokatlan gyorsulással. A leginkább megjelenő idősebb korosztály azonban bizonytalanabb közlekedő, és ezért is inkább közlekedik a járdán, mint a közúton. A csendes járásból, bizonytalan haladásból és a nagy sebességből adódóan balesetveszélye nagyobb az átlagnál.

Jellemző előfordulása jelenleg a lakott terület, napi közlekedésre, bevásárlásra, ügyintézésre használják, a „veszélyességéből” adódóan szeparált infrastruktúra a célszerű előfordulása esetén.

2013. március Sztaniszláv Tamás

http://disrupt.blog.hu/2014/04/01/tipikus_bringasok