



Tartalom

1	Kapcsolatok.....	2
2	Bevezetés.....	3
3	Kerékpárosbarát településfejlesztés	4
4	Kerékpárosbarát közlekedésfejlesztés	6
5	Integrálva vagy elkülönítve?.....	11
6	Kerékpárforgalmi létesítmények.....	12
7	Közlekedési hálózat kerékpárosbarát fejlesztésének lépései ...	14
8	Népszerűsítés és szemléletformálás	15
9	Közlekedésre nevelés, ismeretterjesztés, oktatás, képzés	19
10	Pályázati lehetőségek	21
11	Javasolt szakmai forrásanyagok	22



1 Kapcsolatok

KETOSZ honlap: www.ketosz.hu

Email: fotitkar@ketosz.hu

Facebook:

<https://www.facebook.com/ketosz>

Kerékpáros referensek zárt csoport:

<https://www.facebook.com/groups/ketosz.referens/>

Körösök völgye kerékpáros úttörők zárt csoportja:

<https://www.facebook.com/groups/640798442665204>



2 Bevezetés

A KETOSZ olyan települések szövetsége, amelyek komolyan veszik a kerékpáros közlekedést. Tenni akarnak a kerékpárral közlekedők helyzetének javításáért a megfelelő létesítmények kialakításával és további kerékpárosbarát intézkedésekkel. Az ezek megvalósításához szükséges források megszerzéséért összefognak és közös érdekeiket a legmagasabb szinten is képviselik. A KETOSZ alapvetően érdekvédelmi és szakmai tanácsadó, segítségnyújtó szervezetként kíván működni.

A KETOSZ annak érdekében, hogy a fentiekben leírt tevékenységet minél jobban el tudja látni, egy összefoglaló anyagot állított össze a tagtelepülések szakmai munkájának támogatásához, amely szemelvényezi és összefoglalja az elmúlt időszakban a szakterületen megjelent és széles körben elfogadott szakmai anyagokban¹ található tanácsokat, irányelveket és jó példákat. Az anyag célja, hogy a tagtelepülések vezetése és szakmai munkatársai számára iránymutatást, segítséget adjon feladataik ellátása érdekében.



„Ha a településeket autók és gépjárműforgalom számára tervezzük, autókat és gépjárműforgalmat kapunk. Ha közösségi tereket tervezünk emberek számára, embereket és közösségi tereket kapunk” (Fred Kent)

¹ lásd: 10. fejezet Javasolt szakmai forrásanyagok



3 Kerékpárosbarát településfejlesztés

Kerékpárosbarátnak nevezünk minden olyan tevékenységet, helyet illetve létesítményt, amely a kerékpárral közlekedők igényeit tudatosan figyelembe veszi és azok kielégítését (minősített módon) megvalósítja. A kerékpárosbarát települések célul tűzték ki lakóik életkörülményeik javítását, élhetőbb környezet, tisztább levegő és bárki által örömmel használható közösségi terek kialakítását. E célok elérésének közvetett, de hatékony eszköze a kerékpáros közlekedés népszerűsítése, azaz a kerékpárral megtett utazások számának növelése, illetve ezzel párhuzamosan a kerékpáros közlekedés részarányának növelése (a többi közlekedési módhoz képest). E cél elérésének egyik eszköze a közlekedési hálózat kerékpárosbarát fejlesztése. A kerékpárosbarát közlekedésfejlesztést előkészítő tervezési folyamat lépései:

- jövőkép a település elképzelt közlekedési rendszeréről
- megfelelő célkitűzés
- meglévő hiányosságok és lehetőségek számbavétele
- erőforrások hatékony felhasználása infrastrukturális és egyéb „szoft” (népszerűsítés, szabályozás árpolitika stb.) eszközökkel
- érdekelt személyek, csoportok, szervezetek bevonása, érdekeik egyeztetése, összehangolása²



Kis- és közepes méretű települések kerékpárosbarát beavatkozásokkal hatékonyan tehetők élhetőbbé mindenki számára³

² Jó példa a miskolci kerékpáros civil szervezet kezdeményezése a helyi KKKR-projekt előkészítésére: <http://kerekpárosmiskolc.net/kozbringa/>

³ <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/9/98/Koningsplein1.jpg/800px-Koningsplein1.jpg>



Az elmúlt időszakban több magyar település próbálkozott a kerékpározás népszerűsítésével, és a kerékpározás feltételeinek fejlesztésével, ennek ellenére általában csak korlátozottan sikerült a kerékpáros közlekedést teljes mértékben integrálniuk a közlekedési rendszerébe.

Érdemes kiemelni, hogy a kerékpárosbarát településfejlesztéshez nem feltétlenül egy újabb tervet kell készíteni a meglévők mellé, hanem a meglévő tervekre szükséges építeni, vagy azokat átformálni. A hazai és nemzetközi példák azt mutatják, hogy a sikeresek csak az integrált várospolitikát megvalósító települések voltak, amelyek a kerékpározást (mind a közlekedési, mind a szabadidős célú kerékpározást) minden esetben kiemelten figyelembe vették a várostervezési, területhasználati, társadalmi-gazdasági stb. intézkedéseikkel, hiszen ezek szoros kölcsönhatásban állnak egymással. Ennek érdekében az alábbi szakterületek figyelembe vétele mind-mind szükséges a kerékpározás hatékony fejlesztéséhez:

- Településtervezés / településfejlesztés
- Különböző közlekedésfejlesztési projektek
- Forgalmogeneráló létesítmények építése és fejlesztése
- Szabadidős és – azon belül a – turisztikai fejlesztések
- Népszerűsítés és szemléletformálási tevékenységek
- Nevelés, ismeretterjesztés, oktatás, képzés



Ha a település célja integrált szemléletű, kerékpárosbarát fejlesztés, akkor minden lehetőséget megragad a kerékpározás feltételrendszerének javítására⁴

⁴ <https://www.tageswoche.ch/images/cms-image-000065041.jpg>



4 Kerékpárosbarát közlekedésfejlesztés

A kerékpározás fejlesztését megfelelő módon kell integrálni a település fejlesztését célzó közlekedésfejlesztési tevékenységekbe. Hiába építünk kerékpárutat, ha közben a sűrűn lakott területeken nagysebességű szakaszokat hozunk létre a motorizált közlekedés számára. Ez utóbbi ugyanis lassítani fogja a kerékpáros közlekedést, késésekhöz és több balesethez fog vezetni, ezáltal csökkenteni fogja a kerékpározás népszerűségét, kerékpáros közlekedés részarányát.

Mivel a települések többségében **a közlekedési problémák többsége az autókhoz köthető**, magától értetődő, hogy megoldásuk kapcsolódik az autós közlekedés korlátozásához. Mindez nem jelenti azt, hogy az autós közlekedés eredendően "rossz" és teljesen el kellene vetni, vagy meg kellene tiltani. Sokkal inkább azt jelenti, hogy bizonyos esetekben (utazás típusa vagy távolsága), ahol (térben) és amikor (időben) lehet, ösztönözni kell az egyéb közlekedési módokat, amelyek adott esetben elfogadhatóbbak és hatékonyabbak. Ez elegendő teret ad azon autóval megtett utaknak, amelyeket megfelelő alternatívák hiányában egyelőre nem tudunk helyettesíteni. Ez is azt mutatja, hogy **nem „csak” a kerékpározás népszerűsítéséről van szó, hanem valóban komplex megközelítésről.**



Ha a városi kerékpározást segíteni akarjuk, akkor 10%-ban kell kerékpározással foglalkoznunk és 90%-ban az autózással (Werner Brög)



Az ilyen közlekedéspolitikának a nemcsak a kerékpározást kell vonzóbbá tennie (úgynevezett „pull”, azaz „húzó” intézkedésekkel), hanem ezzel párhuzamosan az autós közlekedést is kevésbé vonzóvá kell tennie a megfelelő területeken (úgynevezett „push”, azaz „eltántorító” eszközökkel), miközben természetesen javítania kell a közösségi közlekedést és teret kell biztosítania a gyalogos közlekedés számára is. A fenti célok elérését szolgáló eszközöket három kategóriába soroljuk:

1. Infrastrukturális megoldások, amelyek kevésbé vonzóvá teszik a gépkocsival történő közlekedést:
 - Fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése, új közösségi közlekedési útvonalak, gyalogos övezetek (pl.: Debrecen)
 - Autómentes zónák a településközpontban (pl.: Pécs)
 - Forgalmcsillapított övezetek kialakítása a településközpontban és lakóövezetekben (pl.: Szeged)
 - Kerékpárosbarát településrészek, teljes városra kiterjedő kerékpárosbarát útvonal-hálózat (pl.: Békéscsaba)
 - Védtelen közlekedőket előnyben részesítő közlekedésbiztonsági beavatkozások (pl.: Kaposvár)
 - Kerékpárparkolók és kerékpártárolók (pl.: Győr)



A kaposvári sétálóutcában lehetővé tették a (lassú) kerékpározást. A városban rendszeresek a kerékpározást népszerűsítő programok⁵

⁵ http://kaposvarmost.hu/magazin/kultura/2012/04/22/oldtimer-kerekparosok-latogattak-kaposvarra_1549.html



2. Gazdasági intézkedések:

- Parkolási díjak (pl.: Békéscsaba, Kaposvár stb.)
- Közösségi közlekedés támogatása (pl.: kedvezményes buszjegy, kerékpárszállítás lehetősége Kaposváron)

3. Jogi és adminisztratív intézkedések:

- Áruszállítás szabályozása
- Kerékpárszállítás lehetősége vonatokon, villamosokon, buszokon
- Sebességkorlátozás szigorítása (pl.: Kaposvár)
- A parkolási szabályok szigorítása, területi specifikációja (lakó- és kereskedelmi övezet, városközpont stb.)
- Kerékpáros- és gyalogos forgalom összehangolása sétálóövezetben
- Mobilitási tervek készítése cégek számára (pl.: MNB)

Magától értetődő, hogy a különböző kategóriákba tartozó intézkedések átfedésben vannak egymással, ezért fontos, hogy a várostervezés támogassa az egymással összefüggő törekvéseket, azaz próbálja rövidíteni a szükséges utazások távolságát és támogassa a közösségi közlekedés használatát is.

A KETOSZ tervei között szerepel, hogy a hazai településeken megvalósított jó példákat esettanulmányok készítésével részletesen bemutassa.



Nyíregyházán a helyiek éjszakai nyugalma érdekében vezettek be sebességkorlátozást, ami a kerékpáros közlekedés feltételeit is alapvetően javította⁶

⁶ http://www.nyiregyhaza.hu/data/news_kepekpro/categories/310/2/1348230132.jpg



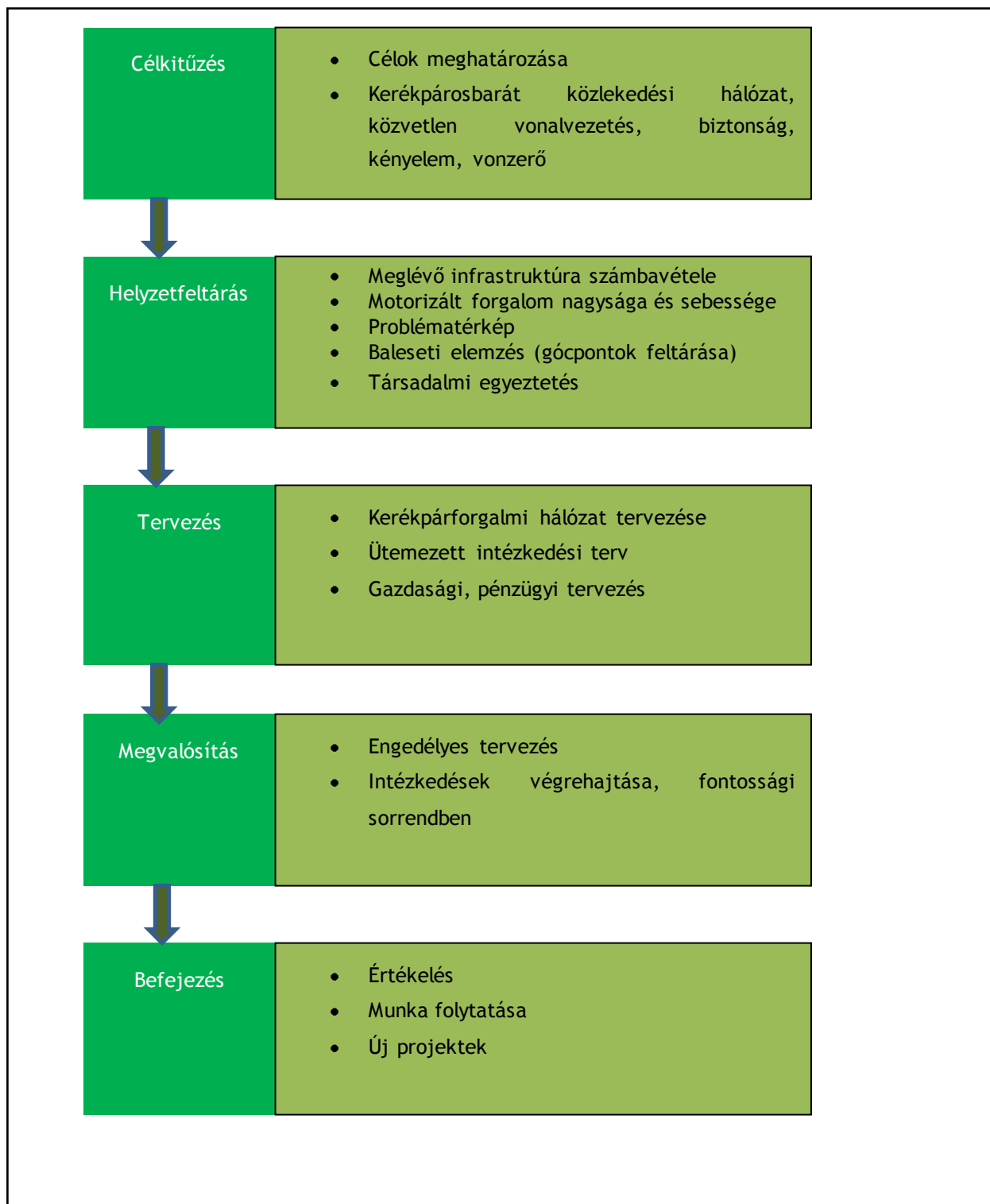
Őrzött kerékpárparkoló kialakításával jelentősen növelhető a vasútállomás vonzáskörzete (a fotón a ceglédi „non-stop kerékpármegőrző”, ami napi 100 forintért kínál B+R szolgáltatást⁷)



A közlekedésre nevelésben tiltás helyett az együttműködő magatartás ösztönzése a célravezető⁸

⁷ <http://www.vasutallomasok.hu/index.php?o=showlanc&l=11745&f=3148>

⁸ Fotó: Lendvai Gábor



A kerékpárosbarát közlekedéstervezés folyamata a megfelelő cél kitűzésével indul⁹

⁹ http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_hu/downloads/Mobile2020_Handbook_HUN_small4web.pdf



5 Integrálva vagy elkülönítve?

Sokszor felmerül, mert alapvető kérdésnek tűnik: vajon mindenhol kizárólag csak a kerékpárral közlekedők által használt utak építésére van szükség, vagy előnyös, ha a kerékpárral közlekedők más közlekedési módokkal megosztott úton haladnak? A gyakorlatban gyakran találkozunk gyalogos és kerékpáros forgalom által egyaránt használt úttal, autókkal közösen használt útfelületekkel, vagy éppen a buszsávon megjelenő kerékpáros forgalommal. Mindennek kapcsán az elmúlt években két alapvető elmélet alakult ki:

- Az elkülönítés elmélete: ebben az értelmezésben a kerékpáros útvonalhálózat egy saját jogon létező, elkülönült közlekedési hálózat, amelynek saját műszaki paraméterei vannak. Az elmélet azon a feltevésen alapul, hogy a kerékpáros és autós közlekedés egymással összeegyeztethetetlen, azaz mindkettő biztonsága érdekében el kell őket egymástól különíteni. Ez egy alapvetően műszaki, mérnöki megközelítés.
- A holisztikus, integráló megközelítés: ebben az értelmezésben vissza kell adni a kerékpárral és a gyalog közlekedőknek a közlekedésükre szolgáló teret, a motorizált közlekedésnek meg kell azt osztania velük. Ez a megközelítés azon alapul, hogy az autóval közlekedőknek bizonyos területeken alkalmazkodniuk kell az alacsony sebességű közlekedési módokhoz és a biztonság növelése érdekében ez természetesen a motorizált közlekedés sebességének csökkentésével oldható meg. Ez a gondolatrendszer összekapcsolódik a városi életminőség javítására irányuló törekvésekkel is.

A gyakorlati tapasztalatok megmutatták, hogy **sem az elkülönítés, sem az integráció nem jelent önmagában megoldást, a kettőt együttesen szükséges alkalmazni**. Egyrészt a teljes elkülönítés sokszor fizikailag lehetetlen, sem hely, sem erőforrás nincs minden esetben külön kerékpársáv vagy kerékpárút építésére. Másrészt nagyforgalmú, nagysebességű, vagy jelentős teherforgalommal rendelkező útszakaszokon az integráció egyértelműen veszélyes, és így indokolatlan lehet. Ez azt jelenti, hogy döntően a következő szabályt javasolt követni: **„integráljunk, ha lehetséges, különítsünk el, ha szükséges.”**



A települések belső területei megfelelő eszközökkel gyorsan és olcsón kerékpárosbaráttá és élhetőbbé alakíthatók¹⁰

¹⁰ Fotó: ECF



6 Kerékpárforgalmi létesítmények

Amikor a kerékpáros forgalom infrastrukturális témaköréről szó esik, általában az első felvetés az, hogy „építsünk kerékpárutat!”. A kerékpáros infrastruktúrának csak egyik, de nem kizárólagos eleme a kerékpárút. Az kerékpáros közlekedés feltételeinek fejlesztése, a kerékpározás, mint közlekedési mód lehetőségeinek kedvezőbbé tétele nem csak gépjárműforgalomtól elkülönített létesítményekkel (pl: önálló kerékpárút építésével) oldható meg. A kerékpárosbarát közlekedésfejlesztés során a célkitűzéseknek megfelelő változatos eszköztár¹¹ alkalmazásával célszerű javítani nagyobb gépjárműforgalmú utak kerékpározhatóságát. Ezen kívül foglalkozni kell a kerékpárforgalmi hálózat egyéb létesítményeivel is. Ilyenek például a forgalomcsillapítandó területek (pl.: 30-as zóna), árvédelmi töltésen, kisforgalmú utcában vezetendő kerékpáros útvonalak stb. Ezért a továbbiakban **nem „kerékpárutak” építéséről, hanem kerékpárforgalmi létesítmények, kerékpáros útvonalak, vagy a kerékpározás lehetőségeinek fejlesztéséről beszélünk.**

A kerékpárforgalmi hálózat elemének tekinthető a közúti közlekedési hálózat minden olyan eleme (nem csak a „kerékpárút”), amelyen nem tiltott a kerékpározás. Ez alapján kerékpárforgalmi létesítményeknek tekintjük a következőket¹²:

- Önálló kerékpárforgalmi létesítmények:
 - Kerékpársáv
 - Kétirányú kerékpárút
 - Út melletti kétoldali egyirányú kerékpárút
 - Elválasztott gyalog- és kerékpárút
 - Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút

- Az útpálya felületén burkolati jellel jelölt kerékpárforgalmi létesítmények:
 - Kerékpáros nyom
 - Nyitott kerékpársáv

- Nem önálló kialakítású, de kerékpározás céljára igénybe vehető minden olyan közút, amelyen a kerékpározás nem tilos. Ezek közül külön említést érdemelnek azok a vegyes forgalmú felületek, amelyek különösen kerékpárosbarátnak tekinthetők:
 - Széles külső forgalmi sáv
 - Autóbusz-és kerékpársáv
 - Csillapított forgalmú terület
 - Kerékpáros forgalom számára két irányban megnyitott egyirányú forgalmú utca
 - Részlegesen vagy teljesen burkolt útpadka
 - Kisforgalmú utca
 - Párhuzamos szervízút
 - Árvédelmi töltés
 - Erdészeti üzemi út
 - Mezőgazdasági út

A felsorolt kerékpárforgalmi létesítményeket részletesen mutatja be a Kerékpározás útjai II.¹³ című kiadvány.

¹¹ lásd: „Mobile 2020 Kerékpárosbarát tervezés és promóció kézikönyv”

¹² lásd: „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése” c. Ütügyi Műszaki Előírás

¹³<http://www.kerekparozz.hu/>;



A meglévő közúthálózat kerékpárosbarát fejlesztésére gazdag eszköztár áll rendelkezésre (a képen látható bécsi megoldás az átmenő autóforgalom kiküszöbölésére szolgál)



7 Közlekedési hálózat kerékpárosbarát fejlesztésének lépései

Az előző fejezetben felsorolt eszközök alkalmazásának szükségességét és lehetőségét a „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése” c. Útügyi Műszaki Előírásnak megfelelően minden egyes fejleszteni kívánt útszakaszon az alábbi tervezési lépéseken keresztül kell vizsgálni:

1. forgalomcsillapítás
2. gépjárműforgalom sebességének csökkentése
3. konfliktuspontok kezelése, forgalomszervezés
4. útpálya újrafelosztása
5. önálló kerékpárút építése
6. gyalog- és kerékpárút építése

Az eredetileg a brit CTC szervezet által kidolgozott módszertan szerint először a forgalomcsillapítás és sebességcsökkentés lehetőségeit kell megvizsgálni, mivel ez a leghatékonyabb megoldás adott útszakasz kerékpárosbarát fejlesztésére. A fejlesztés fő célkitűzését úgy kell meghatározni, hogy olyan jellegű legyen a beavatkozás, ami a gépjárműforgalom nagyságát és sebességét megfelelő mértékben csökkenti. Így a rendelkezésre álló forgalomtechnikai megoldásokkal a meglévő közút biztonságossá tehető a kerékpáros forgalom számára. Fentebb már leszögeztük, hogy elválasztott kerékpárút építése akkor kerülhet szóba, ha a listában előrébb álló megoldások közül egyik sem valósítható meg, vagy azok nyilvánvalóan nem javítanak eléggé a kerékpáros közlekedés feltételeit..

Ez a módszertan a nagy átmenő forgalmú főútvonalak, illetve az alacsonyabb rendű települési gyűjtőutak és lakóutcák esetében is alkalmazható. A sorrendbe állított tervezési lépések értelmezhetőek mind hosszabb, egybefüggő útvonalakra, mind rövidebb szakaszokra, csomópontok és más konfliktuspontok környezetére is. Nem önkormányzati út fejlesztése esetén a település céljairól, szándékairól és az elképzelt megoldási módokról javasolt idejekorán egyeztetést kezdeményezni a Magyar Közút Zrt. -vel és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központtal is.

A lista hat pontjában megfogalmazott intézkedésekhez felhasználható eszközökről, alkalmazásuk módjáról a „Javasolt szakmai források” pontban szereplő kiadványok adnak bővebb tájékoztatást.



Az útpálya újrafelosztásával forgalmas útvonalakon is gyorsan és olcsón vonzóvá tehető a kerékpározás



8 Népszerűsítés és szemléletformálás

A kerékpárosbarát településfejlesztés elengedhetetlen része a kerékpározás népszerűsítését célzó és a legkülönbözőbb célcsoportok szemléletét formáló tevékenységek megvalósítása az infrastruktúra- és szolgáltatásfejlesztéssel összehangoltan, kampányok és folyamatos intézkedések keretében.

A népszerűsítő és szemléletformáló kommunikációs tevékenységek az alábbi kategóriákba sorolhatóak:

- Arculatépítő és motivációs kampányok
- Meghatározott célcsoportokat motiváló programok és intézkedések
- Egyéb, rendhagyó, kerékpározást népszerűsítő tevékenységek

A népszerűsítő intézkedések ráirányítják a lakosság figyelmét a kerékpározásra, mint közlekedési módra, pozitívan hatnak a kerékpározás iránti általános attitűdre, valamint önbizalmat adnak az embereknek, hogy újraértelmezhesék közlekedési szokásaikat, és egészségesebb, hatékonyabb közlekedési módokat válasszanak. Mivel a KETOSZ tagjainak nagy része olyan település ahol jellemzően nincs is kiterjedt közösségi közlekedési hálózat, ezeken a helyeken nem meggyőzni kell, hanem a jobb körülmények megteremtésével párhuzamosan megerősíteni őket abban, hogy büszkéek lehetnek közlekedési szokásaikra.

Népszerűsítő és szemléletformáló tevékenységekhez kommunikációs tervet kell készíteni, amelyben meg kell határozni a tevékenység célját és a kommunikációs üzenet(ek)et. Pontosan be kell határolni a célcsoport(ka)t(pl.: település lakossága kor és közlekedési szokások szerint, vállalkozások, munkahelyek, még nem kerékpározók stb.). A kommunikációs üzenetek meghatározásánál célszerű figyelembe venni a magasabb szintű (országos és EU-s) szakmai irányelveket (Kerékpáros Magyarország Program, Mobile2020 kézikönyv, Európai Kerékpáros Szövetség). Hatékony kampánytevékenység érdekében annak előkészítésébe, szervezésébe és lebonyolításába javasolt bevonni a kampány fő üzeneteivel azonosulni tudó és akaró (elkötelezett) helyi és/vagy országos kerékpáros civil szervezeteket, illetve a helyi kerékpáros szabadidős és sportegyesületeket is. A kerékpáros rekreáció, a klubélet támogatása önmagában serkenti a kerékpárosbarát szemléletformálódását. A helyi viszonyokhoz igazított kampányolás alapvető jelentőségű, de a fő üzenetek hatékony eljuttatásához célszerű az országos kampányokhoz (pl: Európai Mobilitási Hét¹⁴, Bringázz a Munkába kampány¹⁵, Bringázz a Suliba kampány¹⁶ Kerékpárosbarát település/munkahely kampány¹⁷) való kapcsolódás.

A hatékony népszerűsítés és szemléletformálás célja a kerékpározás körül kialakult téves percepciók, félelmek elosztatása, az előnyök elfogadtatása. Hogy a kerékpárt annak érezze a célcsoport, ami: kényelmes, biztonságos, trendi, elegáns, stb. Kiemelten fontos, hogy a tevékenység pozitív üzeneteket hordozzon a kerékpározásról. Ennek érdekében lehetőleg kerülni kell a negatív üzeneteket rejtő kommunikációs eszközöket, olyanokat például, amik magukban is a veszélyt sugallják.

A népszerűsítő és szemléletformáló tevékenységekben alkalmazható gazdag eszköztárról teljes áttekintést ad a Mobile 2020 kézikönyv¹⁸.

14 <http://emh.kormany.hu/do-the-right-mix-sump-kampany>

15 <http://kerekparosklub.hu/bam>

16 <http://kerekparosklub.hu/bringazzsuliba>

17 <http://www.kv.vm.hu/kbm/>

18 http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_hu/downloads/Mobile2020_Handbook_HUN_small4web.pdf



A pozitív kommunikációt nem kell újra feltalálni, csak alkalmazni: a népszerűsítő tevékenységek a kerékpározás divatos, vidám arculatát kell építenie



Kerülni kell a félelemkeltő kampányokat¹⁹, amelyek a kerékpározás, mint „veszélyes tevékenység” mivoltát hangsúlyozzák – akár részleteikben is. A szemléletformáló tevékenységeket a célkitűzéseknek megfelelően kell felépíteni. Például a lámpaosztás nagyon hasznos közlekedésre nevelő tevékenység, ugyanakkor nem feltétlenül tekinthető népszerűsítésnek (a közlekedésre nevelésről lásd a 8. fejezetet).

- El kell oszlatni a járműorientált beidegződéseket (pl.: „közlekedés=autó”, „a tömegközlekedés ciki”, „a kerékpár nem közlekedésre való”, „nekem van autóm, jogom van használni is” stb.) és helyébe a közösségi gondolkodást, az ezen alapuló közlekedési magatartást kell népszerűsíteni
- Ki kell hangsúlyozni a kerékpározás vonzó, divatos, bárki számára könnyen elérhető, szabadságot adó jellegét. Javasolt kiemelni a kerékpáros közlekedést, mint a közösségi közlekedést kiegészítő, illetve az autózást pótló/helyettesíthető lehetőséget.
- Komoly népszerűsítő és szemléletformáló hatása van az új típusú forgalomtechnikai eszközöknek (pl.: kerékpárral közlekedők számára két irányban megnyitott egyirányú utca, kerékpáros nyom, nyitott kerékpársáv, Előretolt kerékpáros felálló hely, kerékpáros útirányjelző táblák stb.) is. A tematikus kampányok során feladat ezek előnyeinek megismertetése minden érintett célcsoporttal (gépjárművezetők, gyalog és kerékpárral közlekedők, még nem kerékpározók, helyi lakosok, buszvezetők stb.)



A kerékpározás minden korosztály számára vonzó alternatíva, ha divatos és elfogadott közlekedési módnak számít a településen

¹⁹ http://cyclechic.blog.hu/2010/08/18/felelem_a_kerekparozastol_sorozat_letoltheto_pdf_ben



A kifejezetten a kerékpározást célzó kommunikációs tevékenységeken kívül másfajta, szokás- életmódváltást célzó népszerűsítő és szemléletformáló tevékenységbe is hatékonyan integrálható a kerékpározás, pl:

- közösségi közlekedést népszerűsítő kampányok (kerékpározás, mint a közösségi közlekedést kiegészítő közlekedési mód)
- gyalogos közlekedést népszerűsítő kampányok (kerékpározás, mint szintén védtelen közlekedési mód)
- kerékpározás, mint a gyalogos közlekedést legkevésbé zavaró mód, a település élhetőségét szintén elősegítő tevékenység),
- egészséges életmódot népszerűsítő kampányok (kerékpározás, mint az egészségmegőrzés természeténél fogva, mindennapi tevékenység közlekedésben és szabadidő eltöltésére egyaránt)
- környezetvédelmi kampányok (kerékpározás, mint környezetbarát közlekedési mód és szabadidős tevékenység)
- települést népszerűsítő kampányok (kerékpározás, mint település/régió arculati eleme, a kerékpáros közlekedés részaránya, mint kitűzött cél)



Önkormányzat vagy civil szervezetek kerékpáros rendezvényei, felvonulásai hatékonyan népszerűsítik a kerékpározást



9 Közlekedésre nevelés, ismeretterjesztés, oktatás, képzés

A települések lakossága, az ott lakó és közlekedő emberek különféle szerepekben (életük különböző szakaszaiban, a nap különböző óráiban, más és más közlekedési eszközökkel) folyamatosan részei a közlekedési rendszernek. A közlekedésre nevelés, a vonatkozó ismeretek megszerzésének folyamata, a közlekedési szokások elsajátítása a szülőktől és a közvetlen környezettől indul, majd a szerepkörök és ismeretek bővülésével egyre sokszínűbbé válik. A település lakóinak ismeretei az alábbi tanulási formákon keresztül bővülnek:

- környezettől informális módon átvett ismeretek és szokások
- iskolarendszeri és iskolarendszeren kívüli ismeretterjesztés, oktatás és képzés során elsajátított képességek
- szemléletformáló tevékenységek eredményeként kialakult készségek



Az együttműködő közlekedésre nevelendő különböző célcsoportokat korosztályuknak és közlekedési módjuknak megfelelő üzenetekkel kell megszólítani



Az egyes közlekedési eszközöket használók és korosztályok számára más és más módon lehet és kell az ismereteket eljuttatni úgy, hogy a közlekedésre nevelés egyúttal a kerékpáros közlekedés népszerűsítését is eredményezze, hiszen minél többen kerékpároznak, annál inkább javul a közlekedés biztonsága (és nem csak a kerékpáros közlekedés biztonsága!)^{20, 21}. Előbbiek alapján a kerékpárosbarát települések feladatai közé tartoznak az alábbi tevékenységek:

- fiatal korosztályoknak szóló közlekedésre nevelő programok
 - „Tóbiás és Balambér”²² óvodásoknak
 - „Ki a mester két keréken?”²³, „Fékezd magad!”²⁴, „Távolságbecslés”²⁵ diákoknak
 - „BringaAkadémia”²⁶, amely program az általános iskolások számára testnevelési óra, vagy szakköri foglalkozás keretében, a Bejárható Magyarország Program egyik elemeként került be a Nemzeti Alaptantervbe
 - „Életúton program”, amely a KTI szervezésében a teljes lakosság közlekedési nevelését célozza meg
- gépjárművezetőket (kezdő és haladó is!) célzó, közlekedésre nevelő és ismeretterjesztő tevékenységek a védtelen közlekedőkkel (gyalog és kerékpárral közlekedőkkel) való együttműködő közlekedésről, újfajta közlekedési szabályokról. pl.: brosúrák kiadása és terjesztése, online és TV-kampányok kezdeményezése lásd: Budapest²⁷ vagy Kaposvár²⁸
- a kerékpározást érintő szakterületeken dolgozó szakemberek (önkormányzati műszaki, kommunikációs és pályázati referensek, rendőrök, tanárok stb.) szakmai továbbképzése, pl.: „Kerékpáros Tervezői Mesterkurzus”²⁹, amely a Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozatának projektje, „Mobile2020”³⁰, amelynek része egy EU-s képzéssorozat - többek között - önkormányzati szakemberek részére.
- szakmai partnerség ösztönzése és támogatása, együttműködés helyi és országos civil szervezetekkel, pl.: KETOSZ honlap³¹ látogatása, Kerékpárosbarát Tervezői Fórumon³² való aktív részvétel. Ezeken a fórumokon a résztvevők szakmai tapasztalatokat osztanak meg egymással. Tervezők, hatóságok, önkormányzatok, döntéshozók közvetlenül, de nyílt formában tehetnek fel kérdéseket, és kulturált szakmai vitát folytathatnak.

20 http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_hu/downloads/seminar_Szentendre8-9May/05_Biztonsag_PDalos.pdf

21 http://kerekparosklub.hu/sites/default/files/imagcache/tartalom_kep_szovegben/OBB%20infografika%20PRESS%20FINAL.jpg

22 <http://www.premiumrelations.hu/szolgaltatasok/tobias-es-balamber>

23 <http://www.autoklub.hu/content/ki-mester-k%C3%A9ker%C3%A9ken>

24 <http://www.autoklub.hu/node/106>

25 <http://www.autoklub.hu/content/k%C3%B6zleked%C3%A9sbiztons%C3%A1gi-roadshow>

26 <http://vuelta.hu/bringaakademia>

27 <http://www.bkk.hu/fejleszteseink/kerekparos-fejlesztések/kerekparosbarat-fejlesztések-az-ujjpotvarosban-xiii-kerulet/>

28 http://kaposvarmost.hu/video/kaposvar-most/2012/12/04/uj-jelzotablakkal-felfestesekkel-ismerkedhetunk_4174.html

29 http://www.kertam.hu/doc/Tov%C3%A1bb%C3%A9p%C3%A9s/Mesterkurzus_kerekpar.pdf

30 <http://www.mobile2020.eu/country-pages/magyarorszag/kepezd-magad/kepzes-bekescsaba-20140225.html>

31 <http://ketosz.hu/>

32 <https://groups.google.com/forum/#!forum/kerekparosbaratok>



10 Pályázati lehetőségek

A 2014-2020 közötti EU-s támogatási időszakban a támogatási rendszer is az előbbieken megfogalmazott elveknek megfelelő integrált fejlesztéseket ösztönzi, azaz a kerékpározás fejlesztése a legkülönbözőbb (közlekedési, szabadidős, szemléletformálási stb.) célú fejlesztésekhez kapcsolva, azokba komplex módon integrálva valósítható meg. Ebben az időszakban kifejezetten az önálló kerékpárforgalmi létesítmények építésének támogatása várhatóan forráshiányos lesz, mert a három kiemelt szabadidős projekt³³ fog hangsúlyt kapni. Az Operatív Programokban várhatóan rendelkezésre álló legfontosabb támogatási lehetőségekről ad áttekintést az alábbi táblázat³⁴.

Projekt témája	Operatív Program			
	TOP	VEKOP	GINOP	IKOP
Fenntartható városi/járási/kistérségi közlekedési tervek kidolgozása	TOP-3.1			IKOP-3.1
Kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése - települési hálózati elem	TOP-2.2; TOP-3.1	VEKOP-3.1		
Kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése regionális, településeket - összekötő hálózat elem	TOP-2.2; TOP-3.1	VEKOP-3.1	GINOP-4.9	
Kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése - országos törzshálózati elem		VEKOP-3.1	GINOP-4.9	
Kerékpározás biztonságának növelése	TOP-3.1	VEKOP-3.1		IKOP-3.1
Műszakilag és formailag nem megfelelő kerékpárutak, balesetveszélyes gócpontok korrekciója	TOP-3.1	VEKOP-3.1		
Intermodális fejlesztés - B+R	TOP-3.1	VEKOP-3.1		IKOP-3.1
Intermodális fejlesztés - közösségi közlekedési megállóhely kerékpáros megközelíthetőségének fejlesztése	TOP-3.1	VEKOP-3.1		IKOP-3.1
Intermodális fejlesztés - közösségi közlekedési járművön történő kerékpárszállítás fejlesztése	TOP-3.1	VEKOP-3.1		IKOP-3.1
Kerékpárparkolás és tárolás fejlesztése	TOP-3.1	VEKOP-3.1		
KKKR (Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszer)	TOP-3.1	VEKOP-3.1	GINOP-4.9	IKOP-3.1
Kerékpáros információs rendszer kialakítása és működtetése		VEKOP-3.1	GINOP-4.9	IKOP-3.1
Közlekedésre nevelés		VEKOP-3.1		IKOP-3.1
Népszerűsítés		VEKOP-3.1		IKOP-3.1
Kerékpáros turisztikai szolgáltatás	TOP-2.2		GINOP-4.9	
Kerékpárkölcsonzés	TOP-2.2	VEKOP-3.1	GINOP-4.9	
Szolgáltatási infrastruktúra fejlesztése - kerékpárműhely		VEKOP-3.1	GINOP-4.9	

33 <http://www.bringaznielmeny.hu/>

34 „A kerékpározás, mint horizontális szempont különböző fejlesztési területekbe történő integrálását definiáló szakmai útmutató” (2014, megbízó: KKK) társadalmi vitára bocsátott munkaközi változata alapján: http://bringaznielmeny.hu/?page_id=144



11 Javasolt szakmai forrásanyagok

- Kerékpárosbarát infrastruktúrafejlesztés és népszerűsítés
 - Mobile 2020 Kerékpárosbarát tervezés és promóció kézikönyv³⁵ - EU-s projekt keretében hazai viszonyokra adaptált komplex módszertani útmutató településeknek
 - Fenntartható városi mobilitási tervek brosúra³⁶
 - Kerékpározás útjai II.³⁷ – Tervezési útmutató önkormányzati szakembereknek
 - PRESTO Kerékpáros Irányelvek Általános útmutató³⁸
 - OBIS KKKR kézikönyv³⁹ - kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek tervezési útmutatója
 - Utak a kerékpározáshoz⁴⁰ – egy osztrák klasszikus – sok-sok fotóval - a kerékpárosbarát úttervezésről
 - Kerékpáros Magyarország Program 2007-201441
 - PRESTO⁴² - Az Intelligent Energy Europe által finanszírozott, kerékpározást népszerűsítő projekt, amelynek egyes szakmai anyagai magyarul is elérhetőek
- Eltis portál⁴³ - Az EU IEE programja által finanszírozott, magyar nyelven is elérhető weboldal, esettanulmányokkal, friss hírekkel és videókkal. Népszerűsítő tevékenységekhez javasolt forrásanyagok
 - Közbringát Miskolcnak!⁴⁴ – jó példa közösségi projektgenerálásra
 - Hungarian Cycle Chic⁴⁵ - jó példák a kerékpározás népszerűsítésére pozitív eszközökkel
 - Bringázz a Munkába! plakátok⁴⁶
 - Kerékpárosbarát Munkahely jó példa⁴⁷
 - Bringával Boltba sorvezető⁴⁸
- Nevelési, oktatási, képzési tevékenységekhez javasolt forrásanyagok
 - Közlekedő gyerekek⁴⁹
 - Kerékpáros Kisokos⁵⁰
 - Hogyan közlekedjünk kerékpárral télen?⁵¹
 - Hogyan ne üttessük el magunkat autókkal?⁵²
 - Mindenki gyalogos⁵³
 - Együtt közlekedünk⁵⁴

35 http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_hu/downloads/Mobile2020_Handbook_HUN_small4web.pdf

36 http://www.mobilityplans.eu/docs/file/SUMP_Brochure_HU_web.pdf

37 [http://www.kereparozs.hu/;](http://www.kereparozs.hu/)

38 http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/PRESTO_Ker_kp_%C3%ADros_Ir_%C3%ADnyelvek_%C3%BCital_%C3%ADnos_tmutat_HU.pdf

39 <http://www.obisproject.com>; http://emh.kormany.hu/download/c/b8/60000/Obis_handbook_HU.pdf

40 http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/utak_a_kereparozashoz_0.pdf

41 <http://bringaznielmeny.hu>

42 <http://kmsz.hu/tudastar/>

43 <http://www.eltis.org/index.php?ID1=6&id=9>

44 <http://kereparosmiskolc.net/kozbringa/>

45 http://cyclechic.blog.hu/2013/11/25/a_kereparozas_nepszerusites_e_pozitiv_eszkozokkal_van_ra_bizonyitek

46 <http://kereparosklub.hu/bam/plakatok>

47 http://emh.kormany.hu/download/8/d5/90000/12_TRENECON_ESchimmer.pdf

48 <http://kereparosklub.hu/sites/default/files/SORVEZETO.pdf>

49 http://emh.kormany.hu/download/c/0b/00000/Kids_HU.pdf

50 http://kereparosklub.hu/files/downloads/MK-KISOKOS_20140310.pdf

51 http://kereparosklub.hu/kisokos/hogyan-oltozz-telen?utm_source=mandiner&utm_medium=link&utm_campaign=mandiner_kerepar_201403

52 http://kereparosklub.hu/files/nothi_kiadv.pdf

53 <http://www.esrihu.hu/maps/mindenkiyalogos/>

54 <https://www.facebook.com/EgyuttKozlekedunk?fref=ts>



Egy-egy kreatív ötlettel akár kis anyagi ráfordítással is nagyot lehet lendíteni a település kerékpárosbarát arculatán



"Aki nem ismeri múltját, nem értheti a jelent, amely a jövőnek hordozója" (Tamási Áron)