



Promoting Cycling for Everyone  
as a Daily Transport Mode

Cycling: a daily transport  
mode for everyone

GIVE CYCLING  
A PUSH

**PRESTO Kerékpáros Irányelvek**  
Általános útmutató

Intelligent Energy  Europe



## A Projekt

PRESTO (Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode- promotálni a kerékpározást mint hétköznapi közlekedési módot) egy nemzetközi project amelyet az EU Intelligent Energy – Europe Programme támogatja a Executive Agency for Competitiveness and Innovation (EACI) keretén belül.

## Partnerek

Rupprecht Consult GmbH, Germany  
European Cyclists' Federation, Belgium  
European Twowheel Retailers' Association, Belgium  
Ligtermoet & Partners, the Netherlands  
Promotion of Operational Links with Integrated Services, Belgium  
Pomeranian Association Common Europe, Poland  
German Cyclists' Federation Bremen, Germany  
Free Hanseatic City of Bremen, Germany  
Grenoble Alpes Métropole, France  
City of Tczew, Poland  
City of Venice, Italy  
City of Zagreb, Croatia

## Projekt Koordinátor

Siegfried Rupprecht, Rafael Urbanczyk, Michael Laubenheimer  
Rupprecht Consult GmbH, Cologne, info@rupprecht-consult.eu

## Projekt Terjesztési vezető

Florinda Boschetti, European Cyclists' Federation, Brussels, f.boschetti@ecf.com

## Író

Dirk Dufour, Ligtermoet & Partners, the Netherlands  
Fordította (Magyar verzió): Csikai Mária  
Lektorálta (Magyar verzió): Szöllőssy Balázs  
Ábrák (Magyar verzió): Vidákovich Márton

Magyar verzió: Június 2010

## Nyelvek:

Eredeti: angol

A Magyar fordítás elérhető a: [www.kmsz.hu](http://www.kmsz.hu) oldalon

Angol verzió elérhető a [www.presto-cycling.eu](http://www.presto-cycling.eu) oldalon

Amennyiben szüksége van egy eredeti design verzióra írjon a f.boschetti@ecf.com címre

## Hivatkozás, másolás és egyéb szerzői jogok

A jelen dokumentumban lévő adatok, ábrák diagrammok vagy szövegek felhasználása írásbeli engedélyhez kötött.

A tartalomért kizárólag és teljes körűen a kiadvány írója felel, nem feltétlen tükrözi az Európai Közösség álláspontját. Az Európa Tanács nem felel az anyagban található információk felhasználásáért.

## További PRESTO kiadványok (elérhetőek angol nyelven [www.presto-cycling.eu](http://www.presto-cycling.eu))

PRESTO Cycling Policy Guide: **Cycling Infrastructure**

PRESTO Cycling Policy Guide: **Promotion of Cycling**

25 PRESTO Implementation Fact Sheets on **Cycling Infrastructure**, **Promotion of Cycling** and **Legislation on Pedelecs**





## **Tartalom jegyzék**

<b>1</b>	<b>Adj lendületet a kerékpározásnak (Give Cycling a Push): PRESTO politikai iránymutató és tények</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>A kerékpározás jót tesz a városnak</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Kezdők, Haladók és Bajnokok</b>	<b>7</b>
3.1	A kerékpáros fejlettségi szintek	7
3.2	Kerékpározási szintek és a stratégiák keverése	9
3.3	Infrastruktúra a kerékpáros negyedtől a kerékpáros városig	10
3.4	Promóció: Biztatás, Meggyőzés, Jutalmazás	13
3.5	Egy kerékpáros politikai kultúra felé	14

## **Ábrák**

Ábra 1:	PRESTO útmutatók es esettanulmányok.....	2
Ábra 2:	Kezdő, haladó és bajnok kerékpáros városok.....	7
Ábra 3:	A kerékpáros stratégia és feladatok sorrendje.....	8

## **1 Adj lendületet a kerékpározásnak (Give Cycling a Push): PRESTO politikai iránymutató és tények**

Európa minden városában napirenden van a kerékpározási irányelvek kérdése. Az utóbbi években és évtizedekben rengeteg város tett különféle lépéseket a mindennapi kerékpáros közlekedés fejlesztésére és elterjesztésére, mert egyre jobban meg vannak győződve arról, hogy a **kerékpározás jót tesz a városnak**. (ld. még a következő fejezetben).

Ám a helyi döntéshozók, akik a törekvések megvalósításában részt vesznek, sok kérdéssel szembesülnek. Hogyan készítsünk hatékony kerékpáros stratégiát? Mi lenne a legmegfelelőbb módszer az én városomban? Hogyan hozzunk létre magas színvonalú infrastruktúrát? Hogyan lehet elősegíteni a kerékpáros közlekedés és a kerékpáros kultúra terjesztését? A *Velocity* konferenciasorozat növekvő népszerűsége is igazolja az igényt a kerékpáros-stratégiákkal kapcsolatos ismeretkre és a tapasztalatok megosztására. A sikertörténetek ismertté válva alapot adnak a jó gyakorlatok kidolgozásához. Nemzeti és helyi **kerékpáros tudásközpontok** alakulnak és szaporodnak, és egyre több tudás érhető el. A BYPAD ([www.bypad.org](http://www.bypad.org)) alapvető eszközzé vált a kerékpáros stratégiák és fejlesztések kidolgozására és vizsgálatára. A tudás ma már sokkal szélesebb körhöz jut el, azonban alkalmazása a specifikus helyi viszonyokra a mai napig gondot okoz a helyi döntéshozóknak.

*A PRESTO ([www.presto-cycling.eu](http://www.presto-cycling.eu)) projekt arra vállalkozik, hogy könnyen érthető formában adjon összefoglalást a jelenleg elérhető európai kerékpáros stratégiákról és tapasztalatokról a helyi politikák kialakításához. Nem csupán a PRESTO projekt körébe tartozó városok számára kíván segítséget nyújtani kerékpáros irányelveik kialakításába, hanem európai szintű referencianyagként igyekszik szolgálni.*

A **4 Stratégiai Útmutató**, egy-egy területet jár körbe szisztematikusan, hogy segítségére legyen a helyi döntéshozóknak kerékpáros stratégiájuk kialakításában.

Az első útmutató az **Általános Kereteket** tartalmazza, amely alapismereteket oszt meg az integrált kerékpáros stratégiához. Természetesen nem létezik egyetlen recept minden városra, ezért a kerékpározás területén különböző fejlettségi fokon álló városoknak készítettünk külön **Kezdő, Haladó és Bajnok** szintű ajánlásokat, amelyek a leghasznosabbak lehetnek az adott szinten.

A további három útmutató az alábbi stratégiai területeket mutatja be: **kerékpáros infrastruktúra, kerékpározás népszerűsítése** és **elektromos kerékpárok**. Az első kettő anélkül mutatja be az általános alapelveket, kritikus ügyeket, illetve döntéshozási elemeket, hogy túlzottan belemennénk a technikai részletekbe. A harmadik útmutató az elektromos kerékpárt és annak a közlekedésben játszott lehetséges szerepét, valamint promóciós módjait járja körül.

Az útmutatók mellett **25 esettanulmányt** is készítettünk, amelyek részletesen és praktikusán mutatják be egy-egy program megvalósításának lépéseit. Ezek a tanulmányok a különböző kerékpáros programok megvalósítói számára szolgálhatnak munkaanyagként.

Az itt bemutatott stratégiai irányelvek megalkotásával az volt a célunk, hogy konkrét gyakorlati segítséget nyújtsunk a helyi döntéshozóknak kerékpáros stratégiájuk kialakításában. Mindemellett reméljük, hogy sok visszajelzést kapunk, amellyel vitákat kezdeményezhetünk, és ezek eredményeit beépíthetjük az anyagunkba a következő években.

PRESTO KERÉKPÁROS POLITIKAI ÚTMUTATÓ: ÁLTALÁNOS KERETEK	
<b>PRESTO KERÉKPÁROS POLITIKAI ÚTMUTATÓ: INFRASTRUKTÚRA</b>	<b>PRESTO KERÉKPÁROS POLITIKAI ÚTMUTATÓ: PROMÓCIÓ</b>
<p style="text-align: center;"><b>ESETTANULMÁNYOK: INFRASTRUKTÚRA</b></p> <p><i>Hálózati kapcsolatok</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forgalom csökkentés és kerékpározás</li> <li>• Kerékpár sávok</li> <li>• Kerékpárutak</li> <li>• Kerékpáros utcák</li> <li>• Ellentétes irányú Ikerékpározás</li> <li>• Kerékpár és busz</li> <li>• Kerékpár és gyalogosok</li> </ul> <p><i>Csomópontok és kereszteződések</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elsőbbséget adó csomópontok</li> <li>• Körforgalmak</li> <li>• Közlekedési lépés csomópontok</li> <li>• Kategóriák elválasztása</li> </ul> <p><i>Parkolás</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpár tárolók és raktározás</li> <li>• Városközponti kerékpártárolás</li> <li>• Kerékpártárolás lakóterületen</li> </ul> <p><i>Közösségi közlekedés</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpárszállítási lehetőségek és felcserélhetőség (csatlakozás)</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>ESETTANULMÁNYOK: PROMÓCIÓ</b></p> <p><i>Szemlélet formálás</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nagy promóciós kampányok</li> <li>• Kerékpáros események és fesztiválok</li> <li>• Kerékpáros számlálók</li> <li>• Célcsoport specifikus programok – iskolák</li> <li>• Kerékpáros biztonság kampányok</li> </ul> <p><i>Információ</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpáros térképek</li> <li>• Kerékpáros/mobilitás központok</li> </ul> <p><i>Tréningek és programok</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Felnőtt kerékpáros programok</li> <li>• Kerékpártesztelő események</li> </ul>
	<b>PRESTO KERÉKPÁROS ÚTMUTATÓ: ELEKTROMOS KERÉKPÁR</b>
	<p style="text-align: center;"><b>ESETTANULMÁNY: ELEKTROMOS KERÉKPÁR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektromos kerékpárok szabályozása</li> </ul>

1. ábra: PRESTO útmutatók és esettanulmányok

*Ez a PRESTO project Általános útmutató.*

## 2 A kerékpározás jót tesz a városnak

A városi kerékpárosok száma emelkedik, a helyi hatóságok pedig egyre ambíciózusabb kerékpározás-fejlesztési stratégiákat készítenek. Mindez azért van így, mert észrevettük, hogy a kerékpározás jót tesz a városnak. Amit a holland és dán városok évtizedekkel ezelőtt felismertek, lassan mindannyiunk számára tényé válik: **a hosszú távú városfejlesztés megköveteli a napi kerékpáros közlekedés fejlesztését.**

Lássuk, mivel járul hozzá a városi közlekedéshez és a fenntartható városfejlesztéshez a kerékpározás.<sup>1</sup>

**A városnak többre van szüksége, mint magánautókra és közösségi közlekedésre.** A gyalogos közlekedés a városban való mozgás egyik alapja, ezért fejlesztése alapvető fontosságú. De ha a gyalogosan bejárható távolságra gondolunk, a legtöbb városban kézenfekvő az autós és a közösségi közlekedés szükségessége. Mindkettőnek megvannak az előnyei, de a hátrányai és a korlátai is.

- A személyautó csábító közlekedési mód: rugalmas, kényelmes és bárhol, bármilyen távolságra használható – belátható időn belül nem fog csökkenni a szerepe. Azonban sűrűn lakott területeken és rövidebb távolságokon az autó se nem hatékony, se nem fenntartható. A városlakók egyre nagyobb számát érintik érzékenyen az autók káros mellékhatásai: a dugókat, a zajt, a port, a helyigényt (parkolás), a baleset veszélyt és az egyéni költségeket. **Túl sok autó rosszat tesz a városnak**, éspedig két dolog miatt. Egyrészt, mert az autók környezetre, közterekre és társadalomra tett hatása miatt a város kevésbé lesz vonzó. Sőt, a városok kevésbé lesznek megközelíthetőek. Egy város, amely tömve van parkolóhelyet kereső autókkal, egyre kevésbé lesz alkalmas autós közlekedésre. Ráadásul egy autóközpontú városban az autósok egyre nagyobb és szétszórta térben fognak közlekedni, ami a város térbeli terjeszkedését segíti elő, ezáltal még inkább elősegítve azt, hogy kizárólag autóval lehessen egy-egy helyet elérni, ami megint csak az autófüggőséget fogja növelni. A városok ma már tudatában vannak annak, hogy valamilyen alternatívát nyújtva meg kell törniük ezt az ördögi kört. Azt sem szabad elfelejtenünk, hogy az autózás költséges és nem engedheti meg magának akárki.
- A hagyományos közösségi közlekedés az egyik nyilvánvaló alternatíva. Ez a hatékony „tömegszállítás”: nagy mennyiségű embertömeget visz azonos időben azonos helyre. Kevesebb helyet foglal, kevésbé szennyező és kevésbé költséges, mint az autó. Nagyon sok város van meggyőződve arról, hogy a közösségi közlekedés fejlesztéséhez szükséges befektetések indokoltak. **A közösségi közlekedés azonban nem elégíti ki minden közlekedési igényt.** Fix útvonalak és időpontok nem fedezik a különböző igényeket. Az emberek sokfajta helyre kívánnak eljutni különféle időben, nem kizárólag iskolába és dolgozni. Növekszik az igény a szállítási-közlekedési módok változatosságára is. Egyre terjednek az újabb vagy újra felfedezett eszközök, mint az autómegosztás, igény szerinti szállítás, autóbérlés, vagy a taxi megosztás. Nyilvánvalóan szükség van a városi közlekedésben tiszta, rugalmas, és megfizethető megoldásokra.

Itt jön a képbe a kerékpározás. **A kerékpározás az egyik leghatékonyabb városi közlekedési eszköz.** Mindig is voltak a kerékpározásnak rajongói és ellenzői. De ha

---

<sup>1</sup> For further background and inspiration we recommend ICE 2009: *Cycling-inclusive Policy Development: A Handbook*

félretesszük az érzelmeket, nyilvánvaló, hogy a kerékpár a legracionálisabb és legfunkcionálisabb eszköz a városban, és kulcsszerepet kell betöltenie a városi közlekedésben. Vezető kerékpárosbarát városok jó példái annak, hogy milyen fontos szerepet játszhat a városi mobilitás igényeinek kielégítésében a kerékpározás. A holland városokban 40% az aránya a kerékpározásnak.

- A kerékpár **7 km alatti utakra kiváló**, az elektromos kerékpár akár 15 kilométeres utakra is megfelel. Ez azt jelenti, hogy a kerékpáros az otthona körüli 150km<sup>2</sup>-t könnyedén bejárhatja. Általánosságban a városban az autóval megtett távolságok fele 5 km alatt van. A párizsi polgárok 80%-a nem tesz meg 20 kilométernél többet egy átlagos héten<sup>2</sup>. Bogotában<sup>3</sup>, ebben az 1500 km<sup>2</sup> nagyságú városban, melynek hétmillió lakosa van, kutatások kimutatták, hogy az utazások több, mint fele 7 kilométernél rövidebb volt. Ez is bizonyítja, hogy a kerékpározás a hétköznapi közlekedés hatalmas részét lefedheti.
- A kerékpározás nagyon **autónóm, független**. A kerékpár bármikor, bármilyen útvonalon használható. Ilyen értelemben éppen ugyanolyan jól használható mint az autó, és nem olyan kötött, mint a közösségi közlekedés.
- A kerékpár egy **rugalmas „ajtótól-ajtóig” használható** közlekedési eszköz. Könnyű felpattanni rá és leszállni, megállni és útirányt változtatni, és leparkolni is könnyű.
- A kerékpározásnak és a megszakítatlan villamosvonalaknak van **a legbiztosabban tervezhető menetideje** a városi környezetben, ugyaniz ezeket nem érinti a dugó, mint az autós vagy a közösségi közlekedést. Így a kerékpáros pontosabb és nem vesztegeti az idejét!
- A **kerékpározás gyorsabb**, mint a tömegközlekedés rövid távokon. A közösségi közlekedés csak hosszabb távon veszi fel vele a versenyt. Egy 5 kilométeres szakaszon a megállóba sétálás-várakozás-felszállás-indulás szakaszokkal terhelt közlekedés hosszabb ideig tart, mint elbiciklizni háztól házig.
- Nagyobb távolságokra való közlekedésnél a kerékpár kiváló „ráhordó” eszköze a közösségi közlekedésnek, (gondoljunk a vonatra vagy a HÉV-re). Kis mérete miatt a közlekedési csomópontok kerékpárral való megközelítése sokkal könnyebb, **hatékonyabb**.
- A kerékpár **kicsi, könnyű, tiszta és csendes**. Könnyű vezetni, kezelni, parkolni és lényegesen könnyebb fenntartani és szerelni, mint a személyautót. Kevés helyet igényel: egy 2 méter széles kerékpárút óránként 2000 embert képes „szállítani”, míg egy három és fél méter széles autóútnak ugyanekkora a teljesítménye<sup>4</sup>. A 30 kilométer per órás vagy alacsonyabb maximális sebességű utakon nem igényel külön területet, hiszen a motorizált járművekkel azonos helyen is haladhat.
- A kerékpározás egy mindenki számára elérhető, **megfizethető** kiegészítője a közösségi közlekedésnek, sokkal inkább, mint egy saját autó. Nagyon költséghatékony eszköz arra, hogy variáljuk a menetidőnket és az útirányunkat.
- A kerékpározás **mindenki számára hozzáférhető** normális egészségi kondícióval. Nem kell atlétának lenni hozzá: idősek, gyerekek, nők, férfiak egyaránt használhatják.

<sup>2</sup> Marie-Hélène Massot e.a. – *Automobile et transport public*, RATP 1997, quoted in Jean-Pierre Orfeuill – *Mobilités urbaines*, Les carnets de l’info, 2008

<sup>3</sup> ICE 2009: *Cycling-inclusive Policy Development: A Handbook*

<sup>4</sup> BYPAD 2008 – *Literature search bicycle use and influencing factors in Europe*

- Esetleges **hátrányai nem nagyon súlyosak**. Sokakat visszatart az időjárás kiszámíthatatlansága, a nagyobb emelkedők, a szűkebb lehetőségek gyerekek és tárgyak szállítására, valamint lopástól való félelem. Ha azonban belegondolunk abba, hogy a nagyon sok kerékpárosbarát városnak esős éghajlata van és dimbes-dombos területeken vannak, belátjuk, hogy ezek nem megoldhatatlan problémák. Kis költséggel az ezek megoldásához szükséges extrák beszerezhetők: sebességváltó, utánfutó, kosár, vízálló ruházat, tandem vagy elektromos kerékpár.

**A kerékpározás hozzájárul a város fejlődéséhez.** Amellett, hogy remek közlekedő eszköz, **hatásai érezhetőek a társadalmi összefogásban, a helyi gazdaságfejlesztésben, a szociális kohézióban, az életminőség javulásában.**

- A kerékpáros **települések tisztábbak és egészségesebbek**. A kerékpározás a legtisztább mechanikus közlekedési mód. Az autóról kerékpárra való átállás hatásai azonnal érzékelhetőek városi szinten. Nem szennyezi a levegőt és csendes, így mindenki számára kedvezőbb. A mindennapos mozgás miatt a kerékpárosok egészségesebbek. Kutatások kimutatták, hogy a kerékpárhasználók (akik legalább 6 kilométert tekernek heti három alkalommal) olyan egészségi állapotban vannak, mint a náluk 10 évvel fiatalabb nem kerékpározó társaik<sup>5</sup>. Minden olyan városnak, amely a fenntarthatóság felé kíván elmozdulni, fontos, hogy a fosszilis erőforrások felhasználása és az mérgező gázok kibocsátása csökkenjen. Ha a kisebb távolságokra autó helyett kerékpárt használunk, a széndioxid-kibocsátást 3-4%-kal csökkenthetjük.<sup>6</sup>
- A kerékpározás elősegítése a **városokat biztonságosabbá és élhetőbbé teszi**. Koppenhágában a kerékpár alapvető eszköznek tartják a lakóbarát város kialakításában. Habár az autó néhányuk számára még mindig státusz-szimbólum, az életminőséget a lakosok egyre inkább az autósok számának és sebességének csökkentésében látják környezetük élhetőbbé tételét. A legtöbb európai polgár a városi közlekedést elviselhetetlennek (22%) vagy alig elviselhetőnek (54%) tartja.<sup>7</sup> Ráadásul a lakástulajdonosok igen jó néven veszik ingatlanjaik értékének növekedését a forgalomcsillapítást követően. A forgalomcsökkentést vagy csillapítást lehet kombinálni kerékpárúttal, akár úgy, hogy az autópályából veszünk el kerékpársávot, akár úgy, hogy a sebességet 30 KM/óránál rögzítjük. Kutatások igazolják, hogy a forgalomcsökkentés hatására (ahol többen gyalognak és kerékpároznak) csökken a balesetek száma is.<sup>8</sup>
- A kerékpározás **támogatja a helyi gazdaság fejlődését**. A kerékpározásba fektetett pénz megtakarítást jelent az autós infrastruktúrába való befektetéshez viszonyítva. Az autós közlekedés okozta légszennyezés és az ebből adódó egészségügyi és egyéb károk költsége 4-5-szöröse annak<sup>9</sup>, mint amennyibe a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kerül, sőt, a bogotai fejlesztések után tíz évvel 7-szeres költségtakarítást számoltak.<sup>10</sup> Egy kerékpár parkolóhelyének költsége 5%-a egy autóénak.<sup>11</sup> A kerékpározás a városi gazdaságra is jó hatással van, hiszen javítja a városközpontban és a lakónegyedekben levő kereskedelmi egységek életképességét. Ez azért van, mert a kerékpárosok számára a közelben lévő üzletek könnyen elérhetőek, nem úgy, mint autós társaiknak, akik a távoli boltokat részesítik

<sup>5</sup> Dutch Ministry of Transport, 1998 – *Eindrapport Masterplan Fiets*

<sup>6</sup> BYPAD 2008 – *Literature search bicycle use and influencing factors in Europe*

<sup>7</sup> Brög, W, 2003 – *Reducing car use? Just do it*. Lecture at the Nottingham Transport Conference.

<sup>8</sup> ICE 2009 – *Cycling-inclusive Policy Development: A Handbook*

<sup>9</sup> BYPAD 2008 – *Literature search bicycle use and influencing factors in Europe*

<sup>10</sup> ICE 2009 – *Cycling-inclusive Policy Development: A Handbook*

<sup>11</sup> BYPAD 2008 – *Literature search bicycle use and influencing factors in Europe*



előnyben. A kerékpározás a város marketingjében is jelentős szerepet játszhat. Richard Florida híres amerikai városkutató szerint a kerékpárosok a lakóközösség kreatív életmódot folytató elemei.<sup>12</sup> Ez azt jelenti, hogy ha a városunkba kreatív lakókat szeretnénk vonzani, akik a gazdasági fejlődés motorjai, fejlesztenünk kell a kerékpáros közlekedést! A kerékpározás egyre divatosabb, az életstílust kiszolgáló designerek ezt megerősítik. Párizs a közösségi kerékpározás bevezetésével rengeteg publicitást kapott. A kerékpározás vonzó lehet a látogatóknak és turistáknak, hiszen olcsón, egyszerűen, és a sétálással gyorsabban biztosítja egy város bejárását. Nem véletlen tehát a kerékpáros, vezetett városnéző túrák népszerűsége és a közösségi kerékpár rendszerek elterjedése sem.

- A kerékpározás elősegítése **mindannyiunk mobilitásának elősegítése**. Az energiaárak növekedésével az autós közlekedés egyre kevésbé megfizethető. Még manapság sincs a városlakók többségének autója: vagy azért, mert nem tudják megfizetni, vagy azért, mert túl fiatalok, vagy mert azt a család egy másik tagja használja. Ezen városlakók számára a kerékpár lehetőségeket nyit, könnyebben hozzáférhetőek lesznek a közösségi helyek, az iskola, a kórház, a munka, a kultúra, a sport. Leginkább a gyerekek, a tanulók, az idősek és az alacsony jövedelműek csoportja látja hasznát a kerékpáros mobilitás megteremtésének. A kerékpározás fejlesztése beleillik a szociálpolitikai fejlesztésekbe, hiszen méltányos módja a mobilitásnak.

Sokáig a városok elhanyagolták a kerékpárosokat, és önmagukra veszélyes elemeknek tartották őket, akiket valahogy meg kell védeni maguktól. Az új gondolkodás alapja, hogy a **kerékpározást komolyan kell venni, mint kulcsfontosságú fejlesztési területet a városi közlekedés fejlesztésében**, és újragondolni a városi közlekedést oly módon, hogy az kedvezzen a kerékpározásnak.

Amennyiben egy város komolyan veszi a kerékpárosokat, úgy a város fejlesztési terveiben annak fejlesztése minden esetben szerephez kell jusson. A már említett BYPAD minőségbiztosítási rendszer Európa-szerte egy jó eszköz arra, hogy a városi stratégiákban a kerékpáros fejlesztéseket minősítse, az ad-hoc rendszerektől a megfelelően integráltakig. A BYPAD rendszerrel megfelelően vonhatunk be érintetteket annak érdekében, hogy konstruktív és egyeztető módon határozzunk meg fejlesztési programokat. Az első ajánlott lépés egy **kerékpározási manager alkalmazása**: ez egy teljes állású munkatárs, aki felel a kerékpározási ügyekért és képes közvetíteni a különböző szereplők és osztályok között, ezáltal nagyban előrelendítheti a kerékpározás ügyét. Ideális esetben meghatározott éves keretösszeg felett is rendelkezik.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Richard Florida 2002 – *The Rise of the Creative Class*

<sup>13</sup> Full information is available through [www.bypad.org](http://www.bypad.org), including a list of certified BYPAD auditors all over Europe.

### 3 Kezdők, Haladók és Bajnokok

Amint egy város elkötelezi magát a kerékpározás fejlesztése mellett, felmerül a kérdés: hogyan tovább? A három irányelv-csomag és a 25 esettanulmány segítségünkre lesz az intézkedési formák és eszközök megtalálásában.

Természetesen nincs két egyforma város. Nincs egységes megoldás a városok kerékpárosbaráttá tételéhez. Az intézkedések és eszközök nem fogják mindenhol ugyanazokat az eredményeket hozni. Minden esetben a városunk vizsgálatával és az adatok beszerzésével kell kezdenünk: az útirányok, a kultúra, az attitűdök, az igények és a vágyak feltérképezésével. Minden városnak magának kell kialakítania az egyensúlyt az infrastruktúra fejlesztése és a népszerűsítés között; saját stratégiát és programot kell kialakítania, és annak megvalósulását követnie.

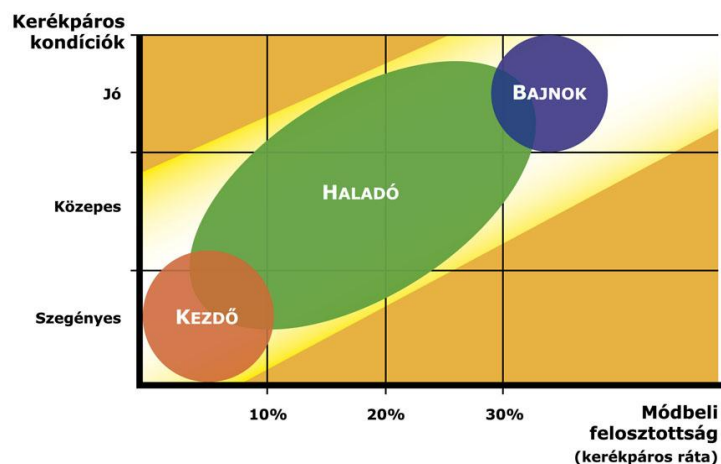
Mindazonáltal lehetséges néhány általános útmutatóval szolgálni. A BYPAD rendszer eddigi eredményei közül az egyik, hogy a szükséges eszközök a három fejlettségi szinten különbözőek.

#### 3.1 A kerékpáros fejlettségi szintek

Egy város kerékpáros fejlettsége két tényezőtől függ: a kerékpározás feltételeitől és a kerékpárosok arányától.

- **Mérje fel kerékpározás feltételeit:** mennyire biztonságos, könnyű, alkalmas és vonzó a kerékpározás jelenleg? Ez nagyban, de nem kizárólag a kerékpáros infrastruktúrától függ. Függ még a közlekedés intenzitásától és a sebességétől, illetve a közlekedési politikától, például a sebességcsökkentett vagy autómentes térségek mennyiségétől. Számít a város elrendezése is: a város aránylag tömött, sűrűn lakott, rövid távolságok vannak az úticélok között, vagy inkább terebélyes és autófüggő? A kerékpározás feltételei egy adott város különböző negyedeiben eltérőek lehetnek.
- **Mérje fel a kerékpárosok arányát:** a napi utak hány százalékát teszik meg kerékpárral? Ez egy egyszerű számításos méréssel elvégezhető, kérdezőbiztosok segítségével.

2. ábra: Kezdő, haladó és bajnok kerékpáros városok

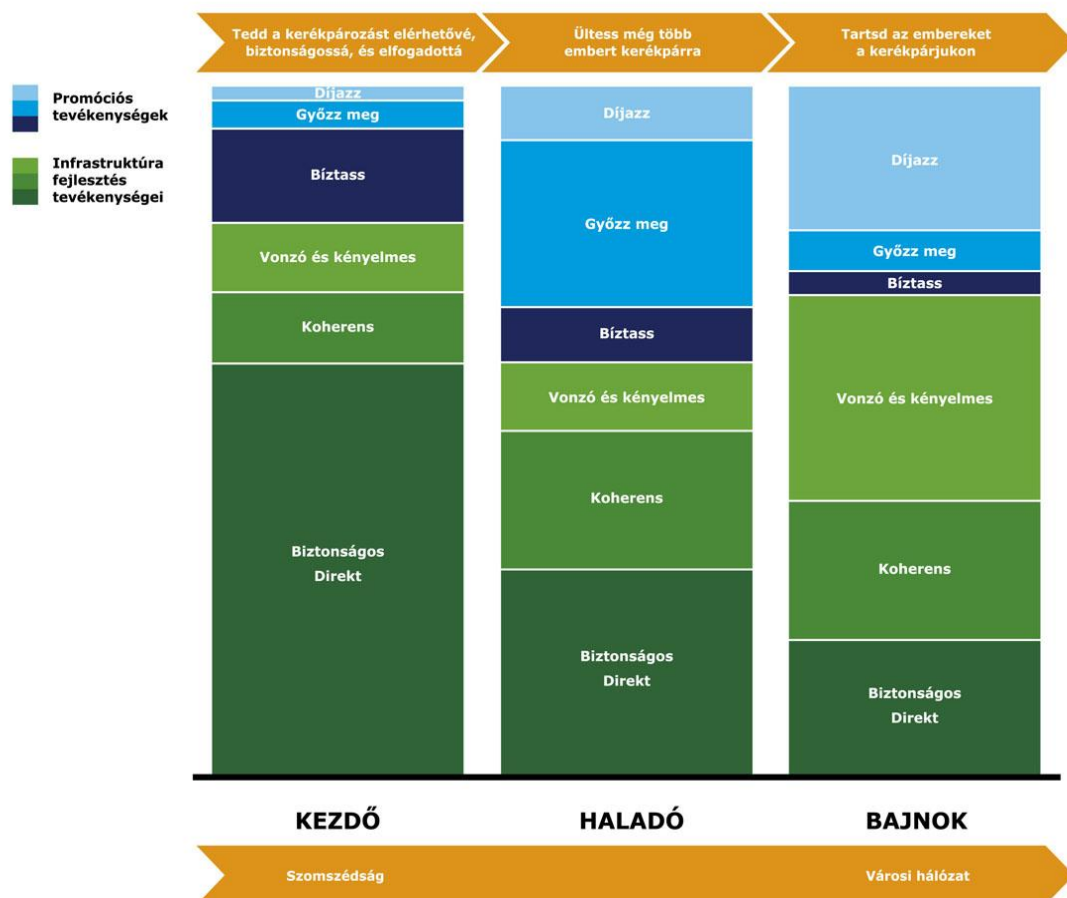


Általánosságban a kerékpárosok száma a kerékpározás feltételeinek javulásával egyenes arányban nő. Ez természetesen fordítva is igaz: a kerékpárosok számának növekedésével javulnak a körülmények is. A kezdőknek mind a kettőben alacsony adataik vannak, a bajnokoknak mind a kettőben magasak. Aligha találkozhatunk olyan várossal, amelyben egy magas szintű infrastruktúrát alig használnak, vagy a sok kerékpáros ellenére rettenetes feltételek vannak.

A legtöbb város a haladók sorában van, amely meglehetősen szórt eredményeket mutat, ezért a kihívásai is különbözőek. Bizonyos városokban aránylag magas a kerékpározók száma (10 és 30 % között), de rosszak az infrastrukturális feltételek, szintén mások igen sok erőforrást beleöltek az utak fejlesztésébe, ám mégis kevesen kerékpároznak.

A következő ábra egy sorrendet javasol a különböző szinteken álló városok kerékpáros-fejlesztési programjaihoz.<sup>14</sup> Nincs direkt összefüggés egy adott intézkedés és a kerékpáros közlekedés biztonsága vagy mérete között, de meg lehet határozni általános célokat és intézkedéscsoportokat, amelyek fejlesztése általános irányelv lehet mindegyik szinten. Ezen ajánlások összessége irányt mutathat a városoknak a kezdőtől a haladóig és még tovább. Nincs tudomásunk korábban ilyen ajánlásokról. Számos kiváló irányelv-csomag és ajánló létezik, melyeket olyan országok és városok hoztak létre, amelyek a bajnok csoportba tartoznak, de ezek visszariasztóak lehetnek és a kezdő, de még a haladó csoport számára is nehezen alkalmazhatóak.

3. ábra: A kerékpáros stratégia és feladatok sorrendje



<sup>14</sup> These recommendations are consistent with the BYPAD quality levels in cycling policy.

A diagram jó néhány elképzelést mutat be. A kerékpáros-fejlesztéseknek minden szinten különböző célokat kell szolgálniuk a kerékpározás feltételeinek megteremtésén át a biztonságos és megfelelő kerékpározás, majd a kerékpározás arányának további növeléséig.

Ez természetesen a tevékenységek (fejlesztések és népszerűsítés) megfelelő kombinációját feltételezi: kezdetben általában az infrastruktúra fejlesztése van előtérben, némi promócióval, majd az arány változik, ahogy a haladó szintre kerül a város. A diagram különböző területi szinteken is ajánlatokat tesz a városnegyed szintjétől a városi szintig.

Az itt vázolt ötleteket alább fejtjük ki.

A fenti diagram felosztásai a különböző tevékenységekbe fektetett erőfeszítést mutatja, nem pedig a költségeket vagy egyéb számszerűsíthető adatokat. Az infrastruktúrális költségek eleinte alacsonyak lehetnek, de városi szinten természetesen ez is emelkedik, különösen olyan beruházásoknál, mint nagy kerékpártároló rendszerek kiépítése vagy a kerékpáros felüljárók építése. A népszerűsítés költségei sokkal alacsonyabbak mint a beruházásokéi.

A diagram alapján minden intézkedés minden szinten alkalmazandó, ám különböző intenzitást követel – ez alapján a különböző szinteken különböző hangsúlyok léteznek. De egy adott városnak természetesen be kell számítani a helyi igényeket is, és úgy alakítani az eszközök felhasználását, ahogy az az ő esetükben a legnagyobb hatással lehet.

## 3.2 Kerékpározási szintek és a stratégiák keverése

Először is határozzuk meg a különböző fejlesztési szintek céljait és a változó arányt a infrastruktúrális fejlesztések és a népszerűsítés között.

**A KEZDŐ KERÉKPÁROS VÁROSOK** néznek szembe a legnagyobb kihívással. Se infrastruktúra, se kerékpáros kultúra, se biciklista. Ilyen esetben a kerékpározás fejlesztése szembe megy a „hagyományos irányokkal”, hiszen világos igény híján politikai támogatottságot és forrást is nehéz találni. Nos, hogyan kezdjünk hozzá?

Mindenekelőtt biztosak lehetünk abban, hogy létezik egy rejtett igény a mindennapi kerékpározásra. A legtöbb ember szeret kerékpározni, függetlenül a korától. A legtöbb városban a többség kerékpározik is, de inkább csak szabadidejében és a városon kívül.

No de miért nincsenek akkor napi kerékpáros közlekedők? Alapvetően azért, mert a lakosság úgy érzi, hogy a kerékpározás nem biztonságos és nincs megbecsülve. Vegyük a legrosszabb esetet: a legtöbb úton a közlekedés egyszerűen túl nagy és túl gyors a kerékpározáshoz. Talán vannak csendesebb és biztonságosabb környékek, de ezek nem elégségesek ahhoz, hogy a kerékpárosok otthonaikból elérjenek úticéljaikhoz. Emellett az utakat autókra tervezték, nincs hely kerékpárosoknak. Nincsenek kerékpárosbarát intézkedések: nincs kerékpárút, kerékpársáv, figyelmeztető jelzés, se tároló. A legtöbb esetben semmi sem utal arra, hogy a kerékpározás egyáltalán elképzelhető.

Ilyen körülmények között – érthető módon – a legtöbb ember bizonytalanná válik, nem tartja biztonságosnak és kényelmesnek a kerékpár használatát. Csak a keményvonalas kerékpárosok képesek ilyen körülmények között is tekerni: navigálni a veszélyes, zsúfolt úton, vagy komplikált, nyugodt ámde hosszadalmas útvonalakat keresni. Az autósok hozzáállása tovább ront a helyzeten: mivel nincsenek hozzászokva, az autósok nem felkészültek a kerékpárosokra, és találkozáskor rosszindulatúak, felelőtlen betolakodókként bánnak velük.

Hogyan fordíthatnánk meg a dolgokat és bíránk rá az embereket arra, hogy többet kerékpározzanak? Egyértelmű, hogy első lépésként határozottan és érezhetően javítanunk

kell a kerékpározás feltételeit, így az infrastruktúra fejlesztése a legjobb népszerűsítés. Döntő és elsődleges a kerékpározás biztonságosabbá tétele. A kerékpározásnak helyet kell biztosítani a nyilvános térben, hogy egyértelművé váljon, hogy a kerékpározás egy lehetséges és megbecsült része a napi közlekedésnek. Végül ez mutatja a leginkább a helyi döntéshozók elkötelezettségét.

Ez, mint később részletezzük, nem azt jelenti, hogy azonnal egy teljes városra kiterjedő kerékpáros hálózatot kell teremtenünk. De az emberek csak akkor fogják megváltoztatni a viselkedésüket, ha jelentős változásokat látnak egy területen. Ha a kerékpározás veszélyes, nem reális csupán a népszerűsítésre támaszkodni a mentalitás megváltoztatásához: keveseket fogunk tudni meggyőzni, és a legtöbben felelőtlenül fogják tartani a stratégiánkat.

Mindemellett a létrehozott infrastruktúrális fejlődést szükséges promótálni és igyekeznünk kell arra bírni a lakókat, hogy használják őket. A kommunikációt akár a kerékpáros fejlesztési program elfogadásával megkezdhetjük. Ez a hagyományos autós kultúrában feltűnést fog kelteni, és a kerékpározást megbecsültté teszi a közlekedésben.

Amint egy város elérte a **HALADÓ KERÉKPÁROS VÁROS** szintjét, és a város sok részében kényelmes és biztonságos kerekézni, a kerékpárosok száma és jelenléte is egyértelművé válik a nyilvános térben. Egyre erősebb az igény a fejlesztésekre, habár nehéz megítélni még a potenciált, de a kerékpáros közösség elismertté és nyomásgyakorló tényezővé válik. Ezen a szinten folytatni kell a törekvéseket arra, hogy szélessük és mélyítsük a biciklis infrastruktúrát. Ugyanakkor még mindig rengeteg lehetőség van az autós útvonalak biciklis útvonalakká változtatására. Ezért a népszerűsítés arra szolgál, hogy újabb embereket győzzünk meg a kerékpározásról.

A **BAJNOK KERÉKPÁROS VÁROSOK**ban a legtöbb rövid távú úticélt gyalog vagy kerékpárral érik el a lakosok, egy igazán kiterjedt és jól tervezett kerékpárosshálózat használatával. Itt már nem szükséges meggyőzni az embereket a kerékpáros közlekedés hasznáról: a cél az, hogy a kerékpáron tartsuk őket. A kerékpárosok igényei egyre magasabbak lesznek, így az infrastruktúrális beruházások ismét előtérbe kerülnek, kényelmesebb, jobb minőségű utakat, kiegészítő szolgáltatásokat igényelnek. A promóció itt a kiegészítő szolgáltatásokra és a mindennapos kerékpárhasználat egyéb előnyeire kell, hogy koncentráljon, hogy kifejezzük megbecsülésünket a kerékpárosok felé.

### 3.3 Infrastruktúra a kerékpáros negyedtől a kerékpáros városig

Nézzük meg közelebbről a kerékpáros fejlesztési szintek infrastruktúrális igényeit. Persze a bajnok városok mintáértékűek, de egy kezdő vagy egy haladó szintnek nem kell azonnal nagyot ugrania.

Először is oszlassunk el egy elterjedt tévképzetet: a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése nem azt jelenti, hogy egy a jelenlegi utaktól elkülönített, egész várost behálózó kerékpáros úthálózatot kell építeni. Jószándékú, de félrevezető szándék a kerékpárosok távol tartása a közlekedéstől, hiszen ezzel nem nő a biztonságérzetük, ellenben a közlekedés sebessége és mérete sem csökken. Ma már köztudott, hogy az utaktól elkülönített kerékpárutak növelik a kereszteződések balesetveszélyességét, a fix útvonalak pedig elveszik a kerékpáros útvonalválasztási szabadságát, különösen, ha azok használata kötelező. Az ilyen nagy kerékpáros fejlesztési tervek nagyon drágák és időigényesek, és anyagi forrást találni a megvalósulásukra lehetetlennel határos. Ha azt hisszük, hogy ez az egyetlen járható út,

akkor úgy tűnik majd, hogy a terv kivitelezése előtt semmi sincs elvégezve, és ez oda vezet, hogy nem is történik majd semmi. Ha mégis, ez azt jelenti, hogy egymástól elszigetelten valósulnak meg összeköttetés nélküli kerékpárutak, egy-egy más jellegű fejlesztés mellett nagyon hosszú idő alatt, és nem gyakorolnak igazán nagy hatást a kerékpározás elterjedésére.

A legtöbb kézikönyvben a holland példa a legelfogadottabb kiindulási pont az infrastruktúrális fejlesztés területén. Az ideális kerékpáros hálózat **biztonságos** utakból áll (ahol a forgalomcsökkentés révén alacsony a sebesség és az utat megosztva használja a kerékpáros és az autós), **közvetlen** (a kerékpárost a lehető leggyorsabb és legrövidebb úton viszi úticéljához), **koherens** (összeköttetésben áll a többi kerékpáros úttal), **kényelmes** (jó minőségű és jól használható), **vonzó** (a kerékpárost kellemes környezetben vezeti át).

Ha mindezen kritériumok egyformán fontosak, akkor fel kell állítani prioritásokat. Mik a legfontosabbak egy KEZDŐ KERÉKPÁROS VÁROS számára? A biztonság és a közvetlenség: az emberek akkor ülnek biciklire, ha biztonságosan és gyorsan tudnak eljutni közeli uticéljukhoz. Ez tehát azt jelenti, hogy a kohézió, azaz a hálózatosodás kerül háttérbe és egy-egy kisebb terület előtérbe.

A városoknak először is ki kell választani olyan környékeket, ahol jók a lehetőségek egy biztonságos kerékpárosbarát fejlesztésre. A területen szisztematikusan fejlesztjük a kerékpáros kondíciókat, így a helyiek egyre többen fogják a helyi távokra a kerékpárt használni. Ez másokat is kerékpározásra fog biztatni, sokkal inkább, mintha hosszú utakat terveznének, amelyből egy-egy szakaszt tudunk csak megvalósítani.

- A kiemelt lakónegyedek kijelöléséhez fel kell mérnünk azokat a területeket, ahol jelenleg is alacsonyabb a forgalom. Például olyan külvárosi lakónegyedeknek lehetnek jó adottságai, ahol mellékutakon lehet vezetni a kerékpárosokat az iskolákhoz, kulturális intézményekhez, boltokhoz, közlekedési csomópontokhoz.
- A kiválasztott negyedben bármilyen, már létező kerékpárosbarát intézkedést fenn kell tartani és fejleszteni. Ugyanakkor a legtöbb esetben az ilyen környezetben az autós közlekedés könnyedén keverhető a kerékpárossal, hiszen a közlekedés mértéke alacsony és lassú. A feltételek javítása érdekében az ún. „láthatatlan infrastruktúrára” van szükség: forgalomcsökkentésre, forgalomcsillapításra, nem pedig kerékpáros sávra. A forgalomcsökkentés azt jelenti, hogy az autós forgalmat a nagyobb utakra tereljük. A legjobb intézkedés az, ha oszlopokat helyezünk egyes utakra, így elzárjuk róla az autókat, de engedjük a gyalogosokat és a kerekezőket. Kevésbé direkt forgalomcsillapítást eredményez az útszűkületek, fekvőrendőrök, 30-as közlekedési táblák, pici körforgalmak, lakóövezetek létesítése. A hely lakosok általában üdvözlők ezeket az intézkedéseket, hiszen sok közösségi előnye van: biztonságosabb, csendesebb lakókörnyezet, jobb minőségű közösségi terek.
- Emellett jónéhány utcai kerékpárparkolót kell létesíteni, mindenekelőtt a közlekedési csomópontokon és forgalmas területeken. Akár környéki kerékpáros garázst is építhetünk olyan helyekre, ahol a lakosok nem tudják megoldani a kerékpárok elhelyezését éjszakára (pl. Lakótelepeken)

Amint a negyed rendelkezik megfelelő kerékpáros infrastruktúrával, alapszintű népszerűsítésnek elégnek kell bizonyulnia ahhoz, hogy elkezdjék használatba venni az utakat. Mivel a fejlesztés hatása azonnali és pozitív, számíthatunk rá, hogy hasonló közösségek is igényelni fogják az ilyen fejlesztéseket. Mihelyt egyre több negyed válik kerékpárosbaráttá, ezek összeköttetésével már el is indul a hálózatosodás.

A HALADÓ VÁROSOK már rendelkeznek alapvető kerékpáros ellátottsággal, különböző fokon különböző területeken. A **biztonság** és a **közvetlenség** még mindig fontos, de egy új dologra, a **kohézió** megteremtésére is érdemes már koncentrálni. Össze kell kötni a létező szomszédsági kerékpárutakat és tovább kell őket fejleszteni, hogy a kerékpárosok nagyobb területet is bejárhassanak a városon belül. Ez egyben azt is jelenti, hogy bonyolultabb, forgalmasabb utaknál és csomópontokon kell dolgoznunk. Itt az alábbi lehetőségeket érdemes alkalmazni:

- A hálózat gerincét alkotó utakat kell kijelölnünk és ott megfelelő, jó minőségű utakat kialakítani, ahol hosszabb távok is megtehetőek városi környezetben. Ezáltal lehetségessé válik az ingázás a periféria és a belváros között, akár napi, akár rekreációs céllal.
- Le kell küzdenünk a legfontosabb akadályokat. A fontos csomópontokat biztonságossá kell tenni, például kerékpárbarát körforgalmak vagy jelzőlámpák alkalmazásával. De egyes helyeken nagyobb fejlesztéseket követel a kerékpárosok biztonságos és kényelmes átvezetése, például sztrádák, patakok, vasút átjárásához akár felüljárót vagy kerékpáros alagutat kell létesíteni, melyek
- A hálózatszerű felépítés segítségével el lehet kerülni a hosszadalmas kitérőket. olcsó szabályozási beavatkozásokkal sokat tehetünk, egyirányú utak, táblák, festett figyelmeztetések és útvonalvezetés, vagy akár szembejövő kerékpárforgalom kialakításával. Ezeket a forgalmi újításokat azonban minden esetben erős minőségi szabályozásnak és folyamatos kontrollnak kell kiegészítenie.
- A kerékpárosbarát városközpont(ok) kialakítása sétálóutcákkal jól tesz a kereskedelemnek, így munkahelyteremtő ereje is van.
- A közösségi kerékpárrendszer kialakítása szintén nagyban elősegíti a kerékpárhasználók számának növekedését, hiszen az is kerékpározhat, akinek nincsen saját kerékpárja (látogatók, turisták).
- Biztonságos, zárható és őrzött kerékpártárolók kialakítása szükséges nagyobb közlekedési csomópontokon.

A **HALADÓ** szinten a hálózat kialakítása nagyfokú rugalmasságot, az adott helyzet kreatív kihasználását és jó tervezést igényel. A kezdeti lehetőségek felmérése, a fontos úticélok megnevezése, és a hálózati tervek kialakítása jó alapként és motiváció gyanánt is szolgálhat a lokális közreműködőknek. Ezt az átfogó tervet minden esetben csiszolni, javítani kell, amint egy-egy területen megvalósulnak a kerékpárosbarát utak. A teljes hálózatot figyelni, ellenőrizni, értékelni és fejleszteni kell.

A **BAJNOK** városokban kiterjedt, biztonságos hálózat áll rendelkezésre, és a kerékpár mindenhol megszokott és bevett közlekedési eszköz. A kerékpárosok elég bátrak lesznek ahhoz, hogy még jobb minőséget kérjenek. Ahhoz, hogy a kerékpárosok folytassák a tekerést, **kényelmes** és **vonzó** útvonalakat kell teremtenünk.

- A meglévő infrastruktúra fenntartása alapvető fontosságú. Az utaknak jó minőségűeknek és minden évszakban használhatónak kell lenniük. A kívánatos minőséget ellenőrizni, a hibákat szükség esetén javítani kell.
- Szükséges lehet egyes útvonalak fejlesztése, a sávok szélesítése. Amennyiben a kerékpáros forgalom nagy mértékű, az autós infrastruktúra kárárra kell a kerékpározásnak nagyobb teret adni (pl. parkolósávok felszámolásával.)

- Fejleszteni kell a kerékpáros forgalom átfolyását és sebességének növelését: kerékpárosoknak kedvező forgalomszabályozást kell létrehozni, közlekedési lámpákat beállítani.
- A bajnok városokban már megfelelő támogatottsága és oka van a magas szintű infrastruktúrális fejlesztéseknek. A kerékpáros hidak új összekötést létesíthetnek és meghatározó elemei lehetnek a városrész építészeti képének. A közlekedési csomópontokban nagy befogadóképességű kerékpárparkolók kerülhetnek kialakításra, amelyek kombinálják a parkolást különböző szolgáltatásokkal (pl. szervíz). Az ingázók részére autós-kerékpáros parkolókat kell kialakítani a város széleken, ahonnan könnyedén megközelíthetik a várost.

További tippet az Infrastruktúra és az Elektromos kerékpár című esettanulmányokban találhatunk.

### 3.4 Promóció: Biztatás, Meggyőzés, Jutalmazás

A kerékpározás népszerűsítése igen kifinomult lett. Ma már tudás, tapasztalat és bevált gyakorlatok széles tárháza érhető el különféle célcsoportokra lebontva, melyek a szemléletformálás vagy képzés üzeneteinek eljutattási időpontját, helyét, és formáját is meghatározzák.<sup>15</sup>

A népszerűsítés fókusza szintén a város kerékpáros fejlettségétől függ.

A **KEZDŐ** városokban a legjobb, ha a promóció arra koncentrál, hogy azokat biztassa kerékpározásra, akikhez közel áll a kerékpározás és egy kis biztatás is elég, hogy többet használják a biciklit. Őket a legegyszerűbb meggyőzni és szinte azonnal láthatóvá válik városunkban a kerékpározás.

- A kerékpározás fejlesztési terveinek és elért eredményeinek reklámja elengedhetetlen, egyrészt, hogy a városlakók érzékeljék a városvezetés elkötelezettségét, másrészt, hogy az új utak használatára biztassuk őket, és megadjuk nekik a lehetőséget, hogy felfedezzék az új hálózatot. Ez arra bátorítja a napi szinten vagy alkalmanként kerékpározókat, hogy többet tekerjenek, a rekreációs céllal kerékpározókat pedig arra, hogy kipróbálják a napi közlekedésben is magukat.
- Fejleszteni kell a szemléletformálást és az információs eszközöket. Kampányok, kerékpáros térképek, útvonaltervezők, útszakasz-avató ünnepségek: ez csupán néhány ötlet a kezdethez.
- Kerékpáros események jó alkalmat adhatnak az embereknek, hogy kipróbálják a kerékpárt és magukat városi közlekedésben. Városvezetők is részt vehetnek egyes lokális bejárásokon, ahol a kerékpáros igényeket és lehetőségeket mérjük fel. Kerékpáros fesztiválok és vezetett túrák lehetőséget adnak a polgároknak az utak megfelelő és biztos használatára, a biciklizés örömeinek felfedezésére. Az autómentes napok a legmegfelelőbbek a kerékpárbarát fesztiválok rendezésére, ahol a kerékpáros cégek bevonásával tesztek, ismertető és egyéb ismeretterjesztő elemek is bekapcsolhatóak.

A **HALADÓ** városokban az a cél, hogy minél több embert elérjünk és kerékpározásra készítsünk. A fő cél az, hogy meggyőzzük és aktiváljuk azokat, akik még mindig hezitálnak,

<sup>15</sup> Probably the most comprehensive English language overview is offered in Marketing Cycling Handbook 2004: Bike for all. National Cycling Strategy Board.



gyerekektől az idősekig, az ingázóktól a hobbikerékpárosokig mindenkit. A promóciónak a kerékpározás előnyeit és pozitív hatásait kell hangsúlyoznia: kerékpározni menő, vidám, egészséges, gyors, előnyös, és függetlenné tesz.

- A különböző célcsoportspecifikus kampányokba partnereket vonhatunk be. Iskolák, dolgozók, boltok részére indíthatunk különböző kampányokat, pl. Bringázz a Munkába, kerékpárosverseny vagy Kerékpárbarát Munkahely program.
- A bizonytalan kerékpárosok vagy az iskolások nagy hasznát vehetik a szervezett tesztutaknak, képzésnek és oktatásnak. Megtanulhatnak biztonságosan közlekedni, és megismerhetik a legjobb útvonalakat.
- A kerékpáros biztonsági kampányok mind a kerekezők, mind az autósok figyelmét felhívják a veszélyekre, az utak baráti megosztására, az egymásra való figyelem és a láthatóság fontosságára.
- Pénzügyi előnyök biztosítása is megfontolható, például adókedvezmények biztosítása egyes kerékpártípusokra, vagy kedvezmények biztosítása a helyi cégeknek akkor, ha kerékpárosbarátok.

A **BAJNOK** kerékpáros városokban már rengetegen kerékpároznak a város kiterjedt úthálózatán. Mindannyiukat a kerékpárjukon kell tartani. A népszerűsítésnek folyamatosan támogatnia kell a kerékpározást.

- Még részletesebb és több információt kell eljuttatni a kerékpárosokhoz. Az utak felfestése, a kerékpáros térképek és a kerékpáros honlap rendszeres karbantartást igényelnek. A hálózat most már megfelelő arra, hogy különböző útirányokra egyedi igényekre szabott útterveket készítsünk: legjobb, leggyorsabb, legkönnyebb, legbiztonságosabb.
- A Kerékpáros Központok létesítése szintén időszerű, itt a térképtől a szervízen át a kerékpárok és kiegészítők bérléséig sokféle szolgáltatás kialakítható. Látogatók, turisták vagy új lakók könnyedén juthatnak benne információhoz vagy akár kis ajándékcsomaghoz is, amely a fenntartható városi közlekedést mutatja be.
- Kapcsolt szolgáltatások és termékek is kialakíthatóak, úgymint kombinált bérletek (kerékpár-vonat-helyi közlekedés), őrzött kerékpártárolók szervízzel stb. Kerékpáros események, fesztiválok és konferenciák is színesíthetik a szolgáltatásokat.
- Személyre szabott marketingkampányok is indíthatóak a legóvakódóbb célcsoportok bevonására.
- A város elkezdheti rekámozni magát, mint kerékpárbarát város. Kerékpáros számlálók építhetők a közterekre. A városi arculattervező osztály készíthet promóciós anyagokat az új imázs megerősítésére, és elkezdhet olyan nagy nemzetközi események fogadásáért is versenyezni, mint a Velocity. A kerékpáros divat és kiegészítők kínálata a kerékpározást trendivé teheti.

A promóciós technikákról és eszközökről az esettanulmányokból tudhatunk meg többet és részletesebben. Az Elektromos kerékpárokról szintén külön útmutatóban tájékoztatunk.

### 3.5 Egy kerékpáros politikai kultúra felé

Egy friss tanulmány, amely 10 bajnok szinten levő kerékpáros város elemzése alapján készült, a siker kulcsaként két tényezőt állapított meg: a **hosszútávú elkötelezettséget és**

**az integrált kerékpáros fejlesztést.**<sup>16</sup> A konkrét stratégiák és igények különbözőek lehetnek, de a kulcs az, hogy folyamatosan és állandóan törekedjünk a kerékpározás fejlesztésére.

A három fejlettségi szinten folyamatosan szükséges a stratégia erősítése, fejlesztése. A BYPAD rendszer kiváló eszköz a helyi politikai törekvések vizsgálatára. Emeljünk ki három fontos elemet a kerékpáros politika fejlesztése közül:

- A kerékpáros fejlesztési politika integrált, azaz szerves része kell, hogy legyen minden város fejlesztési tervének. A kerékpáros menedzsernek határozott szerepe és a hatásköre kell legyen. A kerékpározás igénye minden osztályon meg kell jelenjen, különösen a közlekedési infrastruktúrával, közterülethasználattal, közlekedésmenedzsmenttel és városképpel foglalkozó osztályokon. A szabályozási eszközöket ehhez kell igazítani, úgymint kötelezően előírt kerékpártárolók építése új társasházak építésekor vagy közintézmény fejlesztésekor, vagy kerékpáros auditálás bevezetése új kerékpárút esetén. A városnak jó, ha együttműködik más városokkal a kerékpáros fejlesztési politika kialakításában. Komplex integrált fejlesztési tervek szükségesek amelyek minden esetben tartalmaznak kerékpáros fejlesztéseket.
- A kerékpáros fejlesztések területének kiemelt feladata kell legyen a kutatás és a folyamatos ellenőrzés, amelynek alapján a tudásunk és az innovációs készségünk nőhet. A kerékpárosoknak meg kell teremteni a lehetőséget visszajelzések adására, telefonon vagy akár netes fórumokon amelyet gyorsan meg kell válaszolni és a hibákat korrigálni. Köztéri kerékpáros számlálók fontos addot szolgáltathatnak az utak használatáról. Készíthetünk különböző kérdőíves felméréseket is, hogy megismerjük az igényeket. A kerékpáros biztonság kérdése mindig kiemelt kell legyen, és az estleges balaseteket alaposan ki kell vizsgálni. A város indulhat közösen más városokkal kutatási vagy egyéb kerékpáros fejlesztésekkel kapcsolatos projektekben.
- Az önkormányzatnak fel kell építenie egy jól működő hálózatot, amelynek tagjai civil szervezetek éppúgy mint kerékpározásban érdekelt cégek. Az ő tapasztalatuk a témában nagyon értékes. Segítségükkel fejleszthetjük a kerékpáros terveinket, támogathatják elképzeléseinket, és nem utolsó sorban segítségünkre lehetnek a feltérképezésben és egyéb megvalósításhoz szükséges feladatokban.

<sup>16</sup> Dirk LIGTERMOET, **Fietsberaad Publicatie n° 7: Het fietsbeleid van de Europese toppers: langdurig en integraal**, 2009; An earlier version is available in English: **Publication n°7: Continuous and integral: The cycling policies of Groningen and other European cycling cities**, 2006