

**Több kerékpározást a kis-, és közepes méretű városokba 2020-ig!**

**A STRATÉGIAI TERVEZÉS, MINT A MOBILITÁSKULTÚRA RÉSZE**

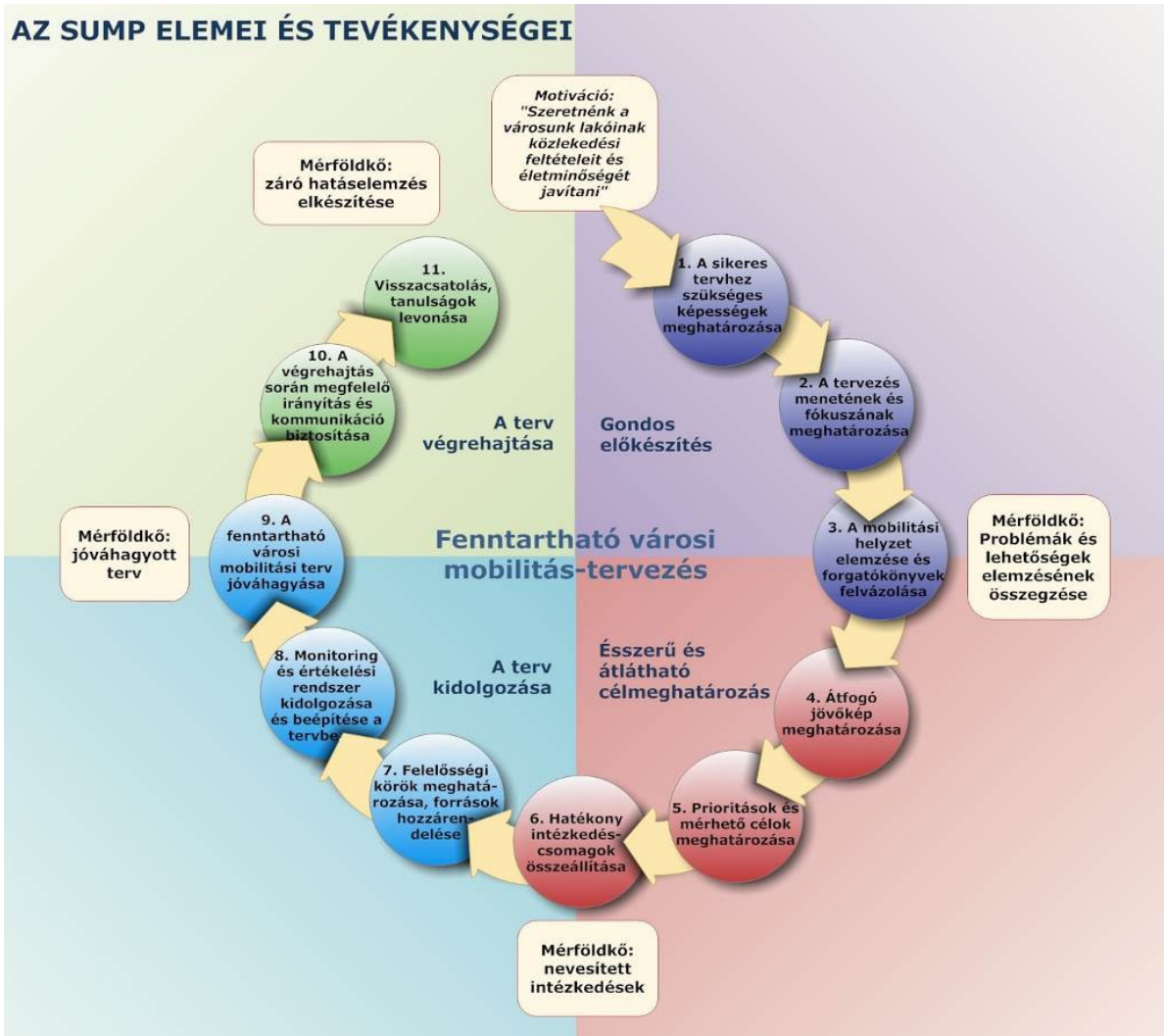
A kerékpáros közlekedés népszerűsítése szempontjából a tervezés kiemelkedő fontosságú. Ennek legfőbb célja a meglévő hiányosságok felszámolása, a megfelelő célok meghatározása és az erőforrások hatékony felhasználása. A stratégiai tervezés másik fontos szerepe a különböző, egymással néha ütköző érdekek összeegyeztetése. Mivel a kerékpározás tervezése nem különülhet el az egyéb közlekedési módok és a városfejlesztés elemeitől, vagy éppen a pénzügyi és általános politikai környezettől, elengedhetetlen a különböző célok összehangolása. A tervezés folyamán célok kerülnek meghatározásra, ha ezek összhangban vannak az egyéb tervekkel és érdekekkel, akkor megvalósításuk is könnyebb.

**Integrált közlekedéspolitikai**

Az elmúlt évtizedekben számos város kezdte népszerűsíteni a kerékpározást, mint a városi közlekedés egyik módját. Ugyanakkor csak kevés településnek sikerült a biciklis közlekedést teljes mértékben integrálnia a közlekedési rendszerébe.

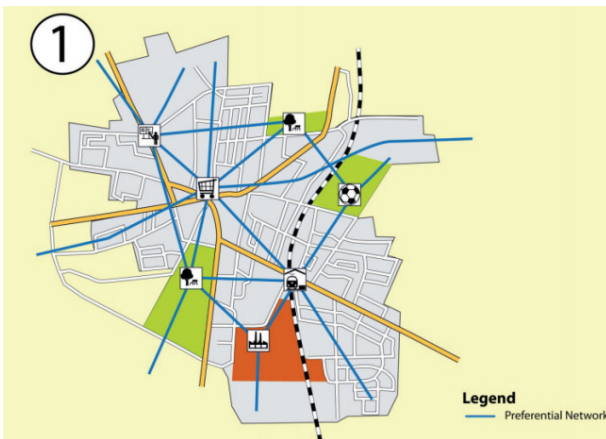
**Fenntartható városi mobilitás terv (SUMP)**

A településtervezés és a közlekedéstervezés szorosan összekapcsolódik. Az utazás mindig valamilyen céllal történik: munkába járás, vásárlás, stb. Mivel napjainkban mindezek a térben egyre inkább elkülönülnek, az embereknek egyre többet kell utazniuk.



## Kerékpárforgalmi hálózat tervezése

Stratégiai szinten a kerékpárforgalmi hálózat tervezésénél a legfontosabb az, hogy a hálózat összefüggő, egymáshoz kapcsolódó szakaszokból álljon, azaz a kerékpárosok a lehető legtöbb helyre eljussanak kerékpárosbarát útvonalon. Emellett természetesen fontos a megfelelő minőség és a kapcsolódó szolgáltatások is.



## Különböző funkciójú útvonalhálózatok összekapcsolása

Általában két különböző funkciójú kerékpáros útvonalhálózatról beszélhetünk: a közlekedési és a turisztikai/szabadidős használatra tervezettől. Ahol a két hálózat találkozik, egybeesik, természetesen ki kell használnunk a lehetőséget a két hálózat integrálására. Az elvárások egy bizonyos szintig mindkét hálózattípusnál nagyon hasonlóan, így mindenki csak nyer, ha a hálózatok egymással összhangban kerülnek

fejlesztésre.



A kerékpáros útirányjelző táblák kialakításáról és elhelyezéséről a vonatkozó Útügyi Műszaki Előírás rendelkezik. (Forrás: Wrocławsko Inicjatywa Rowerowa)

## A kerékpárosbarát tervezés és a kerékpározás népszerűsítésének intézményesítése a helyi önkormányzatoknál

A kerékpározás ügyének előmozdítása helyi szinten nagyban függ a politikai szándéktól. Ugyanakkor fontos ezen ügy intézményesítése az önkormányzati adminisztráción belül is. Ehhez jó alapot teremthet a kerékpározás ügyének beépítése a tervezési folyamatba, de a leghatékonyabb megoldás természetesen egy, a kerékpáros ügyekért felelős ügyintéző kinevezése és a megfelelő források rendelkezésre bocsátása. A német, holland és egyéb országok tapasztalatai is azt támasztják alá, hogy felelős személy szükséges a hatékony előrehaladáshoz.

## BYPAD és egyéb, a kerékpáros fejlesztési terveket értékelő módszerek

A „BYPAD” rövidítés a Bicycle Policy AuDit, azaz Kerékpáros Fejlesztés Auditja kifejezést takarja. Ez gyakorlatilag egy belső audit módszertan, amelynek segítségével az önkormányzat a teljes körű minőségirányítás módszereit alkalmazva értékelheti és javíthatja saját kerékpáros fejlesztési stratégiáját. (lásd: [www.bypad.org](http://www.bypad.org)).



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

**A PROJEKTRŐL:** A Mobile2020 projekt 2011-ben indult útjára azzal a céllal, hogy a kerékpárosbarát mobilitás-kultúrát helyi szintre vigye. A projekt 11 ország kis-, és közepes méretű városaiban (lakosság: <350.000 fő) igyekszik népszerűsíteni a kerékpárosbarát mobilitás-szervezést, így járulva hozzá országoként akár 90,000 tonna éves széndioxid kibocsátás-csökkentéshez. A projekt az Európai Unió támogatásával valósul meg.