



Jó gyakorlatok a kerékpáros biztonság területén – tájékoztató broszúra

Kerékpáros stratégia

Áttekintés

A kerékpározásról szóló stratégiai dokumentum célja a **biciklizés népszerűsítése** egy adott régióban/országban. Egy ilyen dokumentum elfogadása nagyban hozzájárulhat a **fenntartható megélhetés, a társadalmi inklúzió, és a környezetvédelem előmozdításához, a népesség egészségének és biztonságának javításához, a gazdaság jóléthez, valamint az életszínvonal növeléséhez is**. Az alábbiakban bemutatunk pár példát a globális, EU-s és nemzeti szintű stratégiákról.

Az olyan **globális/ENSZ-szintű** politikák, mint a Párizsi Megállapodás [1], a fenntartható fejlesztési célok [2], valamint az Új városfejlesztési menetrend [3] komoly elköteleződést képviselnek az aktív közlekedési módok, például a biciklizés népszerűsítése mellett. A kerékpáros intézkedések helyi szintű végrehajtása szerves részét képezi a globális szintű dokumentumok megvalósításának.

Az **EU-s stratégiai dokumentumok** alapvető fontossággal bírnak a belső és külső politikák bővítése szempontjából. Épp ezért a fenntartható közlekedési módok és a biciklizés ágazatokon átívelő előnyeinek hangsúlyozása alapvető fontosságú a Párizsi egyezmény, valamint a fenntartható fejlesztési célok megvalósítása szempontjából. Az EU-s szintű stratégiák egyik kiváló példája az **EU Kerékpáros stratégiája** [4], amely egyfajta iránymutatásként szolgál, valamint Európai Unió, nemzeti, regionális és helyi szintű ajánlásokat tartalmaz. A dokumentumban megfogalmazott ajánlások képesek nagyban hozzájárulni a kerékpározás helyzetének javításához az Európai Unió egészén belül, továbbá végrehajtásuk esetén még több embert motiválnak majd kerékpározásra.

Számos EU-s tagállam dolgozott már ki és valósított meg önálló, nemzeti kerékpáros programot. Ezek a nemzeti stratégiák és/vagy akciótervek olyan feladatokat és célokat irányoznak elő, amelyek a kerékpározás nemzeti szintű előmozdítását szolgálják. A nemzeti kerékpáros stratégiák lehetővé teszik a nemzeti kormányok számára, hogy egyértelmű keretbe foglalt támogatást biztosítsanak a kerékpározás országos népszerűsítésére. A fent említett stratégiáknak azt az üzenetet kell közvetítenie a regionális és helyi kormányzatok felé, hogy a kerékpározás fontos, és hogy a hatáskörükbe tartozó kormányzati kezdeményezésekben is helyet kell kapnia. A **nemzeti kerékpáros stratégiáknak** ideális esetben a következő területekre kell kiterjedniük: **a kerékpáros politikák** (a vertikális és horizontális szinten egyaránt) **koordinációjára**, a **legjobb gyakorlatok megosztására**, a helyi és regionális önkormányzatok **kapacitásépítésére**, a kerékpáros infrastruktúra-beruházások **társfinanszírozására**, valamint a **kísérleti projektek, kutatások és figyelemfelkeltő kampányok finanszírozására** [4].

A megoldás által orvosolható problémák

A megfelelő stratégiai talapzat az előfeltétele annak, hogy **a kerékpáros közlekedést a többi közlekedési formával egyenrangúan kezeljük**, és hogy segíthessünk a döntéshozóknak a **prioritások** meghatározásában. Bizonyított tény, hogy a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése jelnetős változásokat eredményezhet **az egyes közlekedési módok megoszlásában** a biciklizés javára (akár 11-48%-os növekedés is elérhető, ahogy az a [6]-os számú hivatkozásban említésre került) – egy ilyen változás eléréséhez azonban elengedhetetlen a stratégiai tervezés.

Ugyanakkor a kerékpározás egyre növekvő népszerűsége a világ számos városában jól mutatja, hogy igenis lehetséges átformálni az emberek viselkedését, még az olyan helyeken is, **ahol az infrastruktúra kiépítettsége minimális vagy kevésbé ideális**, ahogy az [5]-ös számú hivatkozásban is említésre kerül. Az elköteleződés előmozdítása kritikus fontosságú abban, hogy az embereket a szándék meglétén túl cselekvésre is ösztönözzük, és a kissé rámenősebb stratégiák, amelyek csupán elenyésző kezdeti erőfeszítést igényelnek, kimondottan **sikerseknek bizonyultak az új és alkalmi kerékpárosok arra bátorításában, hogy „adjanak egy esélyt” ennek a közlekedési módnak.**

Jellegzetességek

Intézkedés	Költségek	Intézkedés élettartama	Hatékonyság
Cycling strategy [7]	€€€	⌚⌚⌚	🚲🚲🚲

Megvalósítással járó előnyök

	A közösségek egészségéhez és aktivitásához való hozzájárulás az intézkedések sikeres megvalósítása és kiaknázása esetén
	Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának visszaszorítása az intézkedések sikeres megvalósítása és kiaknázása esetén
	A kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése az intézkedések sikeres megvalósítása és kiaknázása esetén
	A veszélyeztetett úthasználók hatékonyabb képviselete és a mobilitási tudatosság növelése

	Olyan egyértelmű célok megfogalmazása , amelyekért a közösség együtt dolgozhat
---	---

Megvalósítással kapcsolatos problémák

	A stratégiákban megfogalmazott célok néha túlságosan ambiciózusak
	A kormányzati politikák területén történő irányváltások (például a választásokat követően) részlegesen vagy akár teljesen is érvényteleníthetik a dokumentumokban lefektetett politikákat

Példák

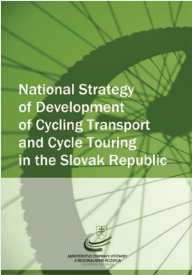
Ausztria – Kerékpáros főterv 2015-2020

Az osztrák mezőgazdasági, erdőgazdálkodási, környezetvédelmi és vízgazdálkodási minisztérium által 2015 májusában kiadott Kerékpáros főterv átfogó célkitűzése az volt, hogy **növelje a kerékpárosok arányát a többi közlekedési módhoz képest**. Ezt többek között a **minőségi kerékpáros infrastruktúrába történő befektetések**, valamint a napi szintű figyelemfelhívás útján igyekeztek megvalósítani A tervben meghatározott prioritások a következők: **befektetések ösztönzése** minden lehetséges szinten a kerékpározás előmozdítása érdekében; **kerékpárosbarát körülmények** megteremtése, például az infrastruktúra megszilárdítása által; információs és figyelemfelhívó kampányok szervezése; a más közlekedési módokkal való koordináció optimalizálása; a biciklizés, mint egészséges közlekedési mód népszerűsítése [8, 11].



Szlovák Köztársaság - Nemzeti stratégia a kerékpáros közlekedés és a kerékpáros túrázás fejlesztésére a Szlovák Köztársaságban

A „Nemzeti stratégia a kerékpáros közlekedés és a kerékpáros túrázás fejlesztésére a Szlovák Köztársaságban” egyértelmű irányelveket és intézkedéseket fogalmaz meg a kerékpározás szlovákiai fejlesztéséhez. A stratégia több témára összpontosít, többek között az infrastruktúra fejlesztésére, a kerékpáros turizmusra, a pénzügyi stratégiára és a kutatásra. Ezen átfogó stratégiának köszönhetően a Közlekedési, Építésügyi és Regionális Fejlesztési Minisztérium a célkitűzésében a 2012-es 1,5-2%-os helyett 2020-ig egy 10%-os növekedést irányzott elő a kerékpáros közlekedés részesedésére vonatkozóan. A kormány a 2012-2016-os időszakra vonatkozó nyilatkozatában fejlesztéseket és egyenlőséget sürgetett a kerékpáros közlekedés számára, amely véleményük szerint szerves részévé kell, hogy váljon mind a városi, mind pedig a regionális közlekedési rendszereknek [9, 10, 11].



Kapcsolódó adatlapok

KOCKÁZATOK

- » Hálózattal kapcsolatos problémák
- » Szűk infrastruktúra
- » Kerékpárosok, valamint gyalogosok, e-rollerek és más járművek közötti sebességkülönbség a vegyesforgalmú területeken
- » Sebességkülönbség vegyesforgalmú területeken kerékpárosok és gépjárművek között.

Hivatkozások és linkek

1. United Nations (2015). *Paris Agreement*
2. United Nations (2015). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*
3. United Nations (2016). *New Urban Agenda*
4. European Cyclists' Federation (2017). *EU Cycling Strategy*. In: https://ecf.com/system/files/EUCS_full_doc_small_file_0.pdf
5. Savan, B., Cohlmeier, E., Ledsham, T. (2017). *Integrated strategies to accelerate the adoption of cycling for transportation*. *Transportation Research Part F*, 46, pp. 236-249
6. Kraus, S. & Koch, N. (2021). *Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling*. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 118 (15).
<https://www.gcn.org/articles/Budgeting-for-a-Strategic-Plan>
7. <https://www.gcn.org/articles/Budgeting-for-a-Strategic-Plan>
8. BMLFUW (2015). *Cycling Master Plan 2015-2025*
9. Direkcija Republike Slovenije za ceste (2005). *National Cycling Network Development Strategy in the Republic of Slovenia*
10. Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic (2015). *National Strategy of Development of Cycling Transport and Cycle Touring in the Slovak Republic*. In: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/cyklisticka-doprava-a-cykloturistika/national-strategy-of-development-of-cycling-transport-and-cycle-touring-in-the-slovak-republic-english-version-7-6-mb-pdf>
11. <https://ecf.com/policy-areas/cycling-all-policies/national-cycling-policies>

Kiadó & médiatulajdonos: SABRINA Project Partners

Kapcsolat: Mrs. Olivera Rozi, Project Director, Európai Útértékelési Intézet —
EuroRAP | olivera.rozi@eurorap.org | www.eira-si.eu

Grafika: Identum Communications GmbH, Vienna | www.identum.at

Fotó: iStock, SABRINA Project Partners

Nyomtatás: Gugler GmbH, Melk/Donau

Copyright ©2022



**SABRINA: Nem kell
félmed két keréken.**

A SABRINA egy az Európai Unió alapjai (ERFA, ENI) által társfinanszírozott projekt.

A jelen dokumentumban bemutatott információk és nézőpontok a SABRINA Projekt partnereinek álláspontját tükrözik, és nem feltétlenül vannak összhangban az Európai Unió/Dunai Transznacionális Program hivatalos álláspontjával.



#safetyon2wheels