



**MIT TEHET AZ ÖNKORMÁNYZAT
A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS
FEJLESZTÉSE ÉRDEKÉBEN?**

**KÖLTSÉGHATÉKONY,
KÖNNYEDÉN ALKALMAZHATÓ
MEGOLDÁSOK**

MIT TEHET AZ ÖNKORMÁNYZAT A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSE ÉRDEKÉBEN?

Számos olyan - minimális beavatkozást igénylő - kerékpárforgalmi létesítmény áll rendelkezésre, amelyek hatékonyan segítik a kerékpáros közlekedést, egy élhetőbb város kialakulását. Jelen kiadvánnyal ezek széleskörű alkalmazását szeretnénk bemutatni.



ALAPELVEK: MIÉRT JÓ A VÁROSNAK?

A Magyar Kerékpárosklub jövőképe szerint a kerékpározás általánosan elfogadott, biztonságos és támogatott közlekedési mód, mely nagyban hozzájárul a jó hangulatú, élhető, mobilis és gazdaságilag virágzó települések kialakulásához. A kerékpárhasználat - a közösségi közlekedéssel, gyaloglással és az ésszerű gépkocsi használattal természetes együttműködésben - a települések meghatározó közlekedési módjává válhat. A kerékpáros közlekedés hozzájárul az élhető és virágzó gazdaságú városok kialakulásához. A kerékpárhasználat nem jár zaj- és levegőszennyezéssel, helyigénye a

gépjármű-közlekedésnek töredéke, így fejlesztésével párhuzamosan a levegő- és életminőség is javul. Kitűzött célunk, hogy minden úticél kerékpárral is gyorsan, akadálymentesen és biztonságosan elérhető legyen. Ehhez elsősorban nem elkülönített kerékpárforgalmi létesítményeket kell építeni, hanem a közúthálózatot kell kerékpárosbaráttá tenni. A kerékpáros közlekedést segítő forgalomtechnikai kialakításokkal azok az útvonalak is alkalmassá tehetők kerékpározásra, ahol ma még ez nehézségekbe ütközik. Intenzíven beépített, gépjárműforgalommal túlterhelt környezetben különösen érdemes előnyben részesíteni a kerékpáros közlekedést.

Ellentétben a motorizált közlekedés költségráfordítás igényeivel, a kerékpáros közlekedés minimális kiadással is jelentős mértékben fejleszthető. A megfelelő befektetés nagymértékben növelheti a kerékpárral közlekedők részarányát.

Fontos, hogy egy település kerékpározhatóságát nem a kerékpárforgalmi létesítmények hosszával mérjük, hanem a kerékpárosbarát terület nagyságával. Települések kerékpáros közlekedésének fejlesztése során nem kell feltétlenül új önálló kerékpárút építésében gondolkodni, hiszen a települések útjainak jelentős része kerékpározható. Elegendő ezeket kerékpárosbaráttá tenni, illetve a kritikus problémákat megszüntetni. Első lépésként célszerű feltérképezni a település kerékpározhatóságát, a meglévő úthálózat állapotát, használhatóságát, az esetleges jövőbeli fejlesztési terveket.

KÖLTSÉGHATÉKONY, KÖNNYEDÉN ALKALMAZHATÓ MEGOLDÁSOK

10 MILLIÓ FORINT KÖLTSÉGRÁFORDÍTÁSSAL MEGVALÓSÍTHATÓ BERUHÁZÁSOK:

KB. 250 M ÚJ KERÉKPÁRÚT ÉPÍTÉSE

VS

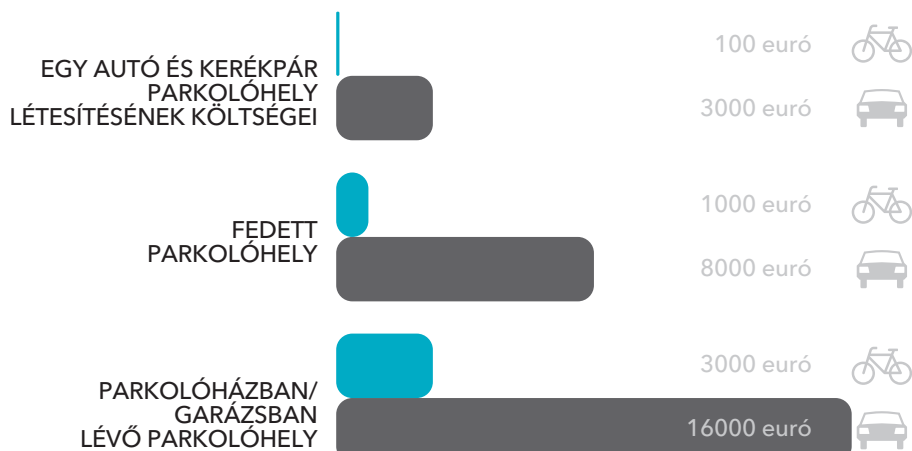
- AKÁR 1500 M KERÉKPÁRSÁV LÉTESÍTÉSE
- 20-40 KM BUSZSÁV MEGNYITÁSA KERÉKPÁROS FORGALOM SZÁMÁRA
- AKÁR 50 KM-NYI KERÉKPÁROS NYOM FELFESTÉSE
- KB. 45 DB ELŐRETOLT KERÉKPÁROS FELÁLLÓHELY FELFESTÉSE

ALAPELVEK: MIÉRT JÓ AZ AUTÓVAL KÖZLEKEDŐKNEK?

- Ha többen közlekednek kerékpárral csökkennek a torlódások, ezáltal akinek valóban szükséges autóval mennie, könnyebben haladhat.
- A közlekedésbiztonság alapja az észlelhetőség. Egyértelmű és integrált forgalomtechnika alkalmazása esetén a gépjárművezetők és a kerékpárok vezetői látják egymást, számítanak a másik jelenlétére.



AZ OSZTRÁK KÖZLEKEDÉSI KLUB TANULMÁNYA SZERINT



A KERÉKPÁROZÁS GYORS VÁROSON BELÜL 5 KM-IG A KERÉKPÁR BIZTOSÍTJA A LEGGYORSABB ELJUTÁST ÚTICÉLUNKIG, MIVEL NINCST SZÜKSÉG PARKOLÓHELY-KERESÉSRE, NEM KELL ÁLLNI A DUGÓBAN VAGY ÉPPEEN BUSZRA VÁRNI.

Egy gépjárműparkoló és egy kerékpártámasz telepítési költségei között több tízszeres eltérés is lehet. Egy kerékpártámasz 20-40 ezer forintos telepítési költségeihez képest egy gépjárműparkoló kialakítása elérheti a 400-450 ezer forintot is.

ELŐRETOLT KERÉKPÁROS FELÁLLÓHELY

Jelzőlámpás csomópontban a gépjárművek felállítását jelző vonal előtt kialakított várakozóhely, ahová a kerékpáros a piros jelzés ideje alatt sorolhat be a kerékpársávon vagy az úttest jobb szélén előre. Az előretolt felállóhely segíti a kerékpáros elindulását, illetve balra kanyarodását. A kerékpáros alacsony sebességgel indul, ilyenkor bizonytalanabb a mozgása. A felállóhelynek köszönhetően azonban a többi jármű előtti helyről indulhat, így nagyobb biztonságban van, mivel az autóvezetők láthatják őt. Sokkal biztonságosabbá válik az „előrecsorgás” is, mert a járművezetők számítanak a kerékpáros érkezésére. Érdekes a jelzőlámpánál külön kerékpáros jelzést elhelyezni, amelyik pár másodperccel a gépjárművek előtt engedi indulni a kerékpárok vezetőit.

MIÉRT JÓ?

- A kerékpáros láthatóvá válik a gépjárművezető számára - nem mellette, mögötte, esetlegesen a holtterében kell várakoznia és elindulnia.
- Elinduláskor bizonytalanabb a kerékpáros mozgása, biztonságosabb, ha ilyenkor a gépkocsivezető jól látja őt.
- A gépkocsi előtt való elindulás segíti a kerékpárost, hogy felvegye a forgalom sebességét.
- Az előretolt felállóhelyről lehetővé válik a biztonságos balra kanyarodás, valamint az egyenes haladást és a jobbra kanyarodást is segíti.



HOL ÉS HOGYAN CÉLSZERŰ ALKALMAZNI?

- Bármely jelzőlámpás csomópontban.
- Előtte 15-20 méter hosszú kerékpársávot vagy kerékpáros nyomot kell kialakítani.
- Vizsgálni szükséges a jelzőlámpás csomópont jelzéstervét, valamint külön kerékpáros jelző elhelyezésének lehetőségét.

A KERÉKPÁROZÁS EGÉSZSÉGES
A KERÉKPÁROZÁS A LEGJÓBB FOGYÓKÚRA, A LEGOLCSÓBB EGÉSZSÉGMEGŐRZŐ: CSÖKKENTI A SZÍVINFARKTUS ÉS EGYÉB MEBETEGEDÉSEK KOCKÁZATÁT, LEVEZETI A STRESSZT ÉS JÓ KÖZÉRZETET BIZTOSÍT.

JAVASLAT ÖNKORMÁNYZATOK SZÁMÁRA:

Lehetőleg minden jelzőlámpás csomópontban alakítsanak ki előretolt felállóhelyet a kerékpáros közlekedés segítése és biztonsága érdekében. Vizsgálják meg a legforgalmasabb kerékpáros útvonalakon előretolt kerékpáros felállóhelyek létesítését, útfelújítások során fokozatosan a többi csomópontban is alakítsák ki.

„KERÉKPÁROS NYOM” BURKOLATI JEL



Az útesten burkolati jellel kijelölt kerékpáros nyom jelzi a kerékpárosok részére az útesten történő haladásra ajánlott útfelületet. Ez a jelzés figyelemfelhívó jellegű. Tudatosítja a közlekedőkben a kerékpárosok jelenlétét, növeli az együttműködést és ösztönzi a kerékpárhasználatot.

MIÉRT JÓ?

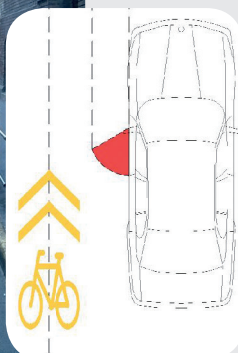
- Kijelöli a kerékpárosok számára az ajánlott haladási felületet és irányt.
- Segíti mind a gépjárművel, mind a kerékpárral közlekedők helyezkedését olyan utakon, ahol kerékpársáv kialakítására nincsen elegendő hely vagy nem indokolt.
- Segíti a járművezetők együttműködését, biztonságos egymás melletti közlekedését.
- Csökkenti a parkolósávban kinyíló ajtók okozta veszélyt.



francia példa csomóponti átvezetésre



budapesti példa



HOL CÉLSZERŰ ALKALMAZNI?

- Elsősorban lakott területen belül, 50 km/h megengedett sebesség alatt.
- Széles forgalmi sáv szélén, vagy szűk forgalmi sávban középén.
- Szervizúton parkolósáv mellett biztonságos távolságban.
- Átvezetésekben, keresztezésekben az elsőbbséggel rendelkező irányban.
 - Kerékpáros forgalom számára mindkét irányban megnyitott egyirányú utcában.
 - Elötölt kerékpáros felállóhelyhez kapcsolódóan.
 - Kerékpárúttal párhuzamos úton, ahol a kerékpárút használata nem kötelező.



brüsszeli példa

JAVASLAT ÖNKORMÁNYZATOK SZÁMÁRA:

A település fő kerékpáros útvonalai mentén javasoljuk a „kerékpáros nyom” lehetséges használatának vizsgálatát.

EGYIRÁNYÚ UTCÁK MEGNYITÁSA KÉTIRÁNYÚ KERÉKPÁROS FORGALOM SZÁMÁRA

A kerékpár előnye, hogy gyorsan és kerülőutak nélkül célhoz lehet vele érni. Ez azonban csak akkor érvényesül, ha a teljes úthálózat minden irányban átjárható. Az „egyirányúsítások” kerülőutakat okoznak, ezáltal több ideig tart az út, így a kerékpározás veszít a vonzerejéből. Emellett olyan utcákban is ellehetetlenítik a kerékpáros forgalmat, amelyek sok kerékpáros számára a párhuzamos, nagy forgalmú főutak elkerülő útjaként szolgálhatnak.



Egyirányú utcában kerékpárral abban az esetben lehet a jelölt iránnyal szemben közlekedni, ha ezt az utca mindkét oldalán az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtáblák alatt elhelyezett kiegészítő táblán jelzik. A kerékpáros az úttesten kijelölt kerékpársávon, ennek hiányában az úttest jobb szélén haladhat.

MIÉRT JÓ?

- Jelentősen támogatja a kerékpáros közlekedés elterjedését, mivel nem kényszeríti kerülőre a kerékpárost.
- Kis beavatkozással, alacsony költséggel megvalósítható.
- A legtöbb utcában gond nélkül elfér egymás mellett a gépjármű és a kerékpáros, ahol esetleg szűkület van, ott félrehúzódva elengedik egymást. Ez a kialakítás így együttműködésre is kész.
- Csökken a balesetveszély, mivel a kerékpár- és az autózó vezető egymással szemben halad, kölcsönösen láthatják egymást.



AJÁNLOTT ELEMELK:

burkolati jelek, járdaszigetek, kereszteződések megfelelő átalakítása.

ALKALMAZÁS PARAMÉTEREI:

az egyirányú utcában az ellenirányú kerékpáros forgalom a szabad útpálya szélessége, valamint a megengedett sebesség és forgalom nagyság függvényében engedélyezhető.

HOL ÉS HOGYAN CÉLSZERŰ ALKALMAZNI?

- Forgalomcsillapított zónákban minden utcában egységesen célszerű bevezetni ezt a szabályozást.
- A kijelölés során az útszélesség és parkolási rend felülvizsgálata szükséges.
- Kötelező elemek: jelzőtáblák „kivéve kerékpár” kiegészítő táblával.

JAVASLAT ÖNKORMÁNYZATOK SZÁMÁRA:

Mérjék fel, hogy a településen hol vannak egyirányú utcák, vizsgálják meg, hogy ezek közül melyek kétirányúsítása segítené leginkább a kerékpárosok közlekedését. Az egyirányú utcák kétirányú kerékpáros forgalom számára való megnyitásához készüljön lehetőleg az egész településre vonatkozó hálózati vizsgálat.

FORGALOMCSILLAPÍTÁS, SEBESSÉGCSÖKKENTÉS

Egy utca vagy egy övezet kerékpározhatóságához számtalan költséghatékony forgalomcsillapító módszer ismert és könnyedén alkalmazható. A gépjárműforgalom sebességének csökkentésével nem csak a kerékpározás válik vonzóbbá, hanem az utca légköre is barátságosabb, élhetőbb lesz. Alacsonyabb sebesség mellett csökken a zaj- és levegőszennyezés valamint a balesetveszély, a lakók elkezdik újra birtokukba venni az utcát. A dübörgő gépjárműforgalom helyét átveszik a gyalogosok, a kerékpárosok.

MIÉRT JÓ?

- A kisebb sebességkülönbség csökkenti a baleseti kockázatot.
- A csökkenő környezetterhelés révén élhetőbbé válik az utca, javul a város légköre, a boltoknak nő a forgalma.
- Javulnak a gyaloglás és kerékpározás körülményei.
- Nem csupán a közlekedők, hanem a helyi lakosok is profitálnak az intézkedésből.



MILYEN ESZKÖZÖK ÁLLNAK RENDELKEZÉSRE?

- Csökkentett sebességű zóna
- Lakó-pihenő zóna
- Gyalogos-kerékpáros zóna
- Behajtási korlátozás
- Különböző fizikai és optikai forgalomlassító eszközök



JAVASLAT ÖNKORMÁNYZATOK SZÁMÁRA:

A forgalomcsillapító eszközök kiválasztásakor figyelembe kell venni, hogy a kerékpárral közlekedőket azok ne akadályozzák (pl. kerékpárosbarát sorompó). A kerékpárosok tiltása csak olyan helyen valósuljon meg, ahol ez valóban indokolt és elengedhetetlen.

AUTÓBUSZ-KERÉKPÁRSÁVOK LÉTESÍTÉSE

Az autóbusz forgalmi sávok annak érdekében létesültek, hogy a városi dugókat elkerülve, akadálymentesen közlekedhessenek a közösségi közlekedés járművei is. A dedikált sávot alapesetben csak a buszok, taxik és motorosok használhatják. A hazai és nemzetközi tapasztalatok alapján a kerékpárral közlekedők sem akadályozzák a buszforgalmat, ezért javasoljuk azok lehetőség szerinti megnyitását kerékpáros forgalom számára is. Ehhez szükséges a KRESZ szerinti, „kerékpárosok által is használható autóbusz forgalmi sáv” jelzés használata.



budapesti példa

MILYEN FELTÉTELEK MELLETT LEHET HASZNÁLNI?

- Ha az autóbusz forgalmi sáv szélessége legalább 4,25 méter (4,0 %-nál nagyobb emelkedő esetében 4,50 méter), akkor az autóbusz-forgalom nagyságától függetlenül a közös használat megengedett.
- Ha az autóbusz forgalmi sáv szélessége nem éri el a fenti értéket, akkor a forgalmi- és geometriai viszonyok mérlegelése alapján létesíthető a közös sáv.

MIÉRT JÓ?

- Hozzájárul a kerékpározás integrálódásához.
- Alacsony költségigényű beruházás.
- Nincs szükség építkezésre, csupán a szükséges táblázást és útburkolati festést kell elvégezni.



brüsszeli példa

SAFETY IN NUMBERS
SZÁMOS NEMZETKÖZI VIZSGÁLAT
EREDMÉNYE SZERINT
A KERÉKPÁROZÁS RÉSZARÁNYÁNAK
NÖVEKEDÉSÉVEL CSÖKKEN
A MEGTETT TÁVOLSÁGRA ESŐ
BALESETEK SZÁMA.

JAVASLAT ÖNKORMÁNYZATOK SZÁMÁRA:

Vizsgálják meg az összes autóbusz forgalmi sáv kerékpárosok számára való megnyitásának lehetőségét. Nemzetközi tapasztalatok alapján elmondható, hogy a kerékpárosok nem akadályozzák a buszforgalmat. Bővebben: http://kerekarosklub.hu/sites/default/files/MK_busz_kp_sav2010marc-1.pdf

KERÉKPÁRPARKOLÓK LÉTESÍTÉSE / LÉPCSŐK AKADÁLYMENTESÍTÉSE

A kerékpáros közlekedés fejlesztésének elengedhetetlen eszköze a parkolási lehetőségek megteremtése. Megfelelő kerékpártámaszok létesítésével nem csak a kerékpárok biztonságos tárolása oldódik meg, de az utcakép is rendezettebbé válik, mivel a különböző utcabútorok, fák, oszlopok helyett a támaszokat fogják használni a kerékpárok lezárására. A leginkább bevált, ezért javasolt kerékpártámasz az ún. támasztókeret (fordított U-cső).



MIÉRT JÓ?

- Rendeződik az utcakép, nem rongálódnak az utcabútorok a folyamatos hozzáakotólástól.
- A parkoló kerékpárok helyszükséglete jóval kisebb mint egy autóé, egy gépjárműparkoló helyén akár 6-8 kerékpár is elfér.

HOL ÉS MILYEN KIALAKÍTÁSÚ TÁMASZOKAT CÉLSZERŰ ALKALMAZNI?

- Minden nagyobb forgalmat vonzó létesítménynél kellő kapacitású kerékpártárolót kell létesíteni.
- Bármilyen fajta kerékpár elhelyezhető és rögzíthető legyen.
- Tegye lehetővé a kerékpár vázának ill. legalább egyik kerekének rögzítését.
- A támasz legyen elmozdítás ellen rögzítve.
- Hosszabb távú parkolási igény esetén a biztonság mellett fontos az időjárás elleni védelem is.

JAVASLAT ÖNKORMÁNYZATOK SZÁMÁRA:

Készüljön a település teljes területét lefedő hosszútávú, ütemezhető támasztelepítési terv. Különös hangsúllyal kezelendők a kombinált közlekedés feltételeit megteremtő B+R parkolók. Javasoljuk a parkolási rend felülvizsgálatát és kerékpárparkolók létesítését meglévő gépkocsi-parkolóhelyek feláldozásával. Bővebben: <http://kerekparosklub.hu/parkolas>



Az alul- és felüljárók akadálymentesítésére létezik egy igen költséghatékony megoldás, az ún. tolósín vagy rámpa. Amennyiben a rámpa kialakítása két nyomú, abban az esetben nem csak a kerékpárosok, hanem a babakocsit vagy éppen kézikocsit tolók dolga is egyszerűsödik.

MIÉRT JÓ?

- A kerékpározás egyik fő erénye a gyors eljutás, a kerülőutak mérséklésével tovább erősíthető ez az előny.
- Nem csak a kerékpárosok igényeit elégíti ki.

JAVASLAT ÖNKORMÁNYZATOK SZÁMÁRA:

Lehetőség szerint a település minden - kerékpárosok által használt - lépcsője legyen tolósínnel ellátva. Ahol az akadálymentesítés más módon (pl. lifttel) már megoldott, ott is megfontolandó az alkalmazása a gyorsabb és egyszerűbb használhatóság miatt.

KERÉKPÁRSÁV

Kerékpár közlekedésére szolgáló különleges forgalmi sáv, amelyet folytonos vagy szaggatott vonal választ el a többi forgalmi sávtól. Alkalmazásával az összes közlekedő közös felületet használ, könnyen kerülnek interakcióba, nem éri őket váratlan szituáció. Záróvonallal határolt kerékpársávot csak kerékpárosok használhatnak, nyitott változatán a gépjárművekkel való fonódás is megengedett. Kerékpársáv létesíthető a meglévő útpálya újrafelosztásával, szükség szerint úttestszélesítéssel.

MIÉRT JÓ?

- Megfelelő szélességű és állapotú útpálya esetén csupán az útburkolati jelek újrafestésére van szükség.
- Integrált, kerékpárosok számára dedikált felület, amely gyors és akadálymentes haladást tesz lehetővé torlódások esetén is.
- Lakott területen belül lényegesen kevesebb a baleset az önálló kerékpárutakhoz képest, mivel a közlekedők folyamatosan látják egymást.
- Nincsenek gyalogos-kerékpáros konfliktusok.
- Kerékpársávot lakott területen belül többsávos utakon is lehet létesíteni, függetlenül attól, hogy a forgalmi sávokon mekkora a forgalom nagysága, összetétele, sebessége.



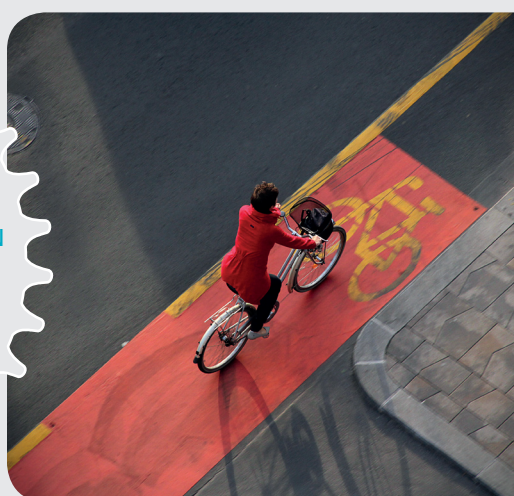
német példa

HOL CÉLSZERŰ ALKALMAZNI?

- Ott, ahol a nagy gépjárműforgalom miatt szükséges a kerékpáros forgalom elválasztása vagy gyakoriak a torlódások.



budapesti nyitott kerékpársáv



budapesti kerékpársáv

FELLENDÍTHETI A HELYI GAZDASÁGOT FELMÉRÉSEK SZERINT A KERÉKPÁRRAL KÖZLEKEDŐK ÖSSZESEN TÖBBET KÖLTENEK BEVÁSÁRLÁSAIK SORÁN, MINT AUTÓVAL KÖZLEKEDŐ TÁRSAIK.

JAVASLAT ÖNKORMÁNYZATOK SZÁMÁRA:

Vizsgálni kell a parkolási- és rakodási rendet a "ráparkolások" elkerülése végett. A várható igényeknek megfelelő szélességű sávot kell létesíteni, melyet a parkoló autóktól ajtónyitásnyi széles biztonsági távolságban kell elhelyezni.

TEGYÜNK EGYÜTT A KERÉKPÁROZÁSÉRT!

A Magyar Kerékpárosklub független státusza, tagjaink kiterjedt hálózata, elkötelezett fizetett és önkéntes munkatársai lehetőséget teremtenek arra, hogy a leghatékonyabb módon segítse a kerékpárosbarát városfejlesztési munkákat, az élhető, jobb városok kialakulását. Erősségünk az, hogy szakmai munkacsoportjaink és helyi szervezeteink közös munkájával tudjuk az önkormányzatokat segíteni. Szakmai munkacsoportjainkban önkéntesként vesznek részt közlekedési, kommunikációs és marketing szakemberek. Területi szervezeteink pedig az ország számos városában a helyi tapasztalatokat és igényeket tudják becsatornázni. Kiemelt célunk segíteni a települések kerékpárosbarát fejlesztéseit. Szeretnénk az önkormányzatoknak szakmai segítséget nyújtani abban, hogy a helyi adottságok figyelembevételével kidolgozzák és hosszú távon érvényre juttassák a kerékpárosbarát település szempontrendszerét. Megtiszteltetés számunkra, ha megkereséseket kapunk szakmai konzultáció vagy civil támogatás céljából, valamint szorosabb szakmai együttműködésre is nyitottak vagyunk.

GONDOLKODJUNK KÖZÖSEN! - ÖNKORMÁNYZATOKKAL VALÓ EGYÜTTMŰKÖDÉSÜNK LEHETSÉGES MÓDJAI:

- Kerékpáros Közlekedési Szakmai Nap - kerekasztal-beszélgetés szervezése
- Jó példák bemutatása, helyi alkalmazás lehetőségeinek felmérése
- Kerékpárosbarát településfejlesztéshez tanácsadás
- Kerékpárforgalmi koncepciótervek, tanulmánytervek kidolgozásához konzultáció
- Kerékpárforgalmi létesítmények tervezésekor tervegyeztetés
- Elkészült tervekről szakmai vélemény kiadása
- Eseti megbízás konkrét intézkedés kidolgozására
- Kerékpár-tárolási és kerékpáros közlekedési igényfelmérés
- Folyamatos együttműködés éves keretszerződéssel
- BYPAD audit*



EBBEN A MAGYAR KERÉKPÁROSKLUB KÖZLEKEDÉSI MUNKACSOPORTJÁNAK TAGJAI LESZNEK AZ ÖNÖK SEGÍTSÉGÉRE, AKIK

- túlnyomórészt mérnökök, vagy közlekedési szakterületen dolgoznak, illetve tanulnak;
- a hazai és külföldi kerékpáros fejlesztések terén jártasak, illetve folyamatosan tanulják, tanulmányozzák azokat;
- munkájukkal támogatják a kerékpáros közlekedés fejlesztését;
- leggyakrabban kerékpárral közlekednek.

Ezt az ismertetőt a Magyar Kerékpárosklub állította össze ajánlásként önkormányzatok számára.

A fotók a Magyar Kerékpárosklub nyilvános albumából, valamint a BICY projekt honlapjáról (www.bicy.it) származnak.

Felhasznált irodalom: W. Rauch (1995) Utak a kerékpározáshoz, VCÖ
További szakmai anyagaink: www.kerekarosklub.hu/szakmanak

KAPCSOLAT

E-mail: kozlekedes@kerekarosklub.hu

Postacím: 1133 Budapest Kárpát utca 48.

Tel: +36 30 939 8151

*A BYPAD (Bicycle Policy Audit) egy auditáló eljárás, mely egy település vagy régió kerékpárforgalmi létesítményeit, a városvezetés fejlesztési törekvéseit, tervét hivatott feltérképezni és értékelni. A procedura alapja az önértékelés. Az audit során minden érintett fél (városvezetők, döntéshozók, politikusok, helyi civil szervezetek, lakosok) egy előre elkészített kérdéssor alapján értékelhetik az aktuális helyzetet. Az auditálási folyamat eredménye egy értékelő dokumentum és cselekvési terv, ami rávilágít a helyi adottságok erősségeire, illetve gyengeségeire. Az audit remek eszközként szolgál a helyzetfelmérésre és a jövőbeli fejlesztési irányok kitűzésére.



Magyar Kerékpárosklub

1133 Budapest, Kárpát u. 48.

+36 (1) 3150590

Ügyfélfogadás: H-P: 9:30-15:30, Cs: 9:30-18:00

info@kereparosklub.hu

www.kereparosklub.hu