

MÓDSZERTANI KÉZIKÖNYV KERÉKPÁROZÁSSAL KAPCSOLATOS NÉPSZERŰSÍTÉSHEZ, SZEMLÉLETFORMÁLÁSHOZ, OKTATÁSHOZ

Budapesti Közlekedési Központ Zrt.

2024.

Tartalomjegyzék

MÓDSZERTANI KÉZIKÖNYV KERÉKPÁROZÁSSAL KAPCSOLATOS NÉPSZERŰSÍTÉSHEZ, SZEMLÉLETFORMÁLÁSHOZ, OKTATÁSHOZ.....	1
Összefoglaló.....	4
1. Bevezető.....	5
1.1. Jelenlegi helyzet és az átfogó célok bemutatása	5
1.2. A budapesti kerékpáros közlekedés növekedését előirányzó és támogató főbb célok és stratégiák.....	6
1.3. A kézikönyv célja	7
1.4. Hogyan használjuk a kézikönyvet.....	7
2. Szakmai Célok.....	7
2.1. A rendszeresen kerékpárral közlekedők számának növelése	7
2.2. Az egyes közlekedők közötti biztonságos együttműködés megteremtése	8
2.3. A megvalósuló fejlesztések népszerűsítése és a létrejövő infrastruktúra elemek használatának megismertetése.....	8
3. Kommunikációs szempontok/irányelvek	9
3.1. Népszerűsítés	12
3.2. Szemléletformálás	13
3.3. Fejlesztések bemutatása	17
4. Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálás	18
4.1. Kerékpárral és gyalog közlekedők oktatása	18
4.2. Gépjárművezetők oktatása	19
4.3. Ajánlott kommunikációs panelek az oktatásnál.....	20
4.4. Kerülendő kommunikációs panelek az oktatásnál	20
5. Célcsoportok.....	21
5.1. A kerékpározáshoz /gyalogláshoz való viszony alapján	21
5.1.1 A már kerékpárral közlekedők.....	21
5.2. Korosztály alapján	24
5.2.1 Gyerekek 0-12 éves korig (ezt a korosztályt érintő, de elsősorban a szülőknek szóló üzenetek).....	24
5.2.2 Fiatalok 12-18 éves korig.....	25
5.2.3 Felnőtt 18-65 éves korig.....	25
5.2.4 Idősebbek 65 éves kortól.....	26
5.3. Földrajzi elhelyezkedés alapján.....	27
5.3.1 Belvárosi kerületek	27
5.3.2 Külvárosi kerületek	27
5.3.3 Hegyvidéki kerületek	28

5.4.	Egyéb csoportok	28
5.4.1	Döntéshozók.....	28
5.4.2	Véleményvezérek, sajtó	29
5.4.3	Civil és szakmai szervezetek	29
5.4.4	Budapesten élő külföldiek	30

Összefoglaló

Az alábbi módszertani kézikönyv azért készült, hogy a BKK - szakmai célkitűzéseivel összhangban - szakmai útmutatót adjon partnerei számára a kerékpározás és a gyalogos közlekedés népszerűsítéséhez, elfogadottságukat növelő szemléletformáló tevékenységekhez, a közlekedés biztonságát és a biztonságérzetet fejlesztő oktatási tevékenységekhez, illetve a kerékpározást (és gyaloglást) segítő fejlesztések szolgáltatási szemléletű bemutatásához.

A kézikönyvben részletesen **bemutatjuk a városi kerékpározásra vonatkozó kommunikációs irányelveket és szempontokat, a kerülendő és ajánlott üzeneteket célcsoportok szerint lebontva, valamint a népszerűsítéshez, szemléletformáláshoz és az oktatáshoz ajánlott eszközök is.**

1. Bevezető

1.1. Jelenlegi helyzet és az átfogó célok bemutatása

Budapesten – a világ nagyvárosaihoz hasonlóan – egyre hangsúlyosabbá válik az egészséges, emberközpontú közterületek megteremtése, melyben kiemelt szerepe van a kerékpározás és a gyaloglás elérhetőbbé tételének a legszélesebb társadalmi rétegek számára. Bár a magyar főváros a XX. század első felében igazi kerékpáros városnak számított 30% feletti biciklis közlekedési részarányával, a motorizáció hatására **a mindennapos kerékpározás a század második felében háttérbe szorult**. Jelenleg a fővárosban a megtett utak **2-3%-át teszi ki a kerékpáros utazások aránya**.

Ennek ellenére a Magyar Kerékpárosklub részéről megrendelt, az Aktív Magyarország finanszírozása mellett a Medián közvélemény- és piackutató által elvégzett „**Így bringázik Magyarország 2020**” kutatásból az derül ki, hogy a hazai és azon belül a **budapesti lakosság döntő többsége**, (a magyar felnőtt lakosság 71%-a, a budapesti felnőttek **57%-a**) **szokott valamilyen gyakorisággal kerékpározni**. A magyar felnőtt lakosság 75%-ának elérhető közlekedési eszköz a bicikli, 63%-nak van is sajátja. A kutatás eredményei szerint a kerékpár **a budapestiek 6%-a esetében már jelenleg is az elsősorú közlekedési eszköznek számít, de legalább hetente a lakosok 26%-a biciklizik**.

A kutatás egyik legfontosabb eredménye, hogy a **kerékpározási hajlandóság és a kerékpárosbarát fejlesztésekre nyitottság politikai nézettől függetlenül minden csoportban magas volt**. Rendkívül fontos, hogy **magas azok aránya, akik a javuló infrastrukturális körülmények hatására nagyon valószínű, vagy elképzelhető, hogy kerékpárra ülnének** (Budapesten 26%, illetve 46%). A kerékpározás vonzóbbá tételével tehát nagymértékben növelhető a rendszeresebben kerékpárral közlekedők száma.

A koronavírus okozta új városasznaleti igények és a - 2010-es években elfogadott, de nem végrehajtott közlekedésfejlesztési célokhoz illeszkedő - kerékpárosbarát fejlesztések 2020-as újraindítása egy újabb növekedési hullámot indított el a kerékpárhasználatban. **2020-ban 15%-kal több kerékpározót mértek** a Budapesti Közlekedési Központ által üzemeltetett kerékpáros forgalomszámlálók. A legalább alkalmászerűen kerékpárral közlekedő budapesti felnőttek aránya a 2018-as 51%-ról 57%-ra nőtt.

A Fővárosi Önkormányzat és a BKK célja, hogy a haladó várospolitikai elvekhez és elfogadott stratégiákhoz illeszkedve komplex, a lehető legtöbb társadalmi csoportot kielégítő fejlesztésekkel járuljon hozzá a kerékpáros és gyalogos utazások számának növeléséhez, korábban ilyen szempontból elhanyagolt városrészekben is. Az infrastruktúra fejlesztését pedig korábban nem látott hatású szemléletformáló, népszerűsítő tevékenységgel egészíti ki.

1.2. A budapesti kerékpáros közlekedés növekedését előirányzó és támogató főbb célok és stratégiák

- **Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció**

A koncepció kiemeli, hogy a kerékpáros közlekedés egy eddig még nem megfelelően kiaknázott, környezetkímélő közlekedési lehetőség, mely iránt a lakossági igény nő. A koncepció megfogalmazza, hogy Budapest teljes területét lefedő, a domborzati és beépítési adottságok alapján területileg differenciált sűrűséggel rendelkező kerékpárosbarát úthálózatot kell kialakítani.

- **Budapesti Mobilitási Terv (BMT)**

A Fővárosi Közgyűlés által 2014-ben megszavazott Balázs Mór Terv, majd a 2019-ben ugyanitt - Budapesti Mobilitási Terv néven - megerősített városi mobilitási terv a fenntartható közlekedési módok használatának 65%-ról 80%-ra növelését írja elő. A 2014-es bázisév 2,3%-os kerékpározási részaránya 10%-os célszámot kapott. A BMT négy közlekedési beavatkozási területre – az infrastruktúrára, a járművekre, a szolgáltatásokra és az intézményrendszerre – fókuszál, és 59 intézkedést tartalmaz. A BMT javaslatai szerint létre kell hozni egy összefüggő, egyértelmű kialakítású, jól használható, biztonságos kerékpárforgalmi főhálózatot a városrészek közti összeköttetés megteremtésére, valamint helyi jelentőségű útvonalak kerékpározhatóbbá tétele, a fővárosi hálózat és a regionális kerékpáros útvonalak kapcsolatának megteremtése is a célok között van.

- **Aktív- és mikromobilitási Stratégia 2030**

A megalkotás alatt álló stratégia lényege, hogy a világ nagyvárosaihoz hasonlóan Budapest is az aktív- és mikromobilitás (gyaloglás, kerékpározás, elektromos rásegítésű kerékpározás és rollerezés) fejlesztésétől vár segítséget a város élhetőségének javítására. A terv meghatározza az aktív- és mikromobilitási utazások számának növeléséhez szükséges városi szintű intézkedéseket.

- **Budapest fenntartható energia- és klímaakcióterve**

A főváros 2030-ig tartó klímastratégiája nagymértékben számol a fenntartható, kerékpáros és közösségi közlekedés térnyerésével, mivel a közlekedés a második legnagyobb üvegházhatású gázkibocsátó. A terv előnyben részesíti a közösségi, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés arányának növelését, az elektromos, illetve az egyéb alacsony vagy zéró kibocsátású (tisztán elektromos) gépjárművek alkalmazásának és használatának ösztönzését.

- **Budapesti agglomerációs vasúti stratégia (Budapesti Fejlesztési Központ)**

Egyik fő célkitűzése a megszakításmentes, multimodális szolgáltatás biztosítása az ingázók számára. A stratégia az egyéni közlekedési módokon belül a személygépkocsit használók mellett (P+R), figyelembe veszi az egyes aktív módokat használókat (pl. kerékpár, roller) is, ahol a multimodalitás ösztönzése mellett (B+R), egyéb intézkedések (pl. akadálymentesség, kerékpárszállítás lehetőségének biztosítása) bevezetését is előtérbe helyezi. A Budapest Fejlesztési Központ a stratégia keretében 2021 áprilisában 3250 P+R parkoló, valamint 2200 B+R kerékpártároló-férőhely tervezésére írt ki közbeszerzést.

1.3. A kézikönyv célja

A Fővárosi Önkormányzat és a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. **célja**, hogy a **projektben végrehajtandó népszerűsítő, szemléletformáló tevékenységek, oktatások, kampányok egységes módszertan alapján és egységes arculattal valósuljanak meg.**

Mivel a szemléletformáló projektekben a BKK mellett a kerületi önkormányzatok vagy olyan cégek (pl. kommunikációs vagy PR cégek) fognak dolgozni, akik a kerékpáros közlekedés szakmai hátterét nem feltétlenül ismerik behatóan, ezért fontos, hogy számukra is **könnyen elérhető és könnyen érthető szakmai tudástár és útmutató álljon rendelkezésre.**

Fontos, hogy egy egységes, a szakmában már elfogadott álláspontok és üzenetek jussanak el a lakosság vagy a döntéshozók felé, amik más városokban már sikeresnek bizonyultak.

1.4. Hogyan használjuk a kézikönyvet

A **második fejezetben** a szakmai célok kerültek megfogalmazásra, melyeket a projektek keretében végzett népszerűsítés, szemléletformálás, oktatás és az egyes projektek bemutatása révén el kell érni.

A **harmadik fejezetben** kifejtésre kerültek az egyes tevékenységekhez kapcsolódó szakmai irányelvek és szempontok, mint például a főbb szakmai üzenetek, az ajánlott és a mindenképpen kerülendő szavak, megfogalmazások listája.

A **negyedik fejezetben** az egyes célcsoportok különböző kategóriák szerint csoportosítva vannak felsorolva. A célcsoportok mellé a főbb kommunikációs üzenetek, panelek is megtalálhatók az egyes tevékenységek (népszerűsítés, szemléletformálás, oktatás, egyes projektek bemutatása) szerint.

Az **ötödik fejezetben** a népszerűsítéshez, szemléletformáláshoz, oktatáshoz és az egyes projektek bemutatásához kapcsolódó eszközök vannak összegyűjtve és részletesen meghatározva.

A felsorolt eszközök nem feltétlenül önállóan vagy egymás ellenében használhatók, hanem **komplexen, az adott kommunikációs célhoz igazítva** alkalmasak a kerékpározás körüli közbeszéd felébresztésére és alakítására.

A kommunikációs tevékenységet megrendelő, és azt végző szakemberek minden esetben végezzenek előzetes méréseket, ami alapján meghatározzák a célokat, ellenőrzik az elvégzett munka hatását és igény esetén finomítanak az eszközökön.

2. Szakmai Célok

Az alábbiakban a Fővárosi Önkormányzat és a BKK által a már elfogadott célokra és stratégiákra alapozott szakmai célokat soroltuk fel. **A projektek keretében elvégzendő szemléletformálási, oktatási és projekteket bemutató tevékenységek célja, hogy a kitzűzött szakmai célokhoz közelebb kerüljünk, adott esetben elérjük azokat.**

2.1. A rendszeresen kerékpárral közlekedők számának növelése

- **Többen** járnak **munkába, iskolába** kerékpárral.
- **Többen viszik a gyereket** óvodába, iskolába kerékpárral. Ez történhet gyerekülésben, gyerek szállító kerékpárral (vagy speciális utánfutóval) vagy a gyerekekkel együtt kerékpározva is.
- **Többen** járnak **bevásárolni** kerékpárral.

- **Többen** keresik fel a **rekreációs helyszíneket** kerékpárral.
- **Többen** használják a kerékpárt **közösségi közlekedéssel összekötve** a mindennapi utazásuk során, akár úgy, hogy a kerékpárt a megállóban leparkolják (B+R), akár úgy, hogy a járművön szállítják.
- **Szélesebb társadalmi csoport** használ kerékpárt. Többek között gyerekek, fiatalok és idősek, de akár a mozgásukban valamilyen módok korlátozottak is, valamilyen speciális jármű segítségével.
- Azok is kerékpárral közlekednek, akiknek **nincs rutinjuk** a városi környezetben és csak alkalmasszerűen használnak jelenleg kerékpárt.

2.2. Az egyes közlekedők közötti biztonságos együttműködés megteremtése

- **Csökken a konfliktusok** száma az egyes közlekedési módokat használó közlekedők között. A közlekedők kölcsönösen segítik egymást és betartják a szabályokat.
- **A közlekedők** (mind a kerékpárral, mind az egyéb járművel) **ismerik a különböző kerékpáros infrastruktúrákat** (pl. kerékpársáv, nyitott kerékpársáv, stb.), az azok használatára vonatkozó KRESZ előírásokat és biztonságosan, szabályosan használják azokat.
- **Csökken** azok száma, akik **kerékpárral a járdán** hajtanak. Ezt **azzal kell elérni, hogy növekszik a bizalom és a biztonságérzet a kerékpáros infrastruktúrákon** (elsősorban a kerékpársávokon) az oktatás, szemléletformálás révén, azonban **semmiképpen nem szabad** a ma még járdán közlekedőkkel szemben **negatív kommunikációt** folytatni, mivel sokan a szubjektív biztonságérzet miatt választják a járdát.
- **Nő a kerékpárral közlekedőkre való odafigyelés.** A gépjárművezetők számolnak a kerékpárral közlekedőkre és a közutakon **egyenrangú félnek tekintik** őket. Például a gépjárművel, kiemelten a nagyobb tehergépjármű vagy autóbuszsofőrök tartják a megfelelő oldaltávolságot előzéskor vagy a keresztezésekben a kanyarodó gépjárművek megadják az elsőbbséget az egyenesen tovább haladó kerékpárral közlekedőnek.

2.3. A megvalósuló fejlesztések népszerűsítése és a létrejövő infrastruktúra elemek használatának megismertetése

- A kerületi **lakosok** tisztában vannak a **lakóhelyük környékén** lévő kerékpáros **infrastruktúrával és azok előnyeivel**
- **Többen használnak kerékpárt a kerületeken belül** rövidebb távolságra, mint például az iskolába, óvodába, bevásárláshoz, közintézményekhez, sportcentrumhoz vagy a közeli közösségi közlekedési megállóhoz (B+R).
- **A nem kerületi lakosok** (elsősorban a főváros más kerületében élők) is **tisztában vannak a fejlesztések főbb ismérveivel, előnyeivel**, elsősorban ott, ahol azok kapcsolódnak valamilyen kerékpáros **főhálózati elemhez vagy főbb forgalomvonzó létesítményhez.**

3. Kommunikációs szempontok/irányelvek

A kerékpározásról, és azon belül is a városi, budapesti kerékpározásról **egyre több szinten és fórumon folyik kommunikáció**, azonban még így is **nagyon sok tévhit kering** a közbeszédben, a sajtóban, de még a közlekedési szakma egyes szereplői között is. Ezen tévhitek vagy félinformációk hatására **sokszor teljesen hamis vagy torz kép él a városi kerékpárhasználatról** a Budapesten élők vagy az ide látogatók fejében. A gyakorlati tapasztalat azt mutatja, hogy

- sokan **nem ismerik a kerékpáros hálózatot**, nem is tudnak arról, hogy hol van kerékpáros infrastruktúra nem csak a városban, de még a környékükön sem;
- sokan **túlbecsülik a városban lévő távolságokat**, az út megtételéhez **szükséges idő hosszát és az időjárás hatását**. Részből emiatt **gyakori tévhit, hogy speciális (sport) ruha kell** a kerékpáron, vagy **az izzadástól való félelem** miatt nem kerékpároznak munkába. Pedig a városi kerékpározás során **nyugodtan öltözhetünk az úticélhoz**, extra kiegészítő maximum az eső ellen kell. Az az év nagy részén, a legmelegebb napokat leszámítva, az átlagos városi távolságokon (1-5 km), egyenletes, közepes sebességgel elkerülhető az izzadás is;
- sokan **nem ismerik, hogy milyen típusú kerékpár lenne a számukra a legmegfelelőbb** a városi, mindennapos közlekedésben. Például a városi kerékpár helyett (amit kialakítása révén a városban előnyösebben, stabilabban lehet használni, a rajta lévő kosár előnyös a bevásárláshoz, gyereküléssel könnyen lehet vele gyereket szállítani, stb.) országúti vagy versenykerékpárral közlekednek;
- a **gyakorlat hiányában félnek elindulni kerékpárral**, mivel nem tudják, hogy az adott infrastruktúra típust hogyan használják, valamint **tartanak az esetleges gépjárműforgalomtól** is.

A kommunikációs tevékenységeknek (népszerűsítés, szemléletformálás, oktatás, projektek bemutatása) elsősorban, de nem kizárólagosan ezekre a **tévhitekre, hiányos információkra kell reflektálni**. Ebben a fejezetben az egyes tevékenységekhez **részletesebb irányelveket és szempontokat, valamint használandó és kerülendő kommunikációs paneleket írtunk össze** annak érdekében, hogy az említett tévhiteket egységesen és hatásosan lehessen eloszlatni.

Ezen túlmenően általánosságban elmondható, hogy kommunikációs anyagok elkészítéséhez **kulcsfontosságú a képek (vagy videók) felhasználása**, azonban az ott **megjelenítendő tartalomnál figyelni kell a részletekre**, mivel a kép vagy videó minden eleme önmagában is információt hordoz. A fejezetben a megjelenítendő vizuális anyagokra is adunk példákat. **A részletek tekintetében figyelni kell például:**

- A képeken és videókon **mindig legyen a felhasználó/ közlekedő is ábrázolva**, soha ne csak a jármű/ infrastruktúra jelenjen meg önmagában.
- Ezzel együtt a képi és videós megjelenítésnél **kerülni kell a szabálytalan, renitens viselkedés bemutatását**. A kerékpárral és a gyalog vagy egyéb járművel közlekedők is használják helyesen az adott infrastruktúrát, a képek/ videók üzenete is egymás kölcsönös segítségét emeljék ki amennyire csak lehet.
- A megjelenő **szereplők neme és kora széles társadalmi csoportot** fedjen le;
- Jelenjenek meg a **különböző típusú (a mondanivalóra reflektáló) kerékpárok**;

- A környezet elsősorban városias legyen (a háttérben boltokkal, közintézményekkel, irodákkal, közösségi közlekedési járművekkel, stb). A helyszínek mindig reflektáljanak a bemutatandó szituációra és élethelyzetre;
- A szereplők lehetőleg mindig hétköznapi ruhában szerepeljenek, amiben munkába vagy iskolába is járnak.
- A szituáció és ezzel együtt az öltözék mutasson be különféle időjárási helyzeteket és évszakokat is (pl. esőkabát, nagykabát, sál, sapka, kesztyű, stb.)
- A városi környezetben a bukósisak, fényvisszaverő mellény ábrázolása kerülendő;
- A lehető leghétköznapibb eseteket és szituációkat mutassák be (például munkába, iskolába, postára, bankba, fodráshoz menés, barátokkal találkozás, gyerekszállítás, bevásárlás, szabadidő, stb.)

A képeken, videókon történő ábrázolás főbb kritériumait foglalja össze az alábbi táblázat:

Főbb üzenetek	Képek, videók tartalma
Minden korosztály számára elérhető, nem sport, hanem közlekedési eszköz	A vizuális tartalomban szereplő emberek is ezt sugallják (gyerekek, idősek, családok – akár nagyszülő unokával is, nők és férfiak, mozgásukban korlátozottak speciális kerékpárral, stb).
A mindennapi tevékenységekhez használható	Munka/ iskola, bevásárlás, ügyintézés, szabadidő, sportközpontok megközelítése
Rugalmas	Rövidebb városi távolságokon helyi/ kerületi használat háztól házig, Hosszabb távolságokon B+R, közösségi közlekedési eszközön történő szállítás csak speciális esetben), közbringa (Bubi)
Változatos	Hagyományos, elektromos, cargo, gyereküléssel, városi és sportos kivitelben, közbringa (Bubi)
Elérhető	Kerületi kerékpárutak, kerékpáros folyosók és a forgalomcsillapított övezetek bemutatása, és az elérhető forgalomvonzó létesítmények megjelenítése
Független az időjárástól	Megfelelő öltözéssel kerékpározni bármilyen időben lehet a városban

Néhány kiemelt példa a vizuális megjelenítésre:



3.1. Népszerűsítés

A népszerűsítési tevékenységek célja **meghozni a kedvet a még nem kerékpározók körében, hogy elkezdenek, az alkalm szerűen vagy csak szabadidőjükben kerékpározók pedig gyakrabban és hétköznapi utazásaik során is biciklivel közlekedjenek.** Elsősorban a **mindennapos, közlekedési célú utazások számát és gyakoriságának növelését** célozzuk, de figyelembe vehetjük, hogy a szabadidős kerékpározás jó gyakorlati belépő a hétköznapi utazásokhoz.

A nem, vagy csak alkalm szerűen kerékpározók csoportjait célzó kommunikációban szükség lehet arra, hogy **elfogadottá tegyük a hétköznapi kerékpározást.** Ehhez le kell bontani a tévhiteket és vonzóvá kell tenni a kerékpározást, mint a mindennapi tevékenységek egyik kézenfekvő és számos előnnyel járó eszközét. Keltsük fel az igényt, a vágyat a kerékpározásra. Tekintsünk a kerékpárra egy használati tárgyként, amit minden más termékhez hasonlóan kell „eladni a fogyasztónak”.

A népszerűsítési munkában elsősorban **a személyes igényekre, vágyakra alapozhatunk, ezért a kerékpározás egyéni előnyeit hangsúlyozzuk.** Hatékony kiegészítői a szemléletformáló üzenetek és oktatási anyagok, hiszen sokan gyerekkoruk óta, vagy egyáltalán nem kerékpároztak, ezért számos tévhit és a gyakorlati tudás hiánya nehezítheti a kerékpárra váltást. Az oktatás viszont önmagában nem tekinthető népszerűsítő tevékenységnek.

A kerékpározás népszerűsítésének **akadályai az évtizedeken át, rendkívül sokféle forrásból felépült tévhitek.** A kerékpározástól visszatartó tévhitek elosztatásához fel kell tudnunk készülni a megfelelő válaszokkal. Egy későbbi fejezetben részletesen kifejtjük a tévhiteket és a rájuk adható ellenérveket.

A kerékpáros kommunikáció gyakori hibája, hogy a népszerűsítő és szemléletformáló tevékenység épp ezeket a tévhiteket erősíti. Ez a kerékpározás megjelenítésétől kezdve a témaválasztáson, a kommunikáció formáin és felületein keresztül sokféle szinten igényel tudatos és folyamatos odafigyelést.

Legfontosabb eszközünk a kerékpározást övező tévhitekkel szemben, ha a kommunikáció azt üzeni, hogy „Te is meg tudod csinálni!”

Ajánlott kommunikációs panelek a népszerűsítéshez

- Kerékpárral **élménnyé válik a Budapesten belüli mindennapi közlekedés,** hiszen ezeket használva egy új perspektívából fedezhetjük fel a várost, elkerülhetjük a forgalmi torlódásokat, szabadon és rugalmasan közlekedhetünk háztól házig.
- **Pozitív érzelmek ábrázolása.** Fontos, hogy ne csak egy üres létesítményt mutassunk be, hanem mindig szerepeljen rajta felhasználó is pozitív kisugárzással.
- Szabadság, mint életérzés ábrázolása. A kerékpározás mellett egyik **fő motiváló tényező a szabadságérzés, önállóság, kötetlenség.**
- A kerékpárral történő közlekedés **gyors, kiszámítható és egyszerű.**

Kerülendő kommunikációs panelek a népszerűsítéshez

- **Félelemkeltő szituációk, érzelmek ábrázolása.** A kerékpárral történő közlekedés népszerűsítésekor kerülni kell a lehetséges veszélyforrások bemutatását, kihangsúlyozását. Ez nem azt jelenti, hogy ezekről nem kell beszélni, de azt sokkal inkább az oktatás (vagy szemléletformálás keretében), a forgalmi szituációkra történő felkészítéssel együtt kell megtenni (ld. 3.3 és a 3.4. fejezetek).
- A szabadságérzés, kötetlenség ábrázolásakor is tilos **a szabálytalankodások bemutatása**, amivel könnyű a társadalomban élő tévhitekre ráerősíteni (pl. a kerékpárral mindig átmennek a piroson, nem ismerik a KRESZ-t, úgy érzik, hogy nekik mindent szabad, stb).

Ajánlott képek a népszerűsítéshez



3.2. Szemléletformálás

Bár az utóbbi évben Budapesten **egyre többen indulnak el rendszeresen kerékpárral**, azonban **a pozitív folyamat fenntartásához szükséges a szemléletformálás elsősorban a városi kerékpározáshoz,**

azon belül is a munkába járás, iskolába járás, bevásárlás, ügyintézés vagy városi szabadidős tevékenységhez **kapcsolódóan**. Sokan ugyanis még mindig inkább egy sport- vagy szabadidőtevékenységként gondolnak a kerékpárra, holott világon, de még Magyarországon belül is több városban bebizonyosodott, hogy a **kerékpár egy kiváló közlekedési eszköz a városon belül**. A kerékpár **legnagyobb előnye az 1-5 kilométeres távolságokon** van, a városi utazások nagy része is ekkora távolságokon történik, ennél **hosszabb távolságon pedig jól kombinálható a közösségi közlekedési eszközökkel**. Az elektromos rásegítéses e-bike-ok és pedelec kerékpárok ugyancsak megnövelik a kerékpárral kényelmesen megtehető távolság hosszát.

A szemléletformálásra azonban **nem csak a kerékpárt használók számára fontos, hanem a (budapesti) társadalom egésze számára** is. Azoknak, **akik nyitottak, de eddig még nem ültek kerékpárra** különböző okok miatt és **azoknak is akik jelenleg még elutasítók a városi kerékpározással** kapcsolatban. Ehhez kapcsolódóan **fontos kiemelni, és tudatosítani a társadalomban, az „autósok és kerékpárosok” mint csoport nem létezik**. Az erősen mediatizált, leegyszerűsítő közbeszédben hajlamosak vagyunk csoportokra bontani a közlekedőket, miközben **mindenki az épp kézenfekvő módon szeretne eljutni az úticéljára**. A csoportosításnak azért sincs értelme, mert ugyanaz a közlekedő egyszer az egyik, máskor a másik eszközt használja. **A jogosítvánnyal rendelkezők 73%-a szokott például kerékpározni, még a legalább hetente kerékpározók 69%-a rendelkezik jogosítvánnyal is**. Ettől még nem változik meg a viselkedése, nem lesz más ember, legfeljebb a saját viselkedését éli ki az adott eszköz lehetőségei szerint a közlekedésben.

Ajánlott kommunikációs panelek a szemléletformáláshoz

- **A kerékpározás (saját vagy közösségi) a városi közlekedés szerves része, munkába menet, hazafelé vagy napközben a városon belül ügyintézéskor közlekedésre**. A városi közlekedés során rugalmasan használható rövid (és típustól függően közép vagy hosszabb) távokon, de **jól használható együtt a BKK egyéb szolgáltatásaival, a közösségi közlekedési módokkal** kiegészítve.
- A kerékpár egy **közlekedési eszköz, amit bárki használhat** nemtől, életkortól függetlenül a mindennapi közlekedéshez.
- Annak a kiemelése, hogy **nincsenek „kerékpárosok”, „autósok” vagy „közösségi közlekedők”**. Egyszerűen közlekedők vannak, akik a napi utazásaik során különféle közlekedési módokat választanak. **Sok budapesti (akár egy napon belül is) felváltva használ autót, közösségi közlekedési módokat vagy kerékpárt**: például autóval indul el otthonról a metróállomásig, a belvárosba metróval jön be, de a belvároson belül Bubival közlekedik.
- Az **év minden napján 0-24 óráig igénybe vehető**, környezettudatos és gyors választás a városi közlekedéshez. A kerékpár használata független az időjárástól, csak megfelelően kell felöltözni.
- A megosztáson alapuló **közbringa-szolgáltatás (MOL Bubi) – városi (köz)szolgáltatás** a Budapesten közlekedő lakosok és idelátogatók részére.
- **Közösségi közlekedéssel kombinált használat** (B+R vagy a járművön történő szállítás)– fő haszna a hagyományos közösségi közlekedést a **gyors „last mile”-l**al versenyképessé teszi az egyéni autóhasználattal szemben.
- Városi kerékpározás „normalizálása”. A kerékpározás nem egy szubkultúra sajátja, hanem egy teljesen hétköznapi eszköz és tevékenység.

- **Különböző kerékpártípusok bemutatása a felhasználási környezetben. Városi környezetben a verseny és egyéb sport kerékpárok ábrázolása kerülendő.**
 - **Városi (city) kerékpár**
 - **Elektromos kerékpár és pedelec**
 - **Gyerekszállító kerékpár**
 - **Cargo kerékpár**
 - **Tricikli**
 - **Egyedi építésű kerékpárok speciális felhasználásra** (pl. mozgásukban korlátozottak)
 - Sport vagy túra kerékpárok (túra kerékpár, országúti/ versenykerékpár, Mountain Bike, BMX, Cross trekking, Down-Hill, stb).
- **A városi kerékpározás előnyei:**
 - kis helyfoglalás,
 - nem kell parkolóhelyet keresni,
 - rugalmasan meg lehet állni egy-egy útmenti bolt, étterem, kávézó mellett, így az egyéni haszon mellett említhető, hogy a helyi kereskedelmet is segíti
 - csendes,
 - egészségesen tart
 - könnyen kombinálható más közlekedési módokkal (multi és intermodalitás)
 - típustól és kialakítástól függően sokrétű felhasználási lehetőségek
 - környezetbarát és fenntartható mobilitás,
 - egyéb társadalmi hasznok (felszabaduló közterek, élhető városi terek, helyi kereskedelem erősítése, javuló életminőség, költséghatékony infrastruktúra, stb).

Kerülendő kommunikációs panelek a szemléletformálásnál

- **A kerékpár nem más közösségi közlekedést helyettesítő közlekedési eszköz.** Tilos a kommunikációban a hagyományos közösségi/tömegközlekedéssel szembe állítani. Pl. nem „gyorsabb/kényelmesebb, mint a busz”. Ugyanakkor a saját autó használatát helyettesíthetik, elsősorban rövid távokon, pl. egyirányú utazások esetén.
- **Az időjárás, mint kerékpározást befolyásoló tényező említése.** Például, hogy csak napos, száraz időben lehet kerékpározni márciustól októberig. Bár a kerékpárok használatát az időjárás befolyásolja, de **ne hangsúlyozzuk, hogy a kerékpár időjárásfüggő.** Korábban indult a „Bringázz télen” kampány.
- A „**kerékpárosok**”, „**autósok**” kifejezések használata **kerülendő**, mivel nincsenek „kerékpárosok”, „autósok”, ahogy nincsenek „villamososok”, „trolisok” se. **Ehelyett a „kerékpárral közlekedőket”** lehet említeni, de **célszerű a „budapestieket”** vagy a „**Budapesten közlekedőket**” vagy a szolgáltatással kapcsolatban „**felhasználókat**” emlegetni.
- **Nem használatos a „bicaj, bicajozás, bringázás, stb.** Ne relativizáljuk a városi kerékpározás, mint közlekedési mód jelentőségét, komolyságát. Vö: nem „autókázunk”, „buszozgatunk”. „**Városi kerékpározás**”, „**kerékpár**” a megfelelő kifejezések.
- **Korosztály vagy egyéb kategorizálás említése, kiemelése olyan környezetben, hogy csak az egyik vagy másik korcsoport tud/ nem tud kerékpárral közlekedni.** Legyen szó fiatalról vagy idősről, munkába, iskolába vagy bevásárlásba menőkről, **bárki használhatja.** Nem kell külön sportruha, stb.

- Félelemkeltő/áldozathibáztató kommunikáció.

Ajánlott képek a szemléletformáláshoz



3.3. Fejlesztések bemutatása

Ahhoz, hogy több embert tudjunk kerékpározásra bízni, **egyrészt meg kell mutatni, hogy ezt milyen infrastruktúrával segíti a város, másrészt, hogy az adott infrastruktúrán, útvonalon milyen forgalomvonzó létesítményeket tudnak a lakosok elérni.** Célunk a megvalósuló fejlesztések népszerűsítése, bemutatása és a létrejövő infrastruktúraelemek használatának megismertetése.

Be kell mutatnunk, hogy **milyen fejlesztések** valósulnak meg, ezek **kiknek szólnak**, mely lakossági csoportok számára teszik könnyebbé a kerékpározást, és **milyen útvonalak** válnak így kerékpározhatóbbá. **A fejlesztések bemutatása során célszerű pontosan megnevezni az utcákat, helyszíneket és B+R esetén a főbb BKK-s járatokat, hogy a helyben élők számára minél kézzelfoghatóbb és személyesebb legyen az üzenet.**

Mivel sok helyen **új típusú létesítményeket** vezetnek be, ezért ezek értelme és használatának ismertetése is szükséges. Sok esetben a jogosítvánnyal rendelkezők sem ismerik az új infrastruktúraelemek (pl. kerékpárral kétirányú, autóval egyirányú utcák vagy a nyitott kerékpársáv) használatát, így ezeket is el kell magyarázni a leendő – nem csak kerékpáros - használóknak.

Az infrastruktúra bővítésének kommunikációja nem lehet öncélú, a szemléletformálást kell szolgálnia. **Nem azt a legfontosabb elmondani, hogy hány kilométer új kerékpársáv épült ki** milyen projekt keretében, **hanem azt, hogyan válik ezzel könnyebben, gyorsabban** és környezetbarát módon **elérhetővé a bolt, a munkahely, a közösségi közlekedés vagy a játszótér.** Tehát a mindennapi élet színterei, amelyek elérhetőségének biztosítása az adófizetők pénzén működő közszolgáltató feladata.

Fontos szempont, hogy a fejlesztések nem kizárólag a már kerékpározók további kényelmét szolgálják, hanem a nem kerékpározók célcsoportjának is biztonságosabb, érthetőbb helyzeteket hoznak létre, a kerékpározást a közlekedés rendszerébe foglalják.

Ajánlott kommunikációs panelek a fejlesztések bemutatásához

- A fejlesztések révén létrejövő **útvonalak** bemutatása
- Az útvonalakon keresztül **elérhető forgalomvonzó létesítmények** kihangsúlyozása (tanintézmények, közintézmények, szabadidős helyszínek, munkahelyek, közösségi közlekedési megállók, stb).
- Általános bemutató anyagok készítésénél elég az általános megfogalmazás, de **a kerületi, elsősorban a helyi lakosoknak készülő anyagoknál fontos a minél pontosabb bemutatás** (a köz- és oktatási intézmények, egyéb helyszínek megnevezése, a közösségi közlekedési megállók és az ott elérhető járatok feltüntetése, stb).
- A megvalósuló **infrastruktúra típus** (kerékpárút, kerékpársáv, kerékpárral kétirányban megnyitott utca, stb) **használatának bemutatása.**

Kerülendő kommunikációs panelek a fejlesztések bemutatásánál

- A megvalósuló fejlesztések oly módon történő bemutatása, ami **csak az adott infrastruktúrát mutatja be. Például, hogy hány kilométer és milyen típusú infrastruktúra épül.**

Ajánlott képek a fejlesztések bemutatásához

Fontos, hogy ne csak az infrastruktúra látszódjon önmagában, hanem a középpontban a felhasználók, a várható forgalmi helyzetek bemutatása és az elérhető forgalomvonzó létesítmények legyenek.

Az egyik legjobb hazai példa a szegedi Oskola utca felújításához készült honlap, ahol a fejlesztések bemutatása mellett a használat, útirányokkal és úticélokmal kapcsolatos fontos információk is megjelenítésre kerültek.

<https://megujul.szeged.hu/>



Forrás: <https://megujul.szeged.hu/>

4. Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálás

4.1. Kerékpárral és gyalog közlekedők oktatása

A városi közlekedésben az aktív- és mikromobilitási módok szerepe folyamatosan felértékelődik. Gyalogolni mindenki szokott, és az elmúlt időszakban sokan kezdtek el a városban kerékpárral is közlekedni, olyanok is, akik korábban más közlekedési módokat használtak a mindennapokban. Legyen szó azonban gyalogos vagy kerékpáros közlekedésről, **vannak olyan közlekedési szituációk, melyekre fontos felkészíteni a közlekedőket**, elsősorban már kisgyerek korban. Ilyenek lehetnek például a holttér vagy az adott sebességgel közlekedő járművekre jellemző féktávolság ismerete és a legfontosabb közlekedési szabályok megismertetése. Kerékpározás esetén különösen igaz, hogy a kellő tudás és magabiztosság hiányában sokan az indokoltnál jobban **félnek a forgalom részeként kerékpározni**, ami visszatartó ok lehet a rendszeres vagy mindennapos kerékpározáshoz.

A lakosság vagy úthasználók tekintetében a közlekedéssel kapcsolatos oktatási programok célja, a **közlekedési szabályok közös ismerete, többféle közlekedési eszköz megismertetése, a gyakorlati tudás elmélyítése, megszerzett tudás folyamatos frissítése**, valamint annak tudatosítása, hogy adott körülmények között milyen teljesítményre képes egy adott gépjármű és hol vannak az emberi képesség határai. Az oktatás (és a szemléletformálás) során fontos, hogy az emberek képesek legyenek megérteni az egyes **szabályok mögött húzódó ok-okozati összefüggéseket is**.

Az oktatási tevékenységek további célja, hogy a gyalog- és kerékpárral közlekedők a közlekedési szituációkra felkészüljenek, a szabályokat ismerjék és egymást segítsék. A **megfelelő elméleti és gyakorlati tudás biztosításával** fejleszthetjük a közlekedési képességeket és magabiztosságot adhatunk át a mindennapos közlekedéshez. Az oktatáshoz kapcsolódó egyik fontos elem, hogy minden korosztály megszólításra kerüljön, vagyis nem csak a jövő, hanem minden generáció, akár a jogosítvány birtokában nap mint nap közlekedő egyének nevelése is célkitűzés.

Itt akár az alapoktól, a **KRESZ írott és az élet íratlan, gyakorlati szabályainak átadásán** túl az útvonalválasztásban is segítséget adhatunk igények szerint. A kerékpárral közlekedők számára fontos bemutatni a megfelelő kerékpárválasztást és beállítást. Különösen fontos, hogy már a gyerekek magabiztosan és biztonságosan tudják kezelni kerékpárjukat (amelynek mérete, beállításai legyenek összhangban a gyermek sajátosságaival), és legyenek tisztában a rájuk vonatkozó legalapvetőbb szabályokkal.

Tartsuk szem előtt, hogy mindenhol szabad kerékpározni, ahol nem tilos: nem a kijelölt kerékpáros infrastruktúra követése az egyetlen lehetőség eljutni egyik helyről a másikra biciklivel. **Megfelelő tudással a forgalom részeként is kerékpározhatunk.**

Fontos, hogy oktatási tevékenységünkben **ne csak a védőfelszerelések által nyújtott biztonsági szolgáltatásokat hangsúlyozzuk.** Az előírt és akár ajánlott felszerelések mellett a **valódi tudás és az infrastrukturális fejlesztések nyújtanak biztonságot** a forgalomban **másokkal együtt közlekedőknek.** Kerülni kell – bár sokszor nagy a kísértés – a tévhiteket erősítő – védőfelszereléseket hangsúlyozó – ábrázolást és szöveges tartalmakat, illetve az áldozathibáztató beszédmódot.

A közlekedésben gyakoriak a félreértések, akár összetűzések is. Ezeket a gyalog, kerékpárral és gépjárművel közlekedők szempontjait bemutató, a **másikra odafigyelő, együttműködő közlekedést tanító eszközökkel is orvosolhatjuk.**

Téves és a valódi változást elodázó gyakorlat az is, ha az oktató programok csak gyerekeknek szólnak. **Szükség van a tinédzser, a fiatal felnőtt és a felnőtt, dolgozó, de akár a nyugdíjas korosztályok oktatására is,** hiszen utóbbiak önállóan dönthetnek a járműválasztásukról, de akár jogosítvány birtokában sem rendelkeznek a szükséges tudással.

4.2. Gépjárművezetők oktatása

Az **oktatási tevékenység egy másik célja a gépjárművezetők oktatása,** akik a mindennapok során vezetés közben kerülnek kapcsolatba kerékpározókkal és a kerékpáros infrastruktúrával (például kerékpársáv, nyitott kerékpársáv, stb). Számukra is fontos annak tudatosítása, hogy **milyen szituációkra kell figyelni, mekkora előzési oldaltávolságot kell biztosítani és az adott kerékpáros infrastruktúrát mikor és hogyan használhatja a gépjárművel** (pl. manőverezés, kanyarodás, kerékpárral kétirányban megnyitott utcák használata stb).

Célszerű a **járművezetők számára gyakorlati módon is bemutatni** a kiemelten fontos szituációkat, hogy saját maguk is megtapasztalják milyen érzés például kerékpárról megélni egy-egy forgalmi helyzetet. Kiemelt szituációnak tekinthető az **előzési oldaltávolság, a kerékpársávon történő parkolás vagy a szűk utcában a kerékpárral közlekedő mögötti közvetlen, szoros haladás gépjárművel.**

A legfőbb közlekedési szabályokon túl az alábbi közlekedési szituációkra fontos felhívni a gépjárművel vagy kerékpárral közlekedők figyelmét:

Járművezetők felé	Kerékpárral közlekedők felé
Megfelelő előzési oldaltávolság	Ajtónyitási távolság
Kerékpársávon történő parkolás tilalma	Holttér kivédése
Elsőbbségadás	Járdán vezetett kerékpárút jellemzői
Ajtónyitáskor kerékpárra való odafigyelés	Irányjelzés, indirekt/ közvetett balkanyar
Kanyarodás, körforgalomból való kihajtás	

4.3. Ajánlott kommunikációs panelek az oktatásnál

- **A közlekedési módtól függetlenül** az alapüzenet, hogy **„Figyeljünk egymásra és segítsük egymást a közlekedésben.”**
- **A közlekedők felkészítése a forgalmi szituációk kezelésére.** Nem az a cél, hogy féljenek egyegy szituációtól, hanem, hogy felkészülten, magabiztosan viselkedjenek. (pl. jobbkezes utcák, gépjárművek kikerülése, kanyarodás, irányjelzés, kerékpárral kétirányban megnyitott 24 utcákban való közlekedés, holttér kivédése, a járdán vezetett kerékpárút jellemzői, ajtónyitási távolság, stb).
- **A gépjárművezetők felkészítése** és oktatása a várható forgalmi helyzetekre és a kerékpárral közlekedők várható viselkedésére.

4.4. Kerülendő kommunikációs panelek az oktatásnál

- **Áldozathibáztatás**
 - Az áldozathibáztatáshoz kapcsolódóan az **„Annak van elsőbbsége, akinek megadják”** mondat használata. A KRESZ pontosan szabályozza az elsőbbségi viszonyokat, így előre tudható, hogy kinek van elsőbbsége adott szituációban. Ez a mondat viszont felmentést ad a gépjárművezetőknek, hogy megadják a gyalog vagy kerékpárral közlekedőknek az őket megillető elsőbbséget, és végső soron az áldozatot teszi felelőssé.
 - **Félelemkeltés egy-egy szituációval kapcsolatban.** Ahogy már fentebb említésre került, nem az a cél, hogy a közlekedők féljenek bizonyos szituációkban, hanem, hogy felkészülten viselkedjenek. A lehetséges konfliktusos közlekedési szituációkkal kapcsolatban nem a veszélyre és a bekövetkező sérülésekre kell fókuszálni, sokkal inkább arra, hogy hogyan lehet kivédeni, mire kell előre felkészülni.
 - **A passzív biztonsági elemek** (bukósisak vagy fényvisszaverő mellény) használatának oly módon történő bemutatása, ami azt sugallja, **hogy ezekkel előzhető meg az ütközések, esések.** Ezek az elemek a **már bekövetkező sérülésektől védenek meg,** azonban sokkal **nagyobb hangsúlyt** kell fektetni arra, hogy a közlekedők **tudatosan és felkészülten közlekedjenek,** így maguk az ütközések esélye is csökkenthető.

5. Célcsoportok

5.1. A kerékpározáshoz /gyalogláshoz való viszony alapján

5.1.1 A már kerékpárral közlekedők

A városban rendszeresen kerékpározók

Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:

- **Pozitív, megerősítő üzenetek** a rendszeres kerékpározással kapcsolatban.

Oktatással kapcsolatos üzenetek:

- **Együtt közlekedünk**, segítsük egymást a közlekedés során.
- Ne csak a **gépjárművekre**, de az újonnan megjelenő, **kevésbé rutinos kerékpározókra is figyeljünk**, segítsük őket.
- Közlekedési szabályok átisméltése.

A projektek szolgáltatás szemléletű bemutatásával kapcsolatos üzenetek:

- A megvalósuló projektek által **milyen helyszínek, közösségi közlekedési megállók elérhetősége** javul.
- Annak bemutatása, hogy milyen már **meglévő kerékpáros infrastruktúrához kapcsolódnak** a fejlesztések.
- A korábban használt útvonalak használatát esetleg hogyan befolyásolják a fejlesztések (egyszerűsítik e a korábbi útvonalakat, stb).

A városban ritkán kerékpározók

Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:

- **Különböző felhasználási módok és élethelyzetek bemutatása**, (bevásárlás, munka, iskola, gyerekszállítás, kerékpározás munka után moziba, sportcentrumba, koncertre)
- Különböző **kerékpártípusok bemutatása** (e-bike, cargo, városi)
- **Közösségi közlekedéssel kombinált utazás** (B+R)
- Csöndesebb, **forgalomcsillapított útvonalak** bemutatása

Oktatással kapcsolatos üzenetek:

- Városi **forgalmi helyzetekre való felkészítés** (kereszteződések, parkoló gépjárművek, ajtónyitási távolság, indirekt/ közvetett balra kanyarodás, stb).
- A különböző **kerékpáros infrastruktúra típusok közti különbségek** (kerékpárút, kerékpársáv, sebességcsillapított utca, gyalog- és kerékpárút, gyalogos- és kerékpáros övezet, stb.)
- Kerékpáros **infrastruktúra használatának szabályai** (kiemelten a kerékpársáv, kerékpárral kétirányban megnyitott egyirányú utca, jobbkezes utcák esetén).
- **Holttér** (kiemelten busz, tehergépkocsi esetén).

A projektek szolgáltatás szemléletű bemutatásával kapcsolatos üzenetek:

- A megvalósuló projektek által **milyen helyszínek, közösségi közlekedési megállók elérhetősége** javul.
- Érdemes kihangsúlyozni, hogy a **kerületben a lakóhely körül kis távolságon milyen előnyökkel** jár a kerékpárhasználat (maximum 5-15 perces távolságok).
- Annak bemutatása, hogy milyen **már meglévő kerékpáros infrastruktúrához kapcsolódnak** a fejlesztések és ezáltal milyen helyszínek érhetőek el.
- A megvalósuló infrastruktúra használata során **milyen forgalmi szituációkra kell figyelni**.

Rekreációs céllal kerékpározók

Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:

- **Városi kerékpározás népszerűsítése** – pozitív képek, életérzés, szabadság a városi kerékpározás során
- Különböző **felhasználási módok és élethelyzetek bemutatása**, (bevásárlás, munka, iskola, gyerekszállítás, barátokkal együtt kerékpározás szabadidőben)
- Különböző **kerékpártípusok bemutatása** (e-bike, cargo, városi)
- **Közösségi közlekedéssel kombinált** utazás (B+R)
- **Városi zöldutak** bemutatása

Oktatással kapcsolatos üzenetek:

- Városi **forgalmi helyzetekre való felkészítés** (kereszteződések, parkoló gépjárművek, ajtónyitási távolság, indirekt/ közvetett balra kanyarodás, stb).
- Kerékpáros **infrastruktúra használatának szabályai** (kiemelten a kerékpársáv, kerékpárral kétirányban megnyitott egyirányú utca, jobbkezes utcák esetén).
- **Holttér** (kiemelten busz, tehergépkocsi esetén).

A projektek szolgáltatás szemléletű bemutatásával kapcsolatos üzenetek:

- A megvalósuló projektek által **milyen helyszínek, közösségi közlekedési megállók elérhetősége** javul.
- Érdemes kihangsúlyozni, hogy a kerületben **a lakóhely körül kis távolságon milyen előnyökkel** jár a kerékpárhasználat (maximum 5-15 perces távolságok).
- A megvalósuló fejlesztések hatására **milyen zöldutak, rekreációs pontok érhetőek el** a kerületben vagy a kerület környezetében, akár közösségi közlekedéssel kombinálva is.
- Annak bemutatása, hogy milyen **már meglévő kerékpáros infrastruktúrához kapcsolódnak** a fejlesztések és ezáltal milyen helyszínek érhetőek el.

A kerékpározásra nyitottak

Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:

- **Városi kerékpározás népszerűsítése** – pozitív képek, életérzés, szabadság a városi kerékpározás során
- Különböző **felhasználási módok és élethelyzetek bemutatása**, (bevásárlás, munka, iskola, gyerekszállítás, barátokkal együtt kerékpározás szabadidőben)
- Különböző **kerékpártípusok bemutatása** (e-bike, cargo, városi kerékpár)
- **Közösségi közlekedéssel kombinált** utazás (B+R)
- Kezdetben a **rövidebb távolságokon történő kerékpározás** (közeli bolt, intézmény, sportcentrum, közösségi közlekedési megálló)
- **Csendesebb, forgalomcsillapított útvonalak** bemutatása

Oktatással kapcsolatos üzenetek:

- **Városi forgalmi helyzetekre való felkészítés** (kereszteződések, parkoló gépjárművek, ajtónyitási távolság, indirekt/ közvetett balra kanyarodás, stb).
- Kerékpáros **infrastruktúra használatának szabályai** (kiemelten a kerékpársáv, kerékpárral kétirányban megnyitott egyirányú utca, jobbkezes utcák esetén).
- **Holttér** (kiemelten busz, tehergépkocsi esetén).
- A különböző **kerékpáros infrastruktúra típusok közti különbségek** (kerékpárút, kerékpársáv, sebességcsillapított utca, gyalog- és kerékpárút, gyalogos- és kerékpáros övezet, stb.)

A projektek szolgáltatás szemléletű bemutatásával kapcsolatos üzenetek:

- A megvalósuló projektek által milyen **helyszínek, közösségi közlekedési megállók elérhetősége** javul.
- Érdemes kihangsúlyozni, hogy a **kerületben a lakóhely körül kis távolságon milyen előnyökkel** jár a kerékpárhasználat (maximum 5-15 perces távolságok).
- Annak bemutatása, hogy milyen **már meglévő kerékpáros infrastruktúrához kapcsolódnak** a fejlesztések és ezáltal milyen helyszínek érhetők el.
- A megvalósuló infrastruktúra használata során **milyen forgalmi szituációkra kell figyelni**.

A kerékpározásra nem nyitottak, elutasítók

Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:

- A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése **közép/ hosszú távon azok számára is előnyös, akik nem közlekednek kerékpárral**.
- A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése és a **kerékpárral közlekedők számának növekedése segíti a helyi gazdaságot, élhetőbb, zöldebb környezetet eredményez**.
- Sokan azt hihetik, hogy ha ők maguk (vagy a közeli családi/ismerősi körben többen) nem szeretnék kerékpárral közlekedni, akkor a társadalom többsége sem szeretne. Pedig a **felmérések alapján a budapestiek 72%-a nem tartja kizártnak, hogy többször közlekedjen kerékpárral, ha javulnának a feltételek**¹. A kerékpáros infrastruktúra ráadásul a más

¹ Így bringázik Magyarország, 2020 – Országos reprezentatív kutatás; Magyar Kerékpárosklub, Medián és Aktív Magyarország kormánybiztosság

mikromobilitási eszközt (pl. roller) használók számára is előnyös, így a fejlesztések még több ember számára lehetnek hasznosak.

Oktatással kapcsolatos üzenetek:

- **Együtt közlekedünk**, segítsük egymást a közlekedés során.
- **Figyeljünk** a gyalog, kerékpárral vagy egyéb mikromobilitási eszközzel közlekedőkre.
- **Megfelelő előzési oldaltávolság** (min. 1,5 méter).
- A kerékpáros infrastruktúrát egyre több, még kevesebb rutinnal rendelkező ember használja, **segítsük** őket a közlekedés során.
- A kerékpáros **infrastruktúrával kapcsolatos ismeretek átisméltése és bővítése** (pl. nyitott kerékpársáv jelentése és használata, mikor tartózkodhat gépjármű a kerékpársávon, stb).

A projektek szolgáltatás szemléltető bemutatásával kapcsolatos üzenetek:

- Érdemes kihangsúlyozni, hogy a területben a lakóhely körül **kis távolságon milyen előnyökkel jár a kerékpárhasználat** (maximum 5-15 perces távolságok).
- A megvalósuló fejlesztések **miért hasznosak a terület egésze számára**. Például javul a helyi kereskedelem, egészségesebb lesz a környezet, javul a terület megítélése.

5.2. Korosztály alapján

5.2.1 Gyerekek 0-12 éves korig (ezt a korosztályt érintő, de elsősorban a szülőknek szóló üzenetek)

Népszerűsítő és szemléltetőformáló üzenetek:

- **Ismerkedés a kerékpárral** játékos formában
- Csoportos foglalkozások
- A **mozgás fontossága** a gyerekek egészséges fejlődése érdekében. A gyaloglás és kerékpározás hatására ráadásul a gyerekek **magabiztosabbak és önállóbbak** is lesznek
- A **kerékpározás, mint szabadterei játék és szórakozás**, amivel már a **közlekedés is élménnyé** válhat
- **Kerékpározás a gyerekekkel** gyereküléssel, gyerek szállító kerékpárral vagy saját kerékpárral

Oktatással kapcsolatos üzenetek:

- Közlekedés gyerekekkel (pl. főútvonal esetén 12 éves kor alatt a járdán kell haladni, ha nincs kerékpárút).
- Főbb közlekedési szabályok megismerttetése a gyerekekkel.

A projektek szolgáltatás szemléltető bemutatásával kapcsolatos üzenetek:

- **Kerületi iskolák, óvodák** megközelítése a megvalósuló fejlesztéseknek köszönhetően.
- **Játszóterek, parkok, sportközpontok** megközelítése a megvalósuló fejlesztéseknek köszönhetően.

- Milyen **útvonalak lesznek jól járhatók gyerekekkel** (kerékpárutak, forgalomcsillapított utcák, zöldfolyosók).
- **Közösségi közlekedési megállók** megközelítése.
- A megvalósuló infrastruktúra használata során **milyen forgalmi szituációkra kell figyelni**.

5.2.2 Fiatalok 12-18 éves korig

Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:

- Bringázz az **iskolába**;
- Kerékpározz a **barátokkal együtt**;
- Szabadság, önállóság érzése;
- **Hosszabb távolságra közösségi közlekedéssel** integrált utazás.

Oktatással kapcsolatos üzenetek:

- **Városi forgalmi helyzetekre való felkészítés** (kereszteződések, parkoló gépjárművek, ajtónyitási távolság, indirekt/ közvetett balra kanyarodás, stb).
- A különböző **kerékpáros infrastruktúra típusok közti különbségek** (kerékpárút, kerékpársáv, sebességcsillapított utca, gyalog- és kerékpárút, gyalogos- és kerékpáros övezet, stb.)
- Kerékpáros **infrastruktúra használatának szabályai** (kiemelten a kerékpársáv, kerékpárral kétirányban megnyitott egyirányú utca, jobbkezes utcák esetén).
- **Holttér** (kiemelten busz, tehergépkocsi esetén).
- Adott forgalmi helyzetben a **helyzetfelismerés és a megfelelő döntéshozatal segítése**, rutinná tétele.
- **Közlekedési szabályok** ismerete.
- A megvalósuló infrastruktúra használata során **milyen forgalmi szituációkra kell figyelni**.

A projektek szolgáltatás szemléletű bemutatásával kapcsolatos üzenetek:

- **Kerületi iskolák megközelítése** a megvalósuló fejlesztéseknek köszönhetően.
- **Parkok, sportközpontok, szabadidős helyszínek** (mozi, színház, stb) megközelítése a megvalósuló fejlesztéseknek köszönhetően.
- **Közösségi közlekedési megállók** megközelítése.
- Milyen útvonalak lesznek jól járhatók a fiataloknak (kerékpárutak, forgalomcsillapított utcák, zöldfolyosók).

5.2.3 Felnőtt 18-65 éves korig

Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:

- Bringázz **egyetemre, munkába**;
- **Szabadság, rugalmasság, gyorsaság** a városi közlekedésben;

- **Barátokkal, családdal** közös kerékpározás;
- Az utazás önmagában **élmény**;
- Költséghatékony, természetbarát, egészséges;
- **Hosszabb távolságra közösségi közlekedéssel** integrált utazás.

Oktatással kapcsolatos üzenetek:

- **Városi forgalmi helyzetekre való felkészítés** (kereszteződések, parkoló gépjárművek, ajtónyitási távolság, indirekt/ közvetett balra kanyarodás, stb).
- A különböző **kerékpáros infrastruktúra típusok közti különbségek** (kerékpárút, kerékpársáv, sebességsillapított utca, gyalog- és kerékpárút, gyalogos- és kerékpáros övezet, stb).
- Kerékpáros **infrastruktúra használatának szabályai** (kiemelten a kerékpársáv, kerékpárral kétirányban megnyitott egyirányú utca, jobbkezes utcák esetén).
- **Holttér** (kiemelten busz, tehergépkocsi esetén).
- Adott forgalmi helyzetben a **helyzetfelismerés és a megfelelő döntéshozatal segítése**, rutinná tétele, a közlekedési szabályok ismerete.

A projektek szolgáltatás szemléletű bemutatásával kapcsolatos üzenetek:

- **Kerületi munkahelyek, közintézmények** megközelítése a megvalósuló fejlesztéseknek köszönhetően.
- **Parkok, sportközpontok, szabadidős helyszínek** (koncert, színház, múzeum, mozi) megközelítése a megvalósuló fejlesztéseknek köszönhetően.
- **Közösségi közlekedési megállók** megközelítése.
- A megvalósuló infrastruktúra használata során **milyen forgalmi szituációkra kell figyelni**.

5.2.4 Idősebbek 65 éves kortól

Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:

- Az **aktív életmód és rendszeres mozgás előnyei** a testi és mentális egészségre idősebb korban
- Kerékpárral közlekedés **boltba, piacra**
- **Különböző kerékpártípusok**, főleg, amelyek **idősebb korban is könnyebben használhatók** (e-bike, tricikli, stb)
- **Unóakkal együtt** töltött idő
- **Rekreációs útvonalak** bemutatása
- **Hosszabb távolságra közösségi közlekedéssel** integrált utazás.

Oktatással kapcsolatos üzenetek:

- Közlekedési **szabályok ismerete vagy felrészítése** (különösen, ha az elmúlt években változás következett be)
- **Városi forgalmi helyzetekre való felkészítés** (kereszteződések, parkoló gépjárművek, ajtónyitási távolság, indirekt/ közvetett balra kanyarodás, stb).

- A különböző **kerékpáros infrastruktúra típusok közti különbségek** (kerékpárút, kerékpársáv, sebességcsillapított utca, gyalog- és kerékpárút, gyalogos- és kerékpáros övezet, stb).
- Kerékpáros **infrastruktúra használatának szabályai** (kiemelten a kerékpársáv, kerékpárral kétirányban megnyitott egyirányú utca, jobbkezes utcák esetén).
- **Holttér** (kiemelten busz, tehergépkocsi esetén).

A projektek szolgáltatás szemléletű bemutatásával kapcsolatos üzenetek:

- **Kerületi boltok, piacok, iskolák, óvodák** megközelítése a megvalósuló fejlesztéseknek köszönhetően.
- **Unokák esetén iskolák, óvodák** megközelítése a megvalósuló fejlesztéseknek köszönhetően.
- **Parkok, szabadidős helyszínek** (színház, múzeum, mozi, kulturális helyek) megközelítése a megvalósuló fejlesztéseknek köszönhetően.
- **Közösségi közlekedési megállók** megközelítése.
- A megvalósuló infrastruktúra használata során **milyen forgalmi szituációkra kell figyelni.**

5.3. Földrajzi elhelyezkedés alapján

5.3.1 Belvárosi kerületek

Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:

- Kis távolságok, gyorsan elérhető helyszínek (15 -20 perc alatt átjárható a belváros).
- Kerüld el a forgalmi torlódásokat.
- Szabadság, rugalmasság.
- Belvárosi kerékpáros infrastruktúra (főhálózat esetén a körutak, Bajcsy-Zsilinszky út, Andrásy út, még belvárosi „quietway” esetén a Ráday utca – Kecskeméti utca tengely).

Oktatással kapcsolatos üzenetek:

- Kerékpáros **infrastruktúra használatának szabályai** (kiemelten a kerékpársáv, kerékpárral kétirányban megnyitott egyirányú utca, jobbkezes utcák esetén).
- **Holttér** (kiemelten busz, tehergépkocsi esetén).
- **Városi forgalmi helyzetekre való felkészítés** (kereszteződések, parkoló gépjárművek, ajtónyitási távolság, indirekt/ közvetett balra kanyarodás, stb).

A projektek szolgáltatás szemléletű bemutatásával kapcsolatos üzenetek:

- Annak bemutatása, hogy mely belvárost is érintő kerékpáros útvonalhoz kapcsolódnak a fejlesztések és ott milyen forgalomvonzó létesítmények érhetők el.

5.3.2 Külvárosi kerületek

Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:

- Helyben **gyors, kényelmes és rugalmas.**
- Hosszabb távolságra vagy a belváros felé **közösségi közlekedéssel kombinált** utazás.

- **Rekreációs útvonalak**

Oktatással kapcsolatos üzenetek:

- Kerékpáros **infrastruktúra használatának szabályai** (kiemelten a kerékpársáv, kerékpárral kétirányban megnyitott egyirányú utca, jobbkezes utcák esetén).
- **Holttér** (kiemelten busz, tehergépkocsi esetén).
- **Városi forgalmi helyzetekre való felkészítés** (kereszteződések, parkoló gépjárművek, ajtónyitási távolság, indirekt/ közvetett balra kanyarodás, stb).

A projektek szolgáltatás szemléletű bemutatásával kapcsolatos üzenetek:

- **Kerületi boltok, piacok, iskolák, óvodák** megközelítése a megvalósuló fejlesztéseknek köszönhetően.
- **Parkok, szabadidős helyszínek** (színház, múzeum, mozi, kulturális helyek) megközelítése a megvalósuló fejlesztéseknek köszönhetően.
- **Közösségi közlekedési megállók** megközelítése.

5.3.3 Hegyvidéki kerületek

Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:

- **Elektromos vagy elektromos rásegítésű (pedelec) kerékpárok** a mindennapi használathoz
- **Közösségi közlekedéssel integrált használat**
- **Rekreációs útvonalak**

Oktatással kapcsolatos üzenetek:

- Kerékpáros **infrastruktúra használatának szabályai** (kiemelten a kerékpársáv, kerékpárral kétirányban megnyitott egyirányú utca, jobbkezes utcák esetén).
- **Holttér** (kiemelten busz, tehergépkocsi esetén).
- **Városi forgalmi helyzetekre való felkészítés** (kereszteződések, parkoló gépjárművek, ajtónyitási távolság, indirekt/ közvetett balra kanyarodás, stb).

A projektek szolgáltatás szemléletű bemutatásával kapcsolatos üzenetek:

- **Kerületi boltok, piacok, iskolák, óvodák** megközelítése a megvalósuló fejlesztéseknek köszönhetően.
- **Parkok, szabadidős helyszínek** (színház, múzeum, mozi, kulturális helyek) megközelítése a megvalósuló fejlesztéseknek köszönhetően.
- **Közösségi közlekedési megállók** megközelítése.

5.4. Egyéb csoportok

5.4.1 Döntéshozók

A döntéshozók, szakmai intézmények képviselőinek és helyi érdekelti csoportok bevonása, a folyamatos partneri kapcsolattartás és felvilágosítás elejét veheti a tájékoztatatlanságból fakadó félreértéseknek, vitáknak, támadásoknak.

Fontos, hogy a **döntéshozók tájékoztatást kapjanak a fejlesztések céljáról és egyes állomásairól**. A projekt kommunikációja során legitimitást tud adni a széleskörű politikai támogatottság felmutatása a fejlesztések mellett, de a súlypontokat tartsuk szem előtt: **a beruházások a városlakóknak készülnek**, elsődleges kedvezményezettjei a leendő használók, ezért a kommunikáció központjában ne a szalagot átvágó politikusok legyenek.

A projektben érintett, különösen az arról nyilatkozó döntéshozók kapjanak megfelelő felkészítést a projekt céljáról, elemeiről és üzeneteiről, hogy munkájuk során képviselni tudják a projektet, valamint a kommunikációs programmal egységes nyilatkozatok szülessenek. **Egy-egy félreértés, rossz, pontatlan megfogalmazás is nagy károkat tud okozni** a kommunikációs céloknak a döntéshozókat övező sajtóérdeklődés miatt. A nyilatkozatok kövessék a kézikönyvben felsorolt kommunikációs elveket, üzeneteket.

Az esetlegesen **felmerülő kritikákra szakmai alapon, mégis közérthetően kell tudni reagálni**. A kritikák jogossága esetén a hibák elismerése és kijavítása szükséges lehet, ezt pedig őszintén és transzparenssé érdemes kezelni. A fejlesztések céljaival ellentétes igények felállítására (pl. „nem biciklisáv kellene, hanem szélesebb autópálya”), szakmailag megalapozatlan kritikákra (pl. „a járdán kellene vezetni a biciklisávot”) is felkészülten, higgadtan, a szakmai szempontokat és a fejlesztés célját előtérbe helyező választ kell tudni adni.

5.4.2 Véleményvezérek, sajtó

A fejlesztések kommunikációjának tervezése során **a célközönséget nagy hatásokkal elérő médiumok, közösségi véleményvezérek, újságírók bevonása** is a kommunikációs tervezés része.

Térképezzük fel, hogy milyen célcsoporthoz milyen felületeken lehet eljutni, mely újságírók, rovatok, szerkesztők foglalkoznak kiemelten a projekt témájával. A közösségek életében aktív szerepet játszó, a közösségi médiában aktív, sok embert elérő véleményvezérek szava egyre hangsúlyosabb a nyilvánosságban.

Mindkét csoport aktív bevonását, a velük történő együttműködést meg kell tervezni, ami a tájékoztatástól a hirdetések elhelyezésén át a kampányokban való részvételig terjedhet.

5.4.3 Civil és szakmai szervezetek

Helyi civil és szakmai civil szervezetekkel és csoportokkal – legyen az bejegyzett vagy informális – is érdemes a megfelelő partnerséget kialakítani. A tervezés folyamatába beépítették **a Magyar Kerékpárosklub mellett más szereplők helyismeretre és szaktudásra építő javaslatait**, de az együttműködésnek a kommunikációs szakaszban is vannak előnyei, hiszen tapasztalatukkal hasznos szempontokat tehetnek hozzá a tervezéshez.

Helyi szervezetek, csoportok tagjai elsődleges érintettjei a fejlesztéseknek. Ezen csoportok tájékoztatása fontos összekötő kapocsként működhet a beruházó és a lakosság között.

A helyi csoportokra ne csak egy megjelenési felületként tekintsünk, hiszen az egyrészt hitelteleníti a „partnerséget”, másrészt ők is hasznos visszajelzéseket tudnak adni akár kérdés akár vélemény formájában. Az ilyen együttműködésekben felmerülő szempontokat be lehet építeni a kommunikációba, ami az eredményességet segítheti.

A szakmai, civil, helyi csoportokkal, szervezetekkel való kapcsolattartás a közösségi médiában könnyen terjedő félreértések, tévedések elkerülését, kezelését is segítheti.

5.4.4 Budapesten élő külföldiek

Magyarországon élő, tanuló és dolgozó külföldiek, valamint az ide utazó turisták között is van igény a kerékpározásra, de információk hiányában sokan nem vágnak bele.

Érdemes angol nyelvű tájékoztató anyagokat készíteni a legalapvetőbb információkkal. Hasznos lehet felmérni, hogy az egyes projekterületeken élnek és dolgoznak-e nagyobb külföldi csoportok. A csoport nyelvén vagy angolul készített, az általuk használt felületeken eljuttatott kommunikációs anyagokkal még több embert bevonhatunk a kerékpározók körébe.