



# FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS BUDAPESTEN

Szemléletformálási  
feladatok VEKOP-5.3.1-15  
projektek keretében



SZÉCHENYI 2020



Európai Unió  
Európai Regionális  
Fejlesztési Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

## Tartalomjegyzék

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 VEKOP projektek célja.....	7
1.4. A kézikönyv célja.....	10
1.e. Hogyan használjuk a kézikönyvet.....	10
2. Szakmai Célok.....	11
2.1. A rendszeresen kerékpárral közlekedők számának növelése.....	11
2.2. Az egyes közlekedők közötti biztonságos együttműködés megteremtése.....	11
2.3. A megvalósuló fejlesztések népszerűsítése és a létrejövő infrastruktúra elemek használatának megismertetése.....	12
3. Kommunikációs szempontok/irányelvek.....	12
3.1. Népszerűsítés.....	15
Ajánlott kommunikációs panelek a népszerűsítéshez.....	15
Kerülendő kommunikációs panelek a népszerűsítéshez.....	16
Ajánlott képek a népszerűsítéshez.....	16
3.2. Szemléletformálás.....	17
Ajánlott kommunikációs panelek a szemléletformáláshoz.....	17
Kerülendő kommunikációs panelek a szemléletformálásnál.....	18
Ajánlott képek a szemléletformáláshoz.....	19
3.3. Fejlesztések bemutatása.....	20
Ajánlott kommunikációs panelek a fejlesztések bemutatásához.....	20
Kerülendő kommunikációs panelek a fejlesztések bemutatásánál.....	20
Ajánlott képek a fejlesztések bemutatásához.....	21
4. Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálás.....	22
4.1. Kerékpárral és gyalog közlekedők oktatása.....	22
4.2. Gépjárművezetők oktatása.....	23
4.3. Ajánlott kommunikációs panelek az oktatásnál.....	23
4.4. Kerülendő kommunikációs panelek az oktatásnál.....	24
5. Célcsoportok.....	25
5.1. A kerékpározáshoz /gyalogláshoz való viszony alapján.....	25
5.1.1. A már kerékpárral és gyalog közlekedők.....	25
5.1.2. A kerékpározásra, gyaloglásra nyitottak.....	27

5.1.3.	A kerékpározásra, gyaloglásra nem nyitottak, elutasítók .....	27
5.2.	Korosztály alapján .....	28
5.2.1.	Gyerekek 0-12 éves korig (ezt a korosztályt érintő, de elsősorban a szülőknek szóló üzenetek).....	28
5.2.2.	Fiatalok 12-18 éves korig.....	29
5.2.3.	Felnőtt 18-65 éves korig.....	30
5.2.4.	Idősebbek 65 éves kortól.....	30
5.3.	Földrajzi elhelyezkedés alapján .....	31
5.3.1.	Belvárosi kerületek .....	31
5.3.2.	Külvárosi kerületek .....	32
5.3.3.	Hegyvidéki kerületek .....	32
5.4.	Egyéb csoportok .....	33
5.4.1.	Politikai döntéshozók .....	33
5.4.2.	Véleményvezérek, sajtó .....	34
5.4.3.	Civil és szakmai szervezetek .....	34
5.4.4.	Budapesten élő külföldiek .....	34
6.	Eszközök .....	35
6.1.	Népszerűsítő eszközök .....	35
6.2.	Szemléletformáló eszközök.....	49
6.3.	Kerületi fejlesztéskommunikációval kapcsolatos eszközök.....	53
6.4.	Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálási eszközök .....	57
6.4.1.	A közlekedés biztonságát növelő oktatási programok.....	57
6.4.2.	A kerékpározás és gyaloglás biztonságát növelő oktatási anyagok és kampányok .....	70

## Összefoglaló

A Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program (VEKOP) keretében megvalósuló budapesti kerékpáros projektekhez **kapcsolódóan a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos szemléletformálási és oktatási tevékenységek** is megvalósításra kerülnek a következő években.

**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**. Emellett az alábbi kézikönyv a VEKOP projektekhez kapcsolódó kerékpáros szemléletformáláshoz és oktatáshoz készülő cselekvési terv alapját is jelenti.

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 - erre a VEKOP projektek részben választ adnak -, 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 városhasználati 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 gyaloglás tekintetében megfogalmazható, hogy **mindenki szokott gyalogni hosszabb-rövidebb távolságokon** a városban. **A Budapesten megtett utazások 20%-a történik gyalogos módon**. A közterületek és a gyalogos infrastruktúra fejlesztésével ez az arány tovább növelendő. Budapest akkor lesz igazán sikeres város, ha a legszélesebb rétegeknek (idősek, gyerekek, szegényebb társadalmi csoportok) is elérhető közlekedési módoknak megfelelő minőségű és mennyiségű infrastruktúra áll rendelkezésre.

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.

- **Otthon Budapesten Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)**

Az Otthon Budapesten - Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) Budapest fejlesztésének – az európai uniós költségvetési ciklushoz igazodva – 2027-ig szóló fő dokumentuma. A Stratégia azokat a fejlesztési célokat jelöli ki, ahol a Fővárosi Önkormányzat vezető és kezdeményező szerepet vállal, emellett a Fővárosi Önkormányzat tervezett intézkedéseit és a kiemelt fővárosi fejlesztési helyszíneket mutatja be. Az ITS keretében több, a kerékpáros és gyalogos közlekedést is segítő projekt van megfogalmazva, többek között az egybefüggő városrészek kerékpárosbarát fejlesztései, a közterületek emberközpontú megújítása, a budapesti városi zöldutak fejlesztése, az egészséges utcák pályázati program megvalósítása, valamint B+R parkolók kialakítása a közösségi közlekedési megállók közelében.

- **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, valamint a közterületfejlesztések során – legyen az pontszerű vagy vonalas – az emberközpontú, élhető környezet megteremtésének elérését szorgalmazza.

- **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 zero 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 VEKOP projektek célja

A VEKOP keretében megvalósuló budapesti kerékpáros projektek **célja, hogy Budapesten a mindennapi közlekedési célú utazások esetén növekedjen a gyalogos, kerékpáros és/vagy közösségi közlekedési módot választók részaránya** a közlekedők körében, hozzájárulva ezzel az élhetőbb és fenntarthatóbb városi környezet kialakulásához, valamint az alacsonyabb károsanyag-kibocsátási szint eléréséhez.

A VEKOP keretében megvalósuló **fejlesztések kapcsolatot teremtenek a kerületek lakóövezetei, a köz- és oktatási intézmények, hivatalok, üzletek, a közösségi közlekedés megállói és zöld övezetek között, valamint könnyebbé teszik a kerületek átjárhatóságát.** Emellett **összeköttetést teremtenek a szomszédos kerületek már meglévő kerékpáros hálózatával és adott esetben a főbb közösségi közlekedési csomópontokkal.**

A fejlesztések komfortosabbá és biztonságosabbá teszik a már kerékpárral és gyalog közlekedők mindennapjait, és kerékpározásra ösztönzik az arra nyitott, de még nem kerékpározók csoportjait. Ehhez **a projektek hálózatbővítést, gyalogos és kerékpáros átalakításokat, forgalomcsillapítási és sebességcsökkentési kezdeményezéseket, egyirányú utcák kerékpározók előtti megnyitását, csomóponti akadálymentesítést és közterületi kerékpártámaszok elhelyezését foglalják magukba.**

A tervezéssel érintett hatásterületek közlekedési úthálózatának kerékpárosbaráttá alakítása hozzájárul a mindenki számára élhetőbb és fenntarthatóbb városi környezet kialakulásához, valamint az alacsonyabb károsanyag-kibocsátáshoz. Így minden érintett – nem csak a kerékpározók – élvezhetik a kerékpározás pozitív környezeti és társadalmi hatásait.

A kiépülő kerékpárforgalmi hálózatok már önmagukban jelentősen növelik a kerékpáros kedvet és az igényeket. Az egymással összefüggő szakaszok tapasztalatai alapján nemcsak megnő az ott kerékpározók száma, de mellettük egyéb szabadidős sportok képviselői is megjelennek a kerékpárforgalmi létesítményeken. Az ebből eredő kihívások kezelésére szemléletformálási és kommunikációs eszközök válhatnak szükségessé.

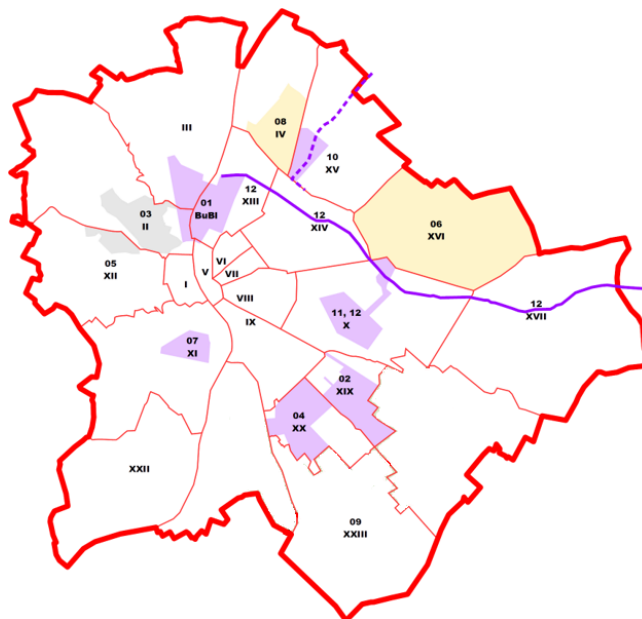
A 11 fővárosi VEKOP projekt révén kommunikációra rendelkezésre álló összegek összevonásából jön létre az a 100 millió forintos csomag, amely egyben egy átfogó és szabad szemmel is látható kerékpáros, integrált közlekedési, aktív- és mikromobilitási szemléletformáló tevékenységre ad lehetőséget. Ennek elvárt irányait foglalja össze ez a kézikönyv.



**VEKOP projektek és a kommunikációs tevékenységért felelős szervezetek felsorolása:**

Projekt neve	Szemléletformálásért felelős partner
A budapesti közbringa-rendszerhez kapcsolódó infrastruktúra fejlesztése	BKK
Kerékpárosbarát infrastrukturális fejlesztések Budapest XIX. kerületében	BKK
Közlekedésbiztonsági és kerékpárosbarát fejlesztések Budapest II. kerületében	II. kerületi önkormányzat
Közlekedésbiztonsági fejlesztések Budapest XX. kerületében	XX. kerületi önkormányzat
Közlekedésbiztonsági és kerékpárosbarát fejlesztések Budapest XVI. kerületében	BKK
Közlekedésbiztonsági és kerékpárosbarát fejlesztések Budapest XI. kerületében	XI. kerületi önkormányzat
Kerékpárosbarát infrastrukturális fejlesztések Budapest IV. kerületében	BKK
Közlekedésbiztonsági fejlesztések Budapest XV. kerületében	BKK + XV. kerületi önkormányzat
Kerékpárosbarát infrastrukturális fejlesztések Budapest X. kerületében	BKK + X. kerületi önkormányzat
Rákospatak menti kerékpárút építése Budapest XIII. kerületében	BKK + XIII. kerületi önkormányzat
Rákospatak menti kerékpárút építése Budapest XIV., X. és XVII. kerületében	BKK + XIV. kerületi önkormányzat

**VEKOP projektek helyszínei Budapesten**



## 1.4. A kézikönyv célja

A VEKOP projekteknek és a főváros mobilitást elősegítő terveinek is fontos része a szemléletformáló tevékenység folytatása. A Fővárosi Önkormányzat és a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. **célja, hogy a 11 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.e. Hogyan használjuk a kézikönyvet

A **második fejezetben** a szakmai célok kerültek megfogalmazásra, melyeket az alábbi VEKOP projektek keretében végzett népszerűsítés, szemléletformálás, oktatás és az egyes VEKOP 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, a közlekedésbiztonsági célú szemléletformálás, egyes projektek bemutatása) szerint.

Az **ötödik fejezetben** a népszerűsítéshez, szemléletformáláshoz, az egyes projektek bemutatásához és a közlekedésbiztonsági célú szemléletformáláshoz 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.

A VEKOP projekthez kapcsolódó kommunikációs **tevékenységek tervezése során a BKK mellékelt arculati kézikönyve előírásait kötelező figyelembe venni.**

## 2. Szakmai Célok

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

### 2.1. A rendszeresen kerékpárral közlekedők számának növelése

- 2.1.1. **Többen járnak munkába, iskolába** gyalog és kerékpárral.
- 2.1.2. **Többen viszik a gyereket** óvodába, iskolába gyalog és kerékpárral. Kerékpár esetén ez történhet gyerekülésben, gyerekszállító kerékpárral (vagy speciális utánfutóval) vagy a gyerekekkel együtt kerékpározva is.
- 2.1.3. **Többen járnak bevásárolni** gyalog és kerékpárral.
- 2.1.4. **Többen keresik fel a rekreációs helyszíneket** gyalog és kerékpárral.
- 2.1.5. **Többen használják a gyaloglást és 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.
- 2.1.6. **Szélesebb társadalmi csoport** használ kerékpárt és gyalogol. Többek között gyerekek, fiatalok és idősek, de akár a mozgásukban valamilyen módok korlátozottak is, valamilyen speciális jármű segítségével.
- 2.1.7. 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

- 2.2.1. **Csökken a konfliktusok** száma az egyes közlekedési módokat használó közlekedők között. A közlekedők kölcsönösen segítik egymást és betartják a szabályokat.
- 2.2.2. **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.
- 2.2.3. **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.
- 2.2.4. **Nő a kerékpárral közlekedőkre és a gyalogosokra való odafigyelés.** A gépjárművezetők számítanak a kerékpárral közlekedőkre és a gyalogosokra és a közutakon **egyenrangú félnek tekintik** őket. Például a gépjárművel, kiemelten a nagyobb tehergépjármű vagy autóbusszofőrök 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

- 2.3.1. A kerületi **lakosok** tisztában vannak a **lakóhelyük környékén** lévő kerékpáros és gyalogos **infrastruktúrával és azok előnyeivel.**
- 2.3.2. **Többen használnak kerékpárt a kerületeken belül** rövidebb távolságra, mint például az iskolába, óvodába, bevásárláshoz, közintézményekhez, sportcentrumhoz vagy a közeli közösségi közlekedési megállóhoz (B+R).
- 2.3.3. **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 gyaloglásról és 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 kerékpárforgalmi főhálózatot és a főbb gyalogos útvonalakat,** nem is tudnak arról, hogy hol vannak jól kerékpározható vagy gyalogolható létesítmények 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.** Részben 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 gyűjtöttünk 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 időjárési helyzeteket és évszakokat** is (pl. esőkabát, nyákbát, sál, sapka, kesztyű, stb.)
- A városi környezetben a bukósisak, fényvisszaverő mellény ábrázolása **kerülendő**;
- **A lehető leghétköznapiabb eseteket és szituációkat mutassák be** (például munkába, iskolába, postára, bankba, fodrászhoz 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	<b>A vizuális tartalomban szereplő emberek is ezt sugallják</b> (gyerekek, idősek, családok – akár nagyszülő unokával is, nők és férfiak, mozgásukban korlátozottak speciális kerékpárral, stb).
A mindennapi tevékenységekhez használható	<b>Munka/ iskola, bevásárlás, ügyintézés, szabadidő, sportközpontok</b> megközelítése
Rugalmas	<b>Rövidebb városi távolságokon helyi/ kerületi használat háztól házig,</b> <b>Hosszabb távolságokon B+R, közösségi közlekedési eszközön történő szállítás</b> csak speciális esetben), <b>közbringa (Bubi)</b>
Változatos	Hagyományos, elektromos, cargo, gyereküléssel, városi és sportos kivitelben, <b>közbringa (Bubi)</b>
Elérhető	Kerületi <b>kerékpárforgalmi létesítmények</b> és a <b>forgalomcsillapított övezetek</b> bemutatása, és az elérhető <b>forgalomvonzó létesítmények</b> megjelenítése

Néhány kiemelt példa a vizuális megjelenítésre:



### 3.1. Népszerűsítés

A népszerűsítési tevékenységek célja **meghozni a kedvet a még nem kerékpározók vagy a nem rendszeresen gyaloglók körében**, annak érdekében, hogy **elkezdjenek gyalog vagy kerékpárral közlekedni**. Az **alkalomszerűen vagy csak szabadidőjükben kerékpározók vagy gyaloglók pedig gyakrabban és hétköznapi utazásaik során** is gyalog vagy biciklivel közlekedjenek. Elsősorban a **mindennapos, közlekedési célú utazások számát és gyakoriságának növelését** célozzuk, de figyelembe vehetjük, hogy a szabadidős kerékpározás vagy gyaloglás jó gyakorlati belépő a hétköznapi utazásokhoz.

A nem, vagy csak alkalomszerűen 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 és gyaloglás 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.

Elsősorban 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 és gyalog **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 és a gyaloglás melletti 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 és gyalog 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 vagy gyalog a városban**, 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**. A kerékpározást illetően sokan ugyanis még mindig inkább egy sport- vagy szabadidőtevékenységként gondolnak a kerékpárra, holott a világban, de még Magyarországon belül is több városban bebizonyosodott, hogy a **kerékpár egy kiváló közlekedési eszköz a városon belül**. A kerékpározás **legnagyobb előnye az 1-5 kilométeres távolságokon van** (gyaloglás esetén ez kb. 0-2 km), 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.

Különösen a kerékpározással kapcsolatban a szemléletformálás **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 mediatisált, 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 és a gyaloglás (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 típusától 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”, „gyalogosok”, „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 vagy gyalog közlekedik.
- Az év minden napján **0-24 óráig igénybe vehető**, környezettudatos és gyors választás a városi közlekedéshez. A kerékpár használata a gyalogláshoz hasonlóan független az időjárástól, csak megfelelően kell felöltözni.

- A megosztáson alapuló **közbringra-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**
  - **Gyerekkerékpár (többféle méretben)**
  - **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 haszn 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 vagy gyaloglást befolyásoló tényező említése.** Például, hogy csak napos, száraz időben lehet kerékpározni vagy gyalogolni márciustól októberig. Bár az aktív- és mikromobilitási módok használatát az időjárás befolyásolja, de **ne hangsúlyozzuk, hogy ezek időjárásfüggők.** Korábban indult például a „Bringázz télen” kampány.
- A „kerékpárosok”, „gyalogosok”, „autósok” kifejezések használata **kerülendő,** mivel nincsenek „kerékpárosok”, „autósok”, ahogy nincsenek „villamososok”, „trollisok” se. **Ehelyett kerékpározót, a „gyalog vagy 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 menőről, **bárki használhatja.** Nem kell külön sportruha, stb.
- **Félelemkeltő/áldozathibáztató kommunikáció.**

Ajánlott képek a szemléletformáláshoz



### 3.3. Fejlesztések bemutatása

Ahhoz, hogy több embert tudjunk gyaloglásra vagy kerékpározásra biztatni, **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 vagy gyaloglást, és **milyen útvonalak** válnak így kerékpározhatóbbá, sétálhatóbbá. **A fejlesztések bemutatása során célszerű pontosan megnevezni az utcákat, helyszíneket és B+R esetén a főbb közösségi közlekedési járatokat, megállóhelyeket, 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 vagy gyalogosbarát infrastruktúra 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 tévhitet 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 másokra 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 egy-egy szituációtól, hanem, hogy felkészülten, magabiztosan viselkedjenek. (pl. jobbkezes utcák, gépjárművek kikerülése, kanyarodás, irányjelzés, kerékpárral kétirányban megnyitott

utcákban való közlekedés, holtter 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 ad 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 és gyalog közlekedők

##### *5.1.1.1. A városban rendszeresen kerékpározók, gyaloglók*

#### **Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:**

- **Pozitív, megerősítő üzenetek** a rendszeres kerékpározással, gyaloglással kapcsolatban. Téli, esős időben való kerékpározásra vonatkozó gyakorlati tanácsok biztosítása.

#### **A VEKOP projektek szolgáltatás szemléletű bemutatásával kapcsolatos üzenetek:**

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

#### **Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálással kapcsolatos üzenetek:**

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

##### *5.1.1.2. A városban ritkán kerékpározók, gyaloglók*

#### **Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:**

- Városi **kerékpározás és gyaloglás, mint élmény, szabadság**
- **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

#### **A VEKOP 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**.

#### **Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálással kapcsolatos üzenetek:**

- Városi **forgalmi helyzetekre való felkészítés** (kereszteződések, parkoló gépjárművek, ajtónyitási távolság, indirekt/ közvetett balra kanyarodás, kanyarodásnál hátra nézés, 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).

#### *5.1.1.3. Rekreációs céllal kerékpározók, gyaloglók*

#### **Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:**

- **Városi kerékpározás és gyaloglás 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

#### **A VEKOP projektek szolgáltatás szemléletű bemutatásával kapcsolatos üzenetek:**

- A megvalósuló projektek által **milyen helyszínek, közösségi közlekedési megállók elérhetővé** javul.
- Érdemes kihangsúlyozni, hogy a kerületben **a lakóhely körül kis távolságon milyen előnyökkel** jár a kerékpárhasználat és a gyaloglás (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 és gyalogos infrastruktúrához kapcsolódnak** a fejlesztések és ezáltal milyen helyszínek érhetőek el.

#### **Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálással 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).

### 5.1.2. A kerékpározásra, gyaloglásra 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

#### **A VEKOP 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**.

#### **Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálással 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.)

### 5.1.3. A kerékpározásra, gyaloglásra nem nyitottak, elutasítók

#### **Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:**

- A kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése **közép/ hosszú távon azok számára is előnyös, akik nem közlekednek kerékpárral vagy gyalog**.
- A kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése és a **kerékpárral, gyalog 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 szeretnének 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<sup>1</sup>.** A kerékpáros infrastruktúra ráadásul a más mikromobilitási eszközt (pl. roller) használók számára is előnyös, így a fejlesztések még több ember számára lehetnek hasznosak.

#### **A VEKOP projektek szolgáltatás szemléletű bemutatásával kapcsolatos üzenetek:**

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

#### **Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálással 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).

## 5.2. Korosztály alapján

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

#### **Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:**

- **Ismerkedés a kerékpárral játékos formában**
- Csoportos foglalkozások
- A mozgás fontossága a gyerekek egészséges fejlődése érdekében. A gyaloglás és kerékpározás hatására a gyerekek magabiztosabbak és önállóbbak is lesznek. Kerékpárral vagy gyalog iskolába járó gyerekek éberebbek, jobban koncentrálnak. Jobban ismerik a környezetüket, jobban tájékozódnak. A gyerekkorban látott egészséges minták hatására felnőtként is egészségesebb életmódot folytatnak. Ráadásul a gyaloglásnak vagy kerékpározásnak jelentős a stresszoldó szerepe is.
- **A kerékpározás és gyaloglás, mint szabadtéri játék és szórakozás**, amivel már a **közlekedés is élménnyé** válhat
- **Kerékpározás a gyerekekkel** gyereküléssel, gyerekszállító kerékpárral vagy saját kerékpárral

---

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

#### **A VEKOP projektek szolgáltatás szemléletű 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.**

#### **Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálással kapcsolatos üzenetek:**

- Közlekedés gyerekekkel
- Főbb közlekedési szabályok megismertetése a gyerekekkel játékos formában.

#### 5.2.2. Fiatalok 12-18 éves korig

#### **Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:**

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

#### **A VEKOP 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).

#### **Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálással 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.
- **Közlekedési szabályok** ismerete.
- A megvalósuló infrastruktúra használata során **milyen forgalmi szituációkra kell figyelni.**

### 5.2.3. Felnőtt 18-65 éves korig

#### **Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:**

- Bringázz, gyalogolj **egyetemre, munkába**;
- **Szabadság, rugalmasság, gyorsaság** a városi közlekedésben;
- **Barátokkal, családdal** közös kerékpározás, gyaloglás;
- Az utazás önmagában **élmény**;
- Költséghatékony, természetbarát, egészséges;
- **Hosszabb távolságra közösségi közlekedéssel** integrált utazás.

#### **A VEKOP 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.**

#### **Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálással 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, a közlekedési szabályok ismerete.

### 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)
- **Unokákkal együtt** töltött idő
- **Rekreációs útvonalak** bemutatása
- **Hosszabb távolságra közösségi közlekedéssel** integrált utazás (városban és rekreációs célpontokhoz is).

#### **A VEKOP 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.**

#### **Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálással kapcsolatos üzenetek:**

- Közlekedési **szabályok ismerete vagy felfrissítése** (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).

### 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).

#### **A VEKOP projektek szolgáltatás szemléletű bemutatásával kapcsolatos üzenetek:**

- A belvárosi kerületeket nem érintik a jelenlegi VEKOP-projektek, de általánosságban elmondható, hogy mely belvárost is érintő kerékpáros útvonalhoz kapcsolódnak a fejlesztések és ott milyen forgalomvonzó létesítmények érhetők el.

#### **Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálással 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).

#### 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

#### **A VEKOP 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 megálló** megközelítése.

#### **Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálással 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).

#### 5.3.3. Hegyvidéki kerületek

#### **Népszerűsítő és szemléletformáló üzenetek:**

- **Elektromos vagy elektromos rásegítésű (pedelec) kerékpárok** a mindennapi használathoz.
- **Közösségi közlekedéssel** integrált használat. A B+R mellett különösen a hegyvidéki területeken fontos a kerékpárszállítás a BKK járatain, így fontos bemutatni, hogy milyen esetekben használatos ez a szolgáltatás.
- **Rekreációs** útvonalak



### **A VEKOP 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 megálló** megközelítése, fedélzeti kerékpárszállítás (pl. hegyvidéken közlekedő villamos- és buszvonalak, fogaskerekű)

### **Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálással 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).

## 5.4. Egyéb csoportok

### 5.4.1. Politikai döntéshozók

A politikai szereplőket, döntéshozókat, szakmai intézmények képviselőit és helyi érdekelti csoportokat is bevontak a VEKOP projekt tervezési folyamataiba. A bevonás ténye és transzparenciája, folyamatos partneri kapcsolattartás és felvilágosítás elejét veheti az információhiányból fakadó félreértéseknek, vitáknak, támadásoknak.

Fontos, hogy a **döntéshozók (személyi váltás esetén különösen) 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 tartjuk 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.

A kerékpározás fejlesztése, az élhetőbb város kialakítása minden nagyobb politikai oldal programjának eleme, a jelentősebb pártoknak megvannak a „kerékpáros” képviselői. Egyes kerékpárosbarát fejlesztések kapcsán mégis sok esetben merülnek fel szakmaiatlan támadások a beruházások célja és kivitelezése ellen. Jellemzően a közösségi terek kerékpáros és gyalogosbarát átalakítása, az autós közlekedés dominanciájának megváltoztatása szokott a viták és támadások alapja lenni, de gyakran általánosítások és tévhitek terelik el a kommunikáció irányát.

**A kommunikációt végző nem politikai szereplőknek nem szükséges politikai természetű vitákban részt vennie.** A VEKOP fejlesztéseknek nincsenek pártpolitikai alapú kedvezményezettjei és vesztesei, azok a város minden lakója számára élhetőbb, egészségesebb környezet kívánnak teremteni.

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 transzparensszerűen 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 célcsoportokhoz 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 VEKOP tervezési 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 projektterületeken 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.

## 6. Eszközök

### 6.1. Népszerűsítő eszközök

Kategória	Főbb eszközök
<b>Kerékpározást népszerűsítő eszközök</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Saját honlap létrehozása az összes érintett projekt együttes bemutatására</li><li>- Közösségi média felületek</li><li>- Vizuális tartalomgyártás a kerékpározásról</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bringázz és gyalogolj a munkába / iskolába kampány</li><li>- Munkahelyi kerékpározást és gyaloglást népszerűsítő programok</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bringás és gyalogos reggelik, uzsonnák</li><li>- Kerékpáros és gyalogos felvonulás, túra</li><li>- Biciklis és gyalogos (családi) nap</li><li>- Biciklis vásár</li><li>- Bringás divatbemutató</li><li>- Figyelemfelkeltő akciók</li><li>- Nyereményjátékok</li></ul>

<b>Saját honlap létrehozása az összes érintett projekt együttes bemutatására</b>
<b>Célja:</b>
Elsődleges, hivatalos kommunikációs felület, ahol minden szükséges információt, aktuális hírt, felhívást, cikket, a kommunikációs célokat segítő, illetve az átláthatósági igényeket kielégítő tartalmakat közzé lehet tenni.
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kommunikáció kiválasztott célcsoportja a megfelelő vizuális tartalommal és elhelyezéssel</li> <li>• A látogatók az adott célcsoportot elérő felületről érkeznek</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás népszerűsítése, szemléletformálás, oktatás, a VEKOP-projektek szolgáltatási szemléletű bemutatása</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektek bemutatása</li> <li>• Hírek, aktuális információk közzététele</li> <li>• Kommunikációs anyagok közzététele</li> <li>• Átláthatósági információk közzététele</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 5 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A tárhelyszolgáltatás árától</li> <li>• A honlaptervezés költségeitől</li> <li>• A karbantartás költségeitől</li> <li>• A tartalomgyártással foglalkozó csapat méretétől és költségeitől</li> </ul>

<b>Közösségi média felületek: Facebook, Instagram, Youtube, Twitter, LinkedIn, Tiktok, stb</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Figyelemfelhívás</li> <li>• Gyorsabb és akár részletesebb információátadás</li> <li>• Közösségépítés</li> <li>• Események meghirdetése</li> <li>• Aktuális üzenetek kommunikációja</li> <li>• Márkaépítés</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kommunikáció kiválasztott célcsoportja a megfelelő tartalommal és felületen</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás népszerűsítése, szemléletformálás, oktatás, a VEKOP-projektek szolgáltatási szemléletű bemutatása</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tervezés</li> <li>• Felületek létrehozása és kezelése</li> <li>• Tartalomgyártás</li> <li>• Hirdetések tervezése, vásárlása, kezelése</li> <li>• Közösségi interakciók</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 5 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A közösségi média kampánytervezés költségeitől</li> <li>• A tartalomgyártással, interakciók kezelésével foglalkozó csapat méretétől és költségeitől</li> <li>• A hirdetésekre szánt összegtől és annak hatékony felhasználásától</li> </ul>

<b>Vizuális tartalomgyártás a kerékpározásról és gyaloglásról (fotó, videó, grafika, stb)</b>
<b>Célja:</b>
Figyelemfelkeltés, érzelmek kiváltása, illusztráció.
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kommunikáció kiválasztott célcsoportja a megfelelő vizuális tartalommal és elhelyezéssel szolgálható ki</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás könnyedsége, szabadsága</li> <li>• Divatos kerékpározás</li> <li>• Kerékpáros élethelyzetek bemutatása (pl. szülő gyerekkel, bevásárlás, munkahelyre érkezés)</li> <li>• Infrastruktúra használata</li> <li>• Események</li> <li>• Különleges körülmények (pl. időjárás)</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektek bemutatása</li> <li>• Hírek, aktuális információk illusztrációja</li> <li>• Reklámok</li> <li>• Információs anyagok</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 5 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A képi anyag forrásától, ingyenes forrásból korlátozottan érhetőek el megfelelő képek</li> <li>• Videós tartalom készítése költségesebb a fotónál</li> <li>• Fotózás típusai (utcai, tudósítás, esemény, stúdió, stb.) eltérő költségigényűek és függenek az eltérő árszabásoktól</li> <li>• Grafikai anyagok készítése is függ a feladat összetettségétől, eltérő árszabásoktól</li> </ul>

<b>Bringázz és gyalogolj a munkába/ iskolába kampány</b>
<b>Célja:</b>
A mindennapi kerékpárhasználat és gyaloglás ösztönzése, az aktív és mikromobilitási módok népszerűsítése, mint mindennapos közlekedési módok
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A budapestiek/ Budapesten közlekedők. Kiemelten az irodában, hivatalokban dolgozók és iskolások, egyetemisták</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpáros élethelyzetek bemutatása (pl. szülő gyerekekkel, bevásárlás, munkahelyre érkezés)</li> <li>• Infrastruktúra használata</li> <li>• Különleges körülmények (pl. időjárás)</li> <li>• A gyaloglás és kerékpározás jótékony hatásai</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hírek, aktuális információk illusztrációja</li> <li>• Információs anyagok</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 5 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Videós tartalom készítése költségesebb a fotónál</li> <li>• Fotózás típusai (utcai, tudósítás, esemény, stúdió, stb.) eltérő költségigényűek és függenek az eltérő árszabásoktól</li> <li>• Grafikai anyagok készítése is függ a feladat összetettségétől, eltérő árszabásoktól</li> </ul>

<b>Munkahelyi kerékpározást és gyaloglást népszerűsítő programok</b>
<b>Célja:</b>
A munkahelyeken olyan programok, előadások szervezése, amely a kerékpározást és a gyaloglást népszerűsíti a munkavállalók között
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budapesten dolgozók</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpáros élethelyzetek bemutatása (pl. szülő gyerekekkel, bevásárlás, munkahelyre érkezés)</li> <li>• A gyaloglás és kerékpározás jótékony hatásai</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Csapatépítés kerékpáros és gyalogos programokon keresztül</li> <li>• Információs anyagok</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 5 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programok típusától</li> </ul>



<b>Bringás és gyalogos reggeli vagy uzsonna</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás népszerűsítése</li> <li>• Helyi közösségépítés</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpárral közlekedők</li> <li>• Közlekedési kerékpározásra nyitottak</li> <li>• Munkába járók</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Munkába, iskolába kerékpárral járás népszerűsítése</li> <li>• Helyi útvonalak, helyszínek népszerűsítése</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Időpont és helyszínek kiválasztása</li> <li>• Partnerek megtalálása</li> <li>• Rendezvényszervezési feladatok</li> <li>• Meghirdetés</li> <li>• Résztevők megszólítása</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Intézmények, cégek, stb.</li> <li>• Alvállalkozók (pl. oktatáshoz)</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 5 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>Költségek</b>

<b>Kerékpáros és gyalogos felvonulás, túra</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás népszerűsítés</li> <li>• Fejlesztések megismertetése</li> <li>• Szemléletformálás</li> <li>• Közösségépítés</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározással nem tudatosan azonosulók</li> <li>• Nem rendszeresen, alkalmyszerűen kerékpározók</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás népszerűsítése</li> <li>• Menet közben megtapasztalható, hogy milyenek a máskor autók által elfoglalt utcák, amikor kerékpárokkal van tele</li> <li>• Annak tudatosítása a helyi társadalomban és döntéshozókban, hogy sokak számára fontos a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Útvonal kitalálása</li> <li>• Kísérők toborzása</li> <li>• Hirdetés</li> <li>• Rendezvényszervezési feladatok</li> <li>• Utókommunikáció</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Esemény lebonyolítói (alvállalkozó bevonása?)</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 4 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függenek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hirdetési költségek</li> <li>• Fotó, videó, sajtó</li> <li>• Utókommunikáció</li> <li>• Rendezvényszervezés költségei</li> </ul>

- Kiegészítő költségek, pl merchandise
- Kis létszám (30 főig) esetén engedélyek nélkül, civil szervezésben célszerű.
- Nagyobb létszám esetén engedélyezési eljárás, lezárások, adott esetben rendőri kíséret megsokszorozza a költségeket.

<b>Biciklis és gyalogos (családi) nap</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás és gyaloglás népszerűsítése</li> <li>• Fejlesztések megismertetése</li> <li>• Szemléletformálás</li> <li>• Közösségépítés</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározással nem tudatosan azonosulók</li> <li>• Nem rendszeresen, alkalmyszerűen kerékpározók</li> <li>• Családok</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kerékpározás és a gyaloglás mindenkié</li> <li>• A kerékpározás és a gyaloglás élvezetes, jó szórakozás</li> <li>• A kerékpározással kapcsolatos praktikus tanácsok megosztása</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Időpont és helyszín kitalálása</li> <li>• Programok kitalálása, megszervezése</li> <li>• Hirdetés</li> <li>• Rendezvényszervezési feladatok</li> <li>• Utókommunikáció</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Esemény lebonyolítói</li> <li>• Alvállalkozók / programszervezők bevonása (bringás játékok)</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 4 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnek:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hirdetési költségek</li> <li>• Utókommunikáció</li> <li>• Rendezvényszervezés költségei,</li> <li>• Programelemek száma és minősége</li> <li>• Civilek bevonása egyes programelemekbe csökkentheti a költségeket.</li> </ul>

<b>Biciklis vásár</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás népszerűsítése</li> <li>• Kerékpározás oktatása</li> <li>• Szemléletformálás</li> <li>• Közösségépítés</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpárral közlekedők</li> <li>• Nem rendszeresen, alkalmyszerűen kerékpározók</li> <li>• Nem kerékpározók (téma alapján)</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpár mindenkié</li> <li>• Minden stílushoz meg lehet találni a megfelelő kiegészítőt</li> <li>• Környezetvédelem, újrahasznosítás</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Időpont és helyszín kitalálása</li> <li>• Programok kitalálása, megszervezése</li> <li>• Előadók megszervezése</li> <li>• Hirdetés</li> <li>• Rendezvényszervezési feladatok</li> <li>• Utókommunikáció</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Helyszín</li> <li>• Előadók</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esemény lebonyolítói (alvállalkozó bevonása?)</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 4 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnek:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hirdetési költségek</li> <li>• Előadói költségek</li> <li>• Utókommunikáció</li> <li>• Kísérő programok száma és minősége</li> <li>• Rendezvényszervezés költségei (pl. területhasználat, eszközbérlés)</li> </ul>

<b>Bringás divatbemutató</b>
<b>Célja:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás népszerűsítése</li> <li>• Kerékpározás társadalmi státuszának emelése</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpárral közlekedők</li> <li>• Nem rendszeresen, alkalmyszerűen kerékpározók</li> <li>• Véleményvezérek</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A kerékpár stíluselem</li> <li>• A kerékpározás nem csak sport, hanem a mindennapok része, ráadásul a legkülönbözőbb emberek életének kiegészítője</li> <li>• Bringázni menő.</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Időpont és helyszín kitalálása</li> <li>• Szakmai csapat összeállítása</li> <li>• Résztvevők toborzása</li> <li>• Program kitalálása, megszervezése</li> <li>• Támogatók megszervezése</li> <li>• Hirdetés</li> <li>• Rendezvényszervezési feladatok</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utókommunikáció</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Helyszín</li> <li>• Esemény lebonyolítói (alvállalkozó bevonása?)</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 5 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hirdetési költségek</li> <li>• Utókommunikáció</li> <li>• Rendezvényszervezés költségei</li> <li>• Stáb költségei</li> <li>• Nyeremények költségei (ha nem támogató adja)</li> </ul>

<b>Figyelemfelkeltő akciók</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás népszerűsítése</li> <li>• Fejlesztések kommunikációja</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpárral közlekedők</li> <li>• Járókelők</li> <li>• Utókommunikációhoz kiválasztott célközönség</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás előnyei</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Időpont, helyszín, végrehajtók kiválasztása</li> <li>• Üzenet kidolgozása</li> <li>• Akció kidolgozása</li> <li>• Igény esetén rendezvényszervezési feladatok, technikai háttér biztosítása</li> <li>• Utókommunikáció</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sajtófigyelés</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Esemény lebonyolítói</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 2 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Területfoglalás méretétől és hosszától (igény esetén)</li> <li>• Eszközigény</li> <li>• Résztvevők költségei</li> <li>• Utókommunikáció</li> </ul>

<b>Nyereményjátékok</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás népszerűsítése</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpárral közlekedők</li> <li>• Nem rendszeresen, alkalmászerűen kerékpározók</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás népszerűsítése</li> <li>• A kerékpárral közlekedők pozitív elismerése</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Játék, pályázat kereteinek, szabályainak kitalálása</li> <li>• Nyeremények szervezése</li> <li>• Zsúri szervezése (pályázat esetén)</li> <li>• Hirdetés</li> <li>• Sorsolás</li> <li>• Utókommunikáció</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>

- BKK
- Fővárosi Önkormányzat
- Kommunikációval megbízott fél

#### **Időzítés**

- Előkészítés: projekt megkezdése előtt 4 hónap
- Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban
- Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap

#### **A költségek függnek:**

- Hirdetési költségek
- Nyeremények költségei (ha nem támogató biztosítja)
- Szervezés költségei
- Utókommunikáció
- ! Fontos körülmény, hogy az ajándék vagy nyeremény is **adóköteles!**



## 6.2. Szemléletformáló eszközök

Kategória	Főbb eszközök
<b>Kerékpározással kapcsolatos szemléletformáló eszközök</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- B2B kampányok</li> <li>- Sajtószereplések, közlemények</li> <li>- Háttérbeszélgetések, bejárások újságíróknak, véleményvezéreknek</li> </ul>

B2B kampányok
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás népszerűsítése</li> <li>• Kerékpározás oktatása</li> <li>• Szemléletformálás</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A partner intézmény alapján meghatározott, viszonylag homogén csoport</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás népszerűsítése</li> <li>• A városi kerékpározással kapcsolatos szemléletformálás, a tévhitek elosztatása és a főbb információk átadása. A megvalósuló fejlesztések esetén az új útvonalak felhasználó szempontú bemutatása és az úticélok kerékpárral és gyalog történő megközelíthetőségéről információk átadása.</li> <li>• Kerékpározás oktatása</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Szolgáltatási csomag” kidolgozása</li> <li>• Együttműködő partnerek megtalálása</li> <li>• Szolgáltatás igény szerinti kialakítása</li> <li>• Szervezési feladatok</li> <li>• Utánkövetés, hatásmérés</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Intézmények, cégek, stb.</li> <li>• Alvállalkozók (pl. oktatáshoz)</li> </ul>

<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 5 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Szolgáltatás, tevékenység jellegétől</li> </ul>

<b>Sajtószerelések, közlemények</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fejlesztések kommunikációja</li> <li>• Kerékpározás népszerűsítése</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Újságírók</li> <li>• Médiafogyasztó közvélemény</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás népszerűsítése</li> <li>• A városi kerékpározással kapcsolatos szemléletformálás, a tévhitek eloszlata és a főbb információk átadása. A megvalósuló fejlesztések esetén az új útvonalak felhasználó szempontú bemutatása és az útcélok kerékpárral és gyalog történő megközelíthetőségéről információk átadása.</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Médiumokkal és újságírókkal kapcsolatépítés</li> <li>• Üzenet kidolgozása</li> <li>• Tematizálás</li> <li>• Elérhetőség</li> <li>• Szakértelem</li> <li>• Szerelések, megjelenések szervezése</li> <li>• Tartalomelőállítás</li> <li>• Sajtófigyelés</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sajtó munkatársai</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 5 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunikációs csapat méretétől és költségeitől</li> </ul>

<b>Háttérbeszélgetések, bejárások újságíróknak, véleményvezéreknek</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fejlesztések kommunikációja</li> <li>• Kerékpározás népszerűsítése</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Újságírók, véleményvezérek</li> <li>• Médiafogyasztó közvélemény</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás népszerűsítése</li> <li>• A városi kerékpározással kapcsolatos szemléletformálás, a tévhitek eloszlata és a főbb információk átadása. A megvalósuló fejlesztések esetén az új útvonalak felhasználó szempontú bemutatása és az útcélok kerékpárral és gyalog történő megközelíthetőségéről információk átadása.</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Médiumokkal és újságírókkal kapcsolatépítés</li> <li>• Üzenet kidolgozása</li> <li>• Tájékoztató anyagok készítése</li> <li>• Szakértők elérhetősége</li> <li>• Esemény szervezése</li> <li>• Tartalomelőállítás</li> <li>• Sajtófigyelés</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Sajtó munkatársai</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 5 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnnek:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunikációs csapat méretétől és költségeitől</li> <li>• Rendezvényszervezés során felmerülő költségektől</li> </ul>

### 6.3. Kerületi fejlesztéskommunikációval kapcsolatos eszközök

Kategória	Név
Fejlesztés kommunikációs eszközök – szolgáltatási szemlélettel	Kerületi kerékpáros és gyalogos térképek
	Útvonalak és az infrastruktúra használatának bemutatása
	Tájékoztató táblák, molinók

<b>Kerületi kerékpáros és gyalogos térképek</b>
<b>Célja:</b>
Kerékpárosbarát útvonalak megismertetése
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározásra nyitott, de nem gyakorlott célközönség</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Helyi útvonalak bemutatása</li> <li>• Helyi intézmények jelölése</li> <li>• Természetközeli zöldutak, rekreációs helyek jelzése</li> <li>• Forgalomcsillapított övezetek jelzése</li> <li>• Kerékpártárolók jelzése (B+R)</li> <li>• Kerékpárboltok, szervizek jelzése</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpárosbarát útvonalakat bemutató online és nyomtatott térképek készítése</li> <li>• Ezekon a térképeken érdemes feltüntetni a legfontosabb helyi úticélokot, az infrastruktúra típusait, valamint az utazási időt, kerékpárszervizek és más releváns információk is feltüntethetők.</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 5 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>

A költségek függnnek:

- Grafikai anyagok készítése is függ a feladat összetettségétől, eltérő árszabásoktól, egyedi igényektől

### Útvonalak és az infrastruktúra használatának bemutatása

#### Célja:

- Kerékpárosbarát útvonalak, úticélok megtalálása
- Az adott kerületben kialakított infrastrukturális elemek használatának bemutatása

#### Célcsoportok:

- Az adott kerületi lakosok
- Az adott kerületi forgalomvonzó létesítményeket használók
- Kerékpárral közlekedők

#### Főbb üzenetek:

- Kerékpárosbarát útvonalak megtalálása
- Gyalogos útvonalak
- Úticélok megtalálása, útbaigazítás

#### Tevékenységek

- Útvonalak bejárása
- Útvonalak, valamint az azokon elérhető forgalomvonzó létesítmények bemutatása

#### Együttműködő partnerek

- BKK
- Budapest Közút
- Fővárosi Önkormányzat
- Kerületi önkormányzat
- Kommunikációval megbízott fél

#### Időzítés

- Előkészítés: projekt megkezdése előtt 3 hónap
- Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban
- Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap

A költségek függnnek:

- Grafikai anyagok készítése is függ a feladat összetettségétől, eltérő árszabásoktól, egyedi igényektől
- Eszközök gyártásának költsége függ a mérettől, mennyiségtől, minőségtől.
- Esetleges karbantartási költségek

<b>Tájékoztató táblák, molinók</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tájékoztatás</li> <li>• Átláthatóság</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utcán tartózkodók</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fejlesztési projekt neve, összege, beruházója, célja, támogatója</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tervezés</li> <li>• Kivitelezés</li> <li>• Kihelyezés</li> <li>• Karbantartás</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Budapest Közút</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 5 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
A költségek függnek:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grafikai anyagok készítése is függ a feladat összetettségétől, eltérő árszabásoktól, egyedi igényektől,</li> <li>• Eszközök gyártásának költsége függ a mérettől, mennyiségtől, minőségtől, felülettől,</li> </ul>

**A projektekhez kapcsolódóan a beruházás helyszínén a kötelező nyilvánosság biztosítása keretében „B” típusú tájékoztató táblát, illetve „D” típusú emlékeztető táblát kell készíteni és elhelyezni.**

A táblákon szerepeltetni kell a kedvezményezett nevét, a projekt címét és célját, a támogatási összeget millió forint esetén 2 tizedesjegyre, milliárd forint esetén 3 tizedesjegyre kerekítve (kerek összeg esetén nem szükséges a tizedesjegyeket feltüntetni), valamint a projekt azonosítószámát.

A „B” típusú tábla fekvő 3000 x 1500 mm, a „D” típusú tábla fekvő vagy álló A3-as méretű (420 x 297 mm, vagy 297 x 420 mm).

Kötelező formai elem a Széchenyi 2020 grafikai elem fekvő táblánál fekvő ív, álló táblánál álló ív formájában. A táblákon megjelenik a „KÖSZÖNJÜK A MAGYAR ÁLLAM ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TÁMOGATÁSÁT.” felirat is. Pontos paraméterek a csatolt arculati kézikönyvben.

A táblák kihelyezésével elsősorban a beruházások által közvetlenül érintett, lakossági célcsoportokat lehet tájékoztatni, illetve átláthatósági szempontokat teljesíteni.

A tájékoztató táblák nem teljesítik a kommunikációs célokat, nem helyettesítik a fenti eszközöket, viszont kötelező a kihelyezésük.



## 6.4. Közlekedésbiztonsági célú szemléletformálási eszközök

### 6.4.1. A közlekedés biztonságát növelő oktatási programok

Kategória	Név
<b>A közlekedés biztonságát növelő oktatási programok</b>	Kerékpárhasználattal és közlekedési szituációkkal kapcsolatos pedagógus-továbbképzés
	Kerékpáros és gyalogos közlekedés óvodai oktatása
	Kerékpáros és gyalogos közlekedés általános iskolai oktatása
	Kerékpáros közlekedés középiskolai oktatása
	Kerékpáros közlekedés oktatása felnőttek számára
	Bebiciklizés, személyes kísérés, mentorálás
	QR-kódos városi kerékpáros kalandtúra
	Gépjárművezetők oktatása

Kerékpárhasználattal és közlekedési szituációkkal kapcsolatos pedagógus-továbbképzés
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A 30 órás pedagógus-továbbképzés célja a pedagógusok felkészítése a magabiztos és biztonságos kerékpáros közlekedés <b>elméleti és gyakorlati ismereteinek</b> átadására a gyerekeknek;</li> <li>• A részt vevő pedagógusok olyan komplex tudásanyagot kapjanak, melynek segítségével saját intézményükben kerékpáros közlekedésbiztonsági foglalkozásokat tarthatnak;</li> <li>• Megszerezzék az alapvető elméleti (például alapvető kerékpáros KRESZ-ismereti oktatás) és gyakorlati (kerékpárszerelés alapjai, kerékpár beállítása, kerékpár kezelése, játékos gyakorlófeladatok elsajátítása stb.) ismereteket;</li> <li>• A résztvevők módszertani tapasztalatokat szerezzenek a biztonságos és magabiztos kerékpározás alapjainak megtanításában akár iskolai foglalkozások keretein belül, akár délutáni fakultatív foglalkozások formájában.</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Óvoda pedagógus, általános iskolai tanár, középiskolai tanár</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpárosokra vonatkozó közlekedési szabályok</li> <li>• kerékpárszerelési alapismeretek</li> <li>• Kerékpár kiegészítők és használatuk ismerete</li> <li>• Kerékpár felépítésének ismerete</li> <li>• kerékpáros képességfejlesztő feladatok és játékok</li> <li>• Főbb útvonalak ismerete</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jelenléti típusú képzés, tanfolyam</li> <li>• A közlekedéssel kapcsolatos elmélet és gyakorlati ismeret átadása</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Magyar Kerékpárosklub</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 2 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>

<b>Kerékpáros és gyalogos közlekedés óvodai oktatása</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Az óvodás korosztály megismertetése a legalapvetőbb közlekedési szituációkkal és a kerékpározás megszerettetése játékos formában</li> <li>• A szülők számára a gyerekekkel való közlekedés, kiemelten a kerékpárral való közlekedés alapjainak elsajátítása</li> <li>• A képzés teljes óraszámja 6 óra</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Óvodások és szülők</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<p>Gyerekek számára:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A közlekedés legalapvetőbb szabályai játékos formában</li> <li>• A kerékpár megismerése és a kerékpározás megszerettetése játékos formában</li> </ul> <p>Szülők számára:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpárral közlekedés gyerekekkel</li> <li>• Kerékpározáshoz szükséges gyakorlati tanácsok</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A közlekedéssel kapcsolatos elmélet és gyakorlati ismeret átadása</li> <li>• Kerékpár felépítésének ismerete</li> <li>• Kerékpár kiegészítők és használatuk ismerete</li> <li>• Főbb útvonalak ismerete</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Magyar Kerékpárosklub</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 2 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>

<b>Kerékpáros és gyalogos közlekedés általános iskolai oktatása</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kerékpáros képességek, készségek fejlesztése, másfelől pedig valós forgalmi körülmények gyakorlása, a balesetvédelmi ismeretek tudatos alkalmazása, az együttműködés, az egymás iránti segítőkészség kinyilvánítása.</li> <li>• A képzés teljes óraszámja 12 óra</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Általános iskolások</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<p>Az általános iskola 1-3. évfolyamán a gyalogos közlekedési ismeretek átadása, elmélyítése indokolt, és 3-4. évfolyamtól kezdve érdemes a kerékpáros közlekedési ismeretek átadását megkezdeni.</p> <p><b>Kerékpározási alapismeretek</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A kerékpár részei, működése,</li> <li>• Közlekedésbiztonság: kerékpár kötelező felszerelési tárgyai, biztonsági eszközök.</li> <li>• Különböző kerékpártípusok, kerékpár és kerékpáros kötelező és ajánlott felszerelése, kerékpáros fejtámasz használata. Fejtámasz beállítása viselője számára.</li> <li>• Kerékpár (elsősorban nyeregmagasság) helyes beállítása használója testi adottságaihoz (magasság, kar, láb hossza).</li> <li>• Kerékpár átvizsgálása, ellenőrzése elindulás előtt - az ellenőrzés önálló végrehajtása.</li> </ul> <p><b>Alapvető kerékpár-kezelési technikák</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elindulás, megállás <ul style="list-style-type: none"> <li>– elindulás folyamata: megfelelő lábtartás (pedál helyzete), körülnézés, karjelzés, körülnézés;</li> <li>– megállás: fékek megfelelő használata, megfelelő lábtartás (pedál helyzete) megálláskor.</li> </ul> </li> <li>• Magabiztos egyenes vonalú mozgás <ul style="list-style-type: none"> <li>– egyenletes tekerés;</li> <li>– kerékpár egy kézzel irányítása;</li> <li>– környezet megfigyelése (körülnézés, hátranézés) menet közben;</li> <li>– karjelzések gyakorlása.</li> </ul> </li> <li>• Kanyarodás, irányjelzés <ul style="list-style-type: none"> <li>– szlalomozás;</li> <li>– kerékpár magabiztos irányítása egy kézzel kanyarodás közben;</li> <li>– karjelzések helyes használata;</li> <li>– környezet megfigyelése (körülnézés, hátranézés) menet közben,</li> <li>– akadályok kikerülése.</li> </ul> </li> <li>• Váltóhasználat <ul style="list-style-type: none"> <li>– első és hátsó váltó megismerése;</li> <li>– áttételek értelmezése;</li> <li>– váltóhasználat gyakorlása.</li> </ul> </li> </ul>

<p><b>A forgalomszabályozás közlekedési jelzései (közlekedés gyalog és kerékpárral)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A közúti közlekedési jelzések hierarchiája.</li> <li>• A jelzőtáblák és útburkolati jelek.</li> <li>• A forgalomirányító fényjelzőkészülékek jelzéseinek jelentése.</li> <li>• Közúti jelzőlámpák, rendőri jelzések, vasúti átjáró</li> <li>• Hol szabad, hol nem szabad kerékpárral közlekedni? (Kerékpáros infrastruktúra jellemzői, tilalmak)</li> <li>• A közúti jelzőtáblák rendszere</li> <li>• Közlekedés lakó-pihenőövezetben, kerékpárúton. A kerékpárút közlekedési jelzései. Jelzőtáblatípusok – elsőbbséget jelző táblák, veszélyt jelző és tilalmi táblák. Az úttest részei. Útburkolati jelek.</li> <li>• Kerékpárosok és gyalogosok viszonya a közösen használt területeken.</li> </ul> <p><b>Közlekedés kerékpárral:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Áthaladás egy kereszteződésen, az elsőbbség fogalma</li> <li>• Bringával az utcán – praktikus tanácsok</li> <li>• Kerékpáros manőverek: kanyarodás</li> <li>• Főbb útvonalak ismerete</li> </ul>
<p><b>Tevékenységek</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elméleti és gyakorlati óra</li> <li>• Terepgyakorlat: az iskola környezetének felmérése kerékpáros szemmel – gyakorlati oktatással együtt</li> <li>• A technikai elemek gyakorlása játékokban, játékos feladatokban: <ul style="list-style-type: none"> <li>- „lassúsági verseny”;</li> <li>- „kerékpár-szlalom”;</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Együttműködő partnerek</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Magyar Kerékpárosklub</li> </ul>
<p><b>Időzítés</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 2 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>

<b>Kerékpáros közlekedés középiskolai oktatása</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kerékpáros képességek, készségek fejlesztése, másfelől pedig valós forgalmi körülmények gyakorlása, a balesetvédelmi ismeretek tudatos alkalmazása, az együttműködés, az egymás iránti segítőkészség kinyilvánítása.</li> <li>• A képzés teljes óraszám 12 óra</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Középiskolások</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<p><b>Kerékpározási alapismeretek</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A kerékpár részei, működése,</li> <li>• Közlekedésbiztonság: kerékpár kötelező felszerelési tárgyai, biztonsági eszközök.</li> <li>• Különböző kerékpártípusok, kerékpár és kerékpáros kötelező és ajánlott felszerelése, kerékpáros fejjvédő használata. Fejjvédő beállítása viselője számára.</li> <li>• Kerékpár (elsősorban nyeregmagasság) helyes beállítása használója testi adottságaihoz (magasság, kar, láb hossza).</li> <li>• Kerékpár átvizsgálása, ellenőrzése elindulás előtt - az ellenőrzés önálló végrehajtása.</li> </ul> <p><b>Alapvető kerékpár-kezelési technikák</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elindulás, megállás <ul style="list-style-type: none"> <li>– elindulás folyamata: megfelelő lábtartás (pedál helyzete), körülnézés, karjelzés, körülnézés;</li> <li>– megállás: fékek megfelelő használata, megfelelő lábtartás (pedál helyzete) megálláskor.</li> </ul> </li> <li>• Magabiztos egyenes vonalú mozgás <ul style="list-style-type: none"> <li>– egyenletes tekerés;</li> <li>– kerékpár egy kézzel irányítása;</li> <li>– környezet megfigyelése (körülnézés, hátranézés) menet közben;</li> <li>– karjelzések gyakorlása.</li> </ul> </li> <li>• Kanyarodás, irányjelzés <ul style="list-style-type: none"> <li>– szlalomozás;</li> <li>– kerékpár magabiztos irányítása egy kézzel kanyarodás közben;</li> <li>– karjelzések helyes használata;</li> <li>– környezet megfigyelése (körülnézés, hátranézés) menet közben,</li> <li>– akadályok kikerülése.</li> </ul> </li> <li>• Váltóhasználat <ul style="list-style-type: none"> <li>– első és hátsó váltó megismerése;</li> <li>– áttételek értelmezése;</li> <li>– váltóhasználat gyakorlása.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>A forgalomszabályozás közlekedési jelzései (közlekedés gyalog és kerékpárral)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A közúti közlekedési jelzések hierarchiája.</li> <li>• A jelzőtáblák és útburkolati jelek.</li> </ul>

- A forgalomirányító fényjelzőkészülékek jelzéseinek jelentése.
- Közúti jelzőlámpák, rendőri jelzések, vasúti átjáró
- Hol szabad, hol nem szabad kerékpárral közlekedni? (Kerékpáros infrastruktúra jellemzői, tilalmak)
- A közúti jelzőtáblák rendszere
- Közlekedés lakó-pihenőövezetben, kerékpárúton. A kerékpárút közlekedési jelzései. Jelzőtáblatípusok – elsőbbséget jelző táblák, veszélyt jelző és tilalmi táblák. Az úttest részei. Útburkolati jelek.
- Kerékpárosok és gyalogosok viszonya a közösen használt területeken.

#### **Közlekedés kerékpárral:**

- Áthaladás egy kereszteződésen, az elsőbbség fogalma
- Bringával az utcán – praktikus tanácsok
- Kerékpáros manőverek: kanyarodás – gyakorlati oktatással együtt
- Főbb útvonalak ismerete

#### **Tevékenységek**

- Elméleti és gyakorlati órák
- Rövid oktatóvideók készítése
- QR-kódos kalandtúra szervezése a kerékpáros közlekedési lehetőségek megismerésére, ahol az egyes ellenőrzőpontokon edukációs jellegű kérdésekre kell válaszolni a tereppont érvényesítéséhez

#### **Együttműködő partnerek**

- BKK
- Fővárosi Önkormányzat
- Kerületi önkormányzat
- Kommunikációval megbízott fél
- Magyar Kerékpárosklub

#### **Időzítés**

- Előkészítés: projekt megkezdése előtt 2 hónap
- Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban
- Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap

Kerékpáros közlekedés oktatása felnőttek számára
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Felnőttek (18 éves kor felett) felkészítése a kerékpárral való közlekedésre, a várható (elsősorban városi) forgalmi szituációkra</li> <li>• Kerékpáros képességek és készségek fejlesztése, a kerékpáros rutin megszerzése</li> <li>• A képzés teljes hossza 12 óra</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 18 év feletti</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározáshoz szükséges szabályok ismerete</li> <li>• Kerékpárok felépítése, műszaki ismerete</li> <li>• Kerékpár kiegészítők és használatuk ismerete</li> <li>• Főbb útvonalak ismerete</li> <li>• Kerékpározáshoz szükséges gyakorlati tanácsok a tudásszintnek megfelelően (kezdő, középhaladó, haladó szint):</li> </ul> <p><u>Kezdő szint:</u> felkészülés a kerékpározásra</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kerékpár ellenőrzése</li> <li>• elindulás, lassítás, megállás gyakorlása, ügyességi feladatok gyakorlása forgalomtól elzárt területen</li> <li>• hátranézés, egykezes irányítás (karjelzés), kanyarodás gyakorlása játékos feladatokkal</li> </ul> <p><u>Középhaladó szint:</u> az 1. szinten tanultak gyakorlása kisforgalmú utcákon</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• egyszerű forgalmi szituációk gyakorlása valódi forgalmi körülmények között</li> <li>• megfelelő pozíció elfoglalása az úttesten</li> <li>• megfelelő úthasználat: kommunikáció és az útfelület megosztása a többi közlekedővel</li> <li>• közlekedési jelzések (útburkolatok, jelzőtáblák, jelzőlámpák) felismerése</li> <li>• egyszerű kereszteződések</li> <li>• veszélyfelismerés</li> </ul> <p><u>Haladó szint:</u> bonyolultabb forgalmi szituációk megismerése valós forgalmi körülmények között</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• megfelelő útvonal megtervezése</li> <li>• kerékpározás bárhol, ahol megengedett</li> <li>• kerékpáros infrastruktúra használata</li> <li>• többsávos utak használata</li> <li>• forgalmas utak használata</li> <li>• körforgalom használata</li> </ul>



<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A közlekedéssel kapcsolatos elmélet és gyakorlati ismeret átadása kiscsoportos (3-6 fő) vagy egyéni jellegű oktatásban – az adott szintnek megfelelően</li> <li>• Terepgyakorlat</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Magyar Kerékpárosklub</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 2 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>

<b>Bebiciklizés, személyes kísérés, mentorálás</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás gyakorlati oktatása</li> <li>• Közlekedési szituációk bemutatása</li> <li>• Kerületi kerékpáros útvonalak megismerése</li> <li>• A főbb kerületi forgalomvonzó létesítmények (kereskedelmi, oktatási intézmények, közlekedési csomópontok) kerékpáros megközelítésének megismerése</li> <li>• A biciklizések hossza 1,5-2 óra</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nem rendszeresen kerékpározók, kevés rutinnal rendelkező helyi lakosok</li> <li>• Kerületi döntéshozók</li> <li>• Tervezők, kivitelezők</li> <li>• Civil szervezetek</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározáshoz szükséges gyakorlati tudás</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,5-2 óra hosszú biciklizés program az adott kerületben 10-12 fős csoportokban kísérővel;</li> <li>• Egy-egy kerület kerékpáros infrastruktúrájának, jellemző forgalmi helyzeteknek a bemutatása kiemelve a „rázós” pontokat, a balesetveszélyes helyzetek elkerülésére megoldás kínálása;</li> <li>• A forgalmas főutakat elkerülő alternatív kerékpáros útvonalak, illetve a projekt keretében kialakításra kerülő kerékpáros infrastruktúra bemutatása;</li> <li>• Igény esetén rendezvényszervezési feladatok, technikai háttér biztosítása</li> <li>• Utókommunikáció</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Esemény lebonyolítói (alvállalkozó bevonása)</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 2 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>

<b>QR-kódos városi kerékpáros kalandtúra</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás oktatása játékos formában</li> <li>• a kalandtúra hossza 2 óra</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nem rendszeresen kerékpározók</li> <li>• Középiskolások</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározáshoz szükséges gyakorlati tudás</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A felhasználók a játék weboldalán történő regisztrációt követően tetszőleges időpontban, tetszőleges sorrendben teljesíthetik a túrát, amelynek igazolása a QR-kódok leolvasásához és az adott terepponthez tartozó kérdésnek a megválaszolásához kötött.</li> </ul> <p><u>Szolgáltatói oldalról az alábbi feltételek szükségesek a játék megszervezéséhez:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A játék lebonyolítására alkalmas honlap: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ regisztrációs felület</li> <li>○ adatbázis kezelésére alkalmas admin felület</li> <li>○ a városi bringás kalandtúra tereppontjainak megjelenítésére alkalmas térképes felület</li> </ul> </li> <li>• A városi bringás kalandtúra útvonalának felmérése, tereppontjainak leírása, felvétele a honlap adatbázisába</li> <li>• Útvonalak és tetszőleges számú tereppont kijelölése, tetszőleges tematikával;</li> <li>• A QR-kódos „városi bringás kalandtúra” edukációs céllal történő megszervezése esetén a kerékpáros közlekedés szabályaihoz, illetve az adott terepponthez közvetlenül kapcsolódó kérdéseket javasolunk, ugyanakkor bármilyen tematikával felépíthető a kérdéssor (pl. helytörténet, helyi látványosságok, stb.).</li> <li>• QR-kódok kihelyezése a tereppontokra</li> <li>• Tereppontok „karbantartása” (hiányzó QR-kódok pótlása)</li> <li>• Nyereményjáték esetén a sikeres teljesítők között ajándékok sorsolása, ajándékok eljuttatása a nyertesekhez</li> <li>• Igény esetén rendezvényszervezési feladatok, technikai háttér biztosítása</li> <li>• Utókommunikáció</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Esemény lebonyolítói (alvállalkozó bevonása)</li> </ul>

<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• A QR-kódos „városi bringás kalandtúra” megszervezhető pandémiás időszakban is, mivel egyéni teljesítésre épül (ami ugyanakkor nem zárja ki azt sem, hogy több teljesítő együtt keresse fel a tereppontokat).</li><li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 2 hónap</li><li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li><li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li></ul>
A költségek függnek: <ul style="list-style-type: none"><li>• Területfoglalás méretétől és hosszától (igény esetén)</li><li>• Eszközigeny</li><li>• Hirdetési költségek</li><li>• Utókommunikáció</li><li>• Oktató(k) költsége</li></ul>

<b>Gépjárművezetők oktatása</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A megnövekedett számú kerékpárossal összhangban a gépjárművezetők felkészítése a forgalmi helyzetekre annak érdekében, hogy a közlekedők segítsék egymást az utakon</li> <li>• A képzés teljes hossza 3 óra</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gépjárművezetők</li> <li>• Hivatásos járművezetők (közösségi közlekedési szolgáltató járművezetők, taxisok, a Főváros közműszolgáltató cégeinél dolgozó járművezetők)</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpáros infrastruktúra jellemzői, mikor és hogyan lehet ráhajtani az adott infrastruktúrával gépjárművel (pl. kerékpársáv, nyitott kerékpársáv)</li> <li>• Várható forgalmi szituációk, kiemelten az érzékeny területeken (iskolák, óvodák, kórházak környéke)</li> <li>• Előzési oldaltávolság (1,5 méter fontossága)</li> <li>• Együtt közlekedünk, vigyázzunk egymásra</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A közlekedéssel kapcsolatos elmélet és gyakorlati ismeret átadása</li> <li>• Vezetéstechnikai oktatás</li> <li>• Érzékenyítő tréningek - sok járművezető maga is közlekedik kerékpárral alkalmasszerűen, azonban sokan nem tudják azt, milyen érzés nagy forgalomban, relatív nagy sebességgel közlekedni, akár nagy tömegű és méretű járművek mellett vagy között kerékpározni, illetve hogy a gépjárművek vezetői hogyan tudják elősegíteni a kerékpárosok és gyalogosok biztonságosabb közlekedését.</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Magyar Kerékpárosklub</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 2 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>

#### 6.4.2. A kerékpározás és gyaloglás biztonságát növelő oktatási anyagok és kampányok

Kategória	Név
<b>A kerékpározás és gyaloglás biztonságát növelő oktatási anyagok és kampányok</b>	Oktatóvideók és egyéb vizuális tartalmak
	Kerékpáros kisokos
	Közlekedési oktatókönyv
	Megváltozott forgalmi rendet és/vagy új KRESZ szabályokat ismertető kiadványok kiadása
	Kerékpárok felszereltségének ellenőrzése és a kerékpáros kiegészítők osztása

<b>Oktatóvideó és egyéb vizuális tartalmak (fotó, videó, grafika, stb)</b>
<b>Célja:</b>
Figyelemfelkeltés, érzelmek kiváltása, illusztráció.
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kommunikáció kiválasztott célcsoportja a megfelelő vizuális tartalommal és elhelyezéssel szolgálható ki</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpáros élethelyzetek bemutatása (pl. szülő gyerekkel, bevásárlás, munkahelyre érkezés)</li> <li>• Infrastruktúra használata</li> <li>• Különleges körülmények (pl. időjárás)</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektek bemutatása</li> <li>• Hírek, aktuális információk illusztrációja</li> <li>• Reklámok</li> <li>• Információs anyagok</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 5 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A képi anyag forrásától, ingyenes forrásból korlátozottan érhetőek el megfelelő képek</li> <li>• Videós tartalom készítése költségesebb a fotónál</li> <li>• Fotózás típusai (utcai, tudósítás, esemény, stúdió, stb.) eltérő költségigényűek és függenek az eltérő árszabásoktól</li> <li>• Grafikai anyagok készítése is függ a feladat összetettségétől, eltérő árszabásoktól</li> </ul>

<b>Kerékpáros kisokos</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározás oktatása</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nem rendszeresen kerékpározók</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpározáshoz szükséges szabályok</li> <li>• Kerékpározáshoz szükséges gyakorlati tanácsok</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tartalom összeállítása – minimum 8 oldal</li> <li>• Tervezés</li> <li>• Gyártás</li> <li>• Terjesztés</li> <li>• Kommunikáció</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Magyar Kerékpárosklub</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 2 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Változtatások mennyisége</li> <li>• Grafikus alvállalkozó költsége</li> <li>• Nyomdai költség</li> <li>• Kommunikációs költség</li> </ul>



<b>Közlekedési oktatókönyv</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A különböző közlekedési módokra (gépjármű, kerékpár, gyalog) vonatkozó forgalmi szituációk és szabályok bemutatása</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gyalog, gépjárművel és kerékpárral közlekedők</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Az egyes közlekedési módokra (gépjármű, kerékpár, gyalog) vonatkozó szabályok bemutatása</li> <li>• A főbb közlekedési szituációk és forgalmi helyzetek bemutatása</li> <li>• Kerékpározáshoz, gyalogos és gépjárművel történő közlekedéshez szükséges gyakorlati tanácsok bemutatása</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tartalom összeállítása – minimum 8 oldal</li> <li>• Tervezés</li> <li>• Gyártás</li> <li>• Terjesztés</li> <li>• Kommunikáció</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Magyar Kerékpárosklub</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 2 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>
<b>A költségek függnek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Változtatások mennyisége</li> <li>• Grafikus alvállalkozó költsége</li> <li>• Nyomdai költség</li> <li>• Kommunikációs költség</li> </ul>

<b>Megváltozott forgalmi rendet és/vagy új KRESZ szabályokat ismertető kiadványok kiadása</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A frissülő közlekedési szabályok megismertetése a közlekedőkkel</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gyalogosan, kerékpárral vagy gépjárművel közlekedők</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Megváltozott forgalmi szabályok bemutatása szöveges és vizuális (képi) eszközökkel</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tartalom összeállítása – minimum 5 oldal</li> <li>• Tervezés</li> <li>• Gyártás</li> <li>• Terjesztés</li> <li>• Kommunikáció</li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Magyar Kerékpárosklub</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 2 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>

<b>Kerékpárok felszereltségének ellenőrzése és a kerékpáros kiegészítők osztása</b>
<b>Célja:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Figyelemfelhívás a szükséges kerékpáros kiegészítők használatára (elsősorban lámpa, csengő)</li> </ul>
<b>Célcsoportok:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpárral közlekedők</li> </ul>
<b>Főbb üzenetek:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A lámpa és csengő használatának fontossága a közlekedés során</li> </ul>
<b>Tevékenységek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Figyelemfelhívó akciók a kerékpáros útvonalak mentén</li> <li>• Kerékpárlámpa és csengő osztása kampányszerűen azoknak, akiknél nincs az ellenőrzés során</li> <li>• A legfőbb kerékpáros kiegészítők: <ul style="list-style-type: none"> <li>- csengő</li> <li>- első és hátsó lámpa</li> <li>- küllő gyöngyök</li> </ul> </li> </ul>
<b>Együttműködő partnerek</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BKK</li> <li>• Fővárosi Önkormányzat</li> <li>• Kerületi önkormányzat</li> <li>• Kommunikációval megbízott fél</li> <li>• Magyar Kerékpárosklub</li> </ul>
<b>Időzítés</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Előkészítés: projekt megkezdése előtt 2 hónap</li> <li>• Megvalósítás: folyamatos a projekt időtartama alatt az előkészítést követően a kommunikációs terv szerint meghatározott időszakban</li> <li>• Utánkövetés: projekt befejezését követő 2 hónap</li> </ul>