A KERÉKPÁROS TURIZMUS FEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA 2010-2015

Készítette:
Önkormányzati Minisztérium
Turisztikai Szakállamtitkársága
megbízásából
az EconoConsult Kft. és
a COWI Magyarország Kft.

2010. január

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETŐ ... 3

2. FOGALOMRENDSZER ... 3

3. HELYZETELEMZÉS ... 4

3.1. A KERÉKPÁROS TURIZMUS NEMZETKÖZI TRENDJEINEK VIZSGÁLATA ... 5
3.1.1 A kerékpáros turizmus nemzetközi környezete és trendjei ... 5
3.1.1.1 Kerékpáros turizmus nemzetközi keresleti trendjei ... 6
3.1.1.2 Kerékpáros turizmus nemzetközi kínálati trendjei ... 8
3.1.1.3 Nemzetközi szervezeti, jogszabályi környezet ... 9
3.1.2 Best practice és benchmark példák ... 9
3.2. KOHERENCIAVIZSGÁLAT ... 17
3.3. HAZAI KERESLETI-KÍNÁLATI TRENDEK ÉRTÉKELÉSE ... 19
3.3.1 Kerékpáros turizmus országos kínálatának értékelése ... 19
3.3.1.1 Magyarország kerékpáros turisztikai adottságai ... 19
3.3.1.2 A kerékpáros turizmus infrastrukturális alapjai ... 20
3.3.1.3 A kerékpáros turizmushoz kapcsolódó szolgáltatások ... 22
3.3.1.4 Kerékpáros térségek kínálatának értékelése ... 23
3.3.1.5 Néhány fontosabb kerékpáros rendezvény ... 26
3.3.1.6 A kerékpáros turizmus marketingje ... 27
3.3.2 Kerékpáros turizmus iránti kereslet bemutatása ... 27
3.3.2.1 Kerékpározási szokások általános trendjei, jellemzői ... 27
3.3.2.2 Kerékpáros turizmus iránti kereslet nagysága és jellemzői, célcsoportok ... 28
3.3.2.3 Kerékpározás, mint turisztikai célú szabadidő-eltöltés szokásai ... 32
3.3.3 Együttműködési lehetőségek, kapcsolódások ... 34
3.3.3.1 A kerékpáros turizmus jelenlegi szervezeti háttere ... 34
3.3.3.2 Kapcsolódás más turizmuságakhoz, turisztikai termékcsoportokhoz ... 36
3.3.3.3 Határon túli együttműködések ... 38
3.4. SWOT-ANALÍZIS ... 38

4. A HAZAI KERÉKPÁROS TURIZMUS JÖVŐKÉPE ÉS INDIKÁTORAI ... 44

4.1. A KERÉKPÁROS TURIZMUS FOGALMÁNAK DEFINIÁLÁSA ... 44
4.2. A KERÉKPÁROS TURIZMUS FEJLESZTÉSÉNEK ADOTTSÁGAI ÉS JELENLEGI GÁTJAI ... 45
4.3. JÖVŐKÉP ÉS CÉLMEGHATÁROZÁS ... 47
4.4. INDIKÁTOROK ... 50

5. CÉLCSOPORT-KÉPZÉS ÉS POZÍCIONÁLÁS ... 55

5.1. A KERÉKPÁROS TURIZMUS KÖZVETLEN CÉLCSOPORTJAI = A JELENLEGI ÉS POTENCIÁLIS KERÉKPÁROS TURISTÁK ... 55
5.2. A KERÉKPÁROS TURIZMUS TOVÁBBI CÉLCSOPORTJAI ÉS ÉRINTETTJEI ... 59

6. A KERÉKPÁROS TURIZMUS FEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA ... 60

6.1. SZERVEZETI HÁTTÉR, EGYÜTTMŰKÖDÉSEK FEJLESZTÉSE ... 63
6.2. KÍNÁLATFEJLESZTÉS ... 68
6.2.1 Kerékpárosbarát útvonalak fejlesztése ... 68
6.2.1.1 Infrastruktúrafejlesztés és karbantartás ... 70
6.2.1.2 Infrastruktúrafejlesztés és –fenntartás/üzemeltetés információtechnológiai és humán erőforrásai ... 71
6.2.1.3 Infrastruktúrafejlesztés jogi hátterének kialakítása ... 72
6.2.2 Útirányjelző és információs táblarendszerek fejlesztése ... 72
6.2.3 Kerékpáros attrakciók fejlesztése ... 73
6.2.3.1 Kerékpáros attrakciók kialakítása ... 73
6.2.3.2 Kerékpáros programok, események fejlesztési feladatai, eszközei ... 75
6.2.4 Turisztikai és kerékpáros szolgáltatások fejlesztése ... 75
6.2.4.1 A kerékpározás integrálása más közlekedési rendszerekbe ... 76
6.2.4.2 További háttérszolgáltatások fejlesztése ... 77
6.2.4.3 Minősítési rendszer kialakítása és bevezetése ... 78
6.2.4.4 Információszolgáltatás ... 79
6.2.5 Kerékpáros turizmus kapcsolása más turizmuságakhoz ... 79
6.2.6 Kínálatfejlesztés területi differenciálása ... 81
6.2.6.1 Kerékpáros desztinációk és magterületek lehatárolása ... 81
6.2.6.2 Kerékpáros desztinációk fejlesztése ... 84
6.3. KERÉKPÁROS TURIZMUS MARKETINGJÉNEK FEJLESZTÉSE ... 85

6.3.1 Árpolitika irányvonalai ... 85
6.3.2 Értékesítési politikai irányvonalai ... 86
6.3.3 Marketingkommunikáció irányvonalai ... 87
6.3.3.1 Közvetett szereplők és érintettek motiválásának néhány kiemelt feladata ... 87
6.3.3.2 Turisták ösztönzésének néhány kommunikációs feladata ... 89
6.4. MONITORING FELADATOK ... 90
6.4.1 Marketing-információs rendszerek fejlesztése és monitoring tevékenység ... 90
6.4.2 Fejlesztési források felhasználására vonatkozó szempontrendszer kialakítása ... 92
7. HORIZONTÁLIS SZEMPONTOK ... 97
7.1. ESÉLYEGYENLŐSÉGI SZEMPONTOK ... 97
7.2. KÖRNYEZETI ÉS EGÉSZSÉGÜGYI SZEMPONTOK ... 98
7.3. KOHÉZIÓS SZEMPONTOK ... 99
7.4. SZINERGIAHATÁSOK ÉRTÉKELÉSE ... 99
8. A FEJLESZTÉSEK LEHETSÉGES KORLÁTAI ... 100
9. INTÉZKEDÉSI TERV 2010-2015 ... 101
10. A TANULMÁNY ELKÉSZÍTÉSÉHEZ SEGÍTSÉGET NYÚJTÓ SZAKÉRTŐK ... 112

1. BEVEZETŐ

Magyarország kedvező adottságokkal rendelkezik a kerékpáros turizmus fejlesztéséhez, a számos pozitív érték ellenére azonban a kerékpáros turizmusban rejlő **lehetőségek kiaknázására mindezidáig nem, illetve** csak **korlátozott mértékben került sor**. Ennek következményeként **jelenleg nem beszélhetünk Magyarországon komplex kerékpáros turisztikai termékről**, még a legfejlettebb infrastruktúrával rendelkező helyszíneken sem.

A nemzetközi tapasztalatok alapján az előremutató és fenntartható fejlesztési politikát folytató országok jelentős lépéseket tettek és tesznek folyamatosan annak érdekében, hogy turisztikai desztinációikat kerékpárosbarát módon fejlesszék. Ezen régiók közös jellemzői:

- Magas szintű civilizáció, innováció;
- Alacsonyak a társadalmi különbségek és a társadalomnak a döntéshozási folyamatokból való kirekesztettsége (ún. power distance index[1]);
- Az aktív turizmuson belül a kerékpározás népszerű és tömeges szabadidő-eltöltési mód, amely jellemzően nagyon dinamikusan fejlődik, piaca folyamatosan bővül.

A hosszú távú (vándor)kerékpáros turizmus a kerékpározásnak egy olyan formája, amely valóban a **legnagyobb közvetlen bevételt jelenti**, azonban **relatív szűk célpiacot alkot**. A **mindennapi, közlekedési célú kerékpározás kultúrájának megteremtése jelentheti a kerékpáros turizmus széles alapját**, amely a helyi lakosság tömegeinek kerékpározási szokásait reprezentálja. **E széles bázis nélkül a kerékpáros turizmus nem fejleszthető fenntartható módon.** A környezetbarát közlekedés népszerűsítésében a legnagyobb kihívás a mindennapi gépjárműhasználók meggyőzése arról, hogy ne tekintsék az autós közlekedést életük nélkülözhetetlen részének. A feladat adott: rá kell ébreszteni őket arra, hogy léteznek más utazási módok is a napi közlekedésben, a nyaralásra menet és *főként annak ideje alatt*.

A szabadidős kerékpározás lehetőségének megteremtése, a szolgáltatási színvonal helyi szintű fejlesztése alapvető feltétele a városi, településközi közlekedési célú kerékpározás, **illetve** – közvetetten – **a kerékpáros turizmus** kialakulásának, **fejlődésének**. Az **összefüggés fordítva is igaz**: nemzetközi tapasztalatok szerint **csak az igazán kerékpárosbarát városok és régiók képesek arra, hogy nagyszámú külföldi kerékpáros turistát vonzzanak**.

Bármely, kerékpáros szempontból fejletlen terület kerékpárosbarátként való promóciója súlyosan csorbíthatja a régió hitelességét és bizalmatlanságot ébreszthet a potenciális turistákban. A **modern, európai színvonalú és innovatív eszközrendszert alkalmazó kerékpáros politika, mobilitás-menedzsment és környezettudatos nevelés-oktatás emelheti az ország attraktivitását** mind a helyi lakosság, mind a külföldi turisták, a látogatók és a befektetők számára. ***A fejlesztéseknek tehát elsőként a helyi igényekből kell kiindulniuk, cél, hogy egyre többek mindennapi életének részévé váljon a kerékpározás. A turizmus erre az alapigényre és alapinfrastruktúrára kapcsolódhat rá!***

2. FOGALOMRENDSZER

A nemzetközi kitekintést összegezve, valamint összevetve azt a magyarországi kerékpározási szokásokkal és a kerékpáros turizmus alakulásával, az alábbi fogalomrendszer használatát javasoljuk a kerékpáros turizmus vonatkozásában:

- **Kerékpáros turizmus (Cycle tourism):** speciálisan két hely közötti, a szabadidőt turisztikai céllal eltöltő, kerékpárral történő utazást jelöli (de megengedve, hogy a célterületet más közlekedési eszközzel érjék el). A kerékpározás integráns része a turisztikai élménynek.
- **Kerékpáros nyaralás (Cycle holidays):** olyan nyaralás, amelyet a kerékpározás, mint kedvelt kikapcsolódási forma motivál az utazásra, körtúra, csillagtúra vagy vándortúra formájában. A fő közlekedési eszköz jellemzően a kerékpár mind a helyi, mind pedig a helyközi közlekedésben, de a célterületet más közlekedési eszközzel is el lehet érni.

[1] http://www.geert-hofstede.com/

- **Nyaralás közbeni kerékpározás (Holiday cycling):** olyan nyaralás, amelybe bevonják a kerékpározást, mint programfajtát és gyakran összekötik más tevékenységekkel, általában csillagtúraszerűen (pl. hosszú hétvégés tartózkodás alatt egy délelőttöt a kerékpározásnak szentel a turista).
- **Kerékpáros egynapos túrák (Cycle day trips):** szabadidős és rekreációs kirándulások otthonról vagy a szálláshelyről kiindulva, a napi kirándulás integráns részét képező biciklizéssel egybekötve. Egynapos kirándulásoknak is nevezzük ezeket a tanulmányban (pl. Budapest-Szentendre-Budapest túra egy nap alatt, azaz vendégéjszaka nélkül).
- **Hosszú távú kerékpáros utak (Long distance cycle routes):** olyan kerékpáros útvonalak, amelyeknek céljuk, hogy arra ösztönözzék a kerékpáros turistákat, hogy egy országon belül vagy országok között különböző desztinációkat[2] keressenek fel. Több mint 100 km hosszúságúak, de nem ritka az 500 km-es útvonal sem. Ezekre, illetve általában a kerékpáros régiókra / útvonal hálózatokra jellemző, hogy jól kitáblázottak és különböző interpretációs eszközökkel felszereltek a kerékpárosok minél jobb tájékoztatása érdekében. Gyakran egy brand köré építettek, és különböző piacokon hirdetik őket a nagyközönség vagy szervezetek felé (pl. Budapest-Passau kerékpártúra a Duna mentén, egybekötve a turisztikai attrakciók meglátogatásával).
- **Kerékpáros események (Cycling Events):** olyan nemzeti vagy nemzetközi kerékpáros versenyek, teljesítménytúrák vagy egyéb kerékpáros rendezvények, programok, amelyek valamilyen téma vagy esemény alapján kerülnek (akár évről évre) megrendezésre. Hatásuk több szempontból is jelentős, ugyanis a közvetlen eseményen való részvétel mellett a kísérő családtagok és egyéb érdeklődők, nézők által is hozzájárulnak a helyi gazdaság erősödéséhez (ld. Tour de France). A kerékpáros események közé sorolhatjuk a konferenciákat, műhelytalálkozókat és egyéb szakmai eseményeket is.

Rendkívül fontos annak rögzítése, hogy mit nevezünk **kerékpáros útvonalnak, útvonalhálózatnak**: hangsúlyoznunk szükséges, hogy a kerékpárosbarát útvonal nem, illetve nem kizárólag önálló, a gépjárműforgalomtól elkülönített kerékpárutakat vagy kerékpársávokat foglal magában, hanem különböző típusú, de a kerékpárosok számára megfelelően kialakított (kitáblázott, attrakciókat és kerékpárosbarát szolgáltatásokat felfűző) biztonságos és lehetőség szerint akadálymentes útvonalak hálózatba szervezését jelenti. Így elemei lehetnek gépjárműforgalomtól elkülönített kerékpárutak, kerékpársávok, alacsony gépjárműforgalmú közutak, mezőgazdasági, erdőgazdasági utak, árvédelmi töltések, vagy akár használaton kívüli vasútvonalak is. Ennek megfelelően, a továbbiakban a „kerékpáros útvonal" kifejezetést használjuk e tartalom szerinti fogalomként, megkülönböztetve ezt a kiépített önálló kerékpárút kategóriától.

3. HELYZETELEMZÉS

A helyzetelemzés kiterjedt szekunder és primer adatgyűjtésen alapult. A **szekunder információk** (online és offline szakági tanulmányok, publikációk, statisztikai adatok, adatbázisok és egyéb információforrások elemzése) beszerzése mellett, **külföldi és hazai szakértőkkel mélyinterjúk**at folytattunk le, valamint **szakmai műhelytalálkozók**at szerveztünk kerékpáros civil szervezetek, szakértők, kapcsolódó szervezetek, vállalkozások meghívásával (az interjúkon és workshopokon *összesen 55 szakértő* vett részt). A primer kutatás fontos elemét képezte egy **online kérdőíves felmérés** lebonyolítása: a kérdőívet kerékpáros civil szervezetek és kampányok honlapján, turisztikai és önkormányzati portálokon helyeztük el, továbbá hólabdás módszerrel terjesztettük. *Bár az online kutatás a teljesen véletlenszerű mintavétel által biztosított reprezentativitást nem nyújtja, jól körülhatárolható, tipikus jegyekkel rendelkező és célzott csatornákon* keresztül elérhető célcsoportok esetében igen jól és költséghatékony módon alkalmazható. Továbbá, a módszer kiválasztását indokolta, hogy *valós tapasztalatokon alapuló* értékelést kívántunk kapni a felmérésből, azaz az aktív kerékpárosok elérése volt a célunk. A kérdőívet 866 fő töltötte ki (egy IP címről csak egy kitöltést engedélyezett a program), a teljesen kitöltött kérdőívek száma 527 db volt.

[2] Turisztikai célterület

3.1. A KERÉKPÁROS TURIZMUS NEMZETKÖZI TRENDJEINEK VIZSGÁLATA

3.1.1 A kerékpáros turizmus nemzetközi környezete és trendjei

A fenntartható fejlődés, a környezetkímélő közlekedési módok népszerűsítési folyamatának és tájékoztató kampányainak köszönhetően növekszik a kerékpározás jelentősége. Igaz ez politikai szinten, a fejlesztési források e területre való irányításában, és felhasználói szinten is, ugyanis egyre inkább nő a kerékpározás, mint szabadidős és mindennapi közlekedési forma használati aránya az összes közlekedési módon belül.

A bel- és külföldi turisták egyaránt magas minőségű élmények megszerzésére vágynak, amely magában foglalja a tanulást, a helyi életbe való bekapcsolódást, valamint az egészséges és a környezetre érzékeny módon folytatott szórakozást, kikapcsolódást.

Az UNWTO[3] trendelőrejelzései közül, a kerékpáros turizmust is érintő tendenciák a következők:

- A demográfiai változások (a lakosság 20%-a 65 év feletti lesz) miatt a közeli és szezonon kívül is élményt nyújtó desztinációk felértékelődnek;
- A turisztikai termékek közül **nő az ökoturizmus és a természeti turizmus iránti kereslet**;
- A fiatalok körében az **aktív turizmus formái** egyre népszerűbbek;
- Növekszik a turisták **egészségtudatossága**;
- Emelkedik a „biztonságos veszélyhelyzetek" (pl**. kalandutak**) népszerűsége;
- Nő a kereslet a belső élményekre épülő (pl. egészséggel kapcsolatos) termékek iránt;
- A személyes fejlődésre fordítható idő hiánya az ún. **kreatív turizmus iránti igényt** erősíti, amelynek során az utazóknak lehetőségük nyílik **képességeik fejlesztésére**;
- A turista „mélyebb", **tartalmasabb élményekre vágyik;**
- Az utazók **magasabb színvonalú szolgáltatások**at igényelnek;
- Erősödik a fenntarthatóság és a képzés szerepe, továbbá szélesebb körben terjed a low-cost üzleti modell (azaz a költségek minél alacsonyabb szinten tartása) a turizmusban;
- A turisztikai marketingben és a termékfejlesztésben az **internet** népszerűségének további **növekedése** várható;
- A turizmus értékkereső jegyeinek erősödése miatt fontossá válik a **turisztikai szolgáltatások minősítése**, ezzel segítve a turistát a tájékozódásban, az elvárt értékek és minőség megtalálásában.

Ennek megfelelően az európai turizmus előtt álló fő kihívások a következők:

- Magas minőségű szolgáltatások, ugyanakkor jó ár-érték arány biztosítása.
- Európa, mint első számú turisztikai desztináció megfelelő pozícionálása, európai brand építése.
- „A turizmus a tudásgazdaság része" filozófia erősödése, az emberi erőforrás képzése révén.
- A fenntartható fejlesztés elveinek átfogó megvalósítása az európai turizmusban.
- Az együttműködés erősítése az értéklánc szolgáltatói között.
- Megfelelő közgazdasági feltételrendszer megteremtése az ágazat vállalkozói számára.[4]

2008 végén az UNWTO egyértelműen megerősítette rövidtávú előrejelzéseiben **a gazdasági válság** világméretű hatásait, amelyek természetesen **a turizmus szektort sem kímélik**. **Erre válaszként a Turisztikai Világszervezet a kereslet-kínálati lánc minden elemében a fenntarthatóság megteremtését javasolja, amely a gazdasági, társadalmi, környezeti és éghajlati egyensúlyt jelenti**.[5] A klímaváltozás a mozgatója a fenntartható fejlődésnek. Emiatt a nemzeti turisztikai szervezeteknek különös figyelmet kell fordítaniuk a globális és nemzeti szintű stratégiákra és programokra, amelyek segítenek fenntartani vagy növelni országuk piaci részesedését, és elkerülni, illetve mérsékelni a válság okozta visszaesést.[6]

[3] Turisztikai Világszervezet
[4] Forrás: Európai Turizmus Fórum, 2009. október
[5] Forrás: http://www.worldtourismdirectory.com/news/439/2nd-unwto-conference-on-tourism-trends.html, 2nd UNWTO Conference on Tourism Trends; Guilin, China / Madrid, Spain, 22. December 2008
[6] Greening The Global Economy Through Sustainable Tourism, www.htrends.com (2009.08.11.)

Az ENSZ Környezeti Programja (UNEP) a 2009-es Zöld gazdaság[7] című jelentésében is hangsúlyozza, hogy a világot érintő (gazdasági, klimatikus, energia) válság kollektív felelősségvállalást kíván a nemzetközi közösségtől. A fejlett országoknak újra kell éleszteniük a gazdasági növekedést amellett, hogy megalapozzák a fenntartható fejlődést. Az ún. zöld gazdaság – amelybe sok más mellett a környezetbarát turizmus is beletartozik − új gazdasági ágazatot jelent, kvalifikált munkahelyeket és bevételnövekedést hozhat, emellett javítja az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodást, és hozzájárul a biológiai sokféleség megőrzéséhez. **A zöld gazdaság szélesítésének, a környezetbarát közlekedési módok nagyobb arányú elterjedésének szükségessége miatt jelentős potenciál rejlik a természetközeli turisztikai ágazatokban, amelybe beletartozik a kerékpáros turizmus is.** *Jelenleg a világon a kerékpáros turizmus a teljes turistaforgalom 5-10%-át teheti ki.*

3.1.1.1 Kerékpáros turizmus nemzetközi keresleti trendjei[8]

A nemzetközi keresleti trendek alapján megállapítható, hogy a kerékpáros turizmus még olyan kontinenseken is viszonylagosan nagy jelentőséggel bír, ahol a kiépített általános és háttér-infrastruktúra nem, vagy csak nagyon korlátozottan áll rendelkezésre. Ezekben az országokban leginkább a kaland-jelleg dominál a kerékpáros utazásoknál, míg a fejlettebb, kiépült infrastruktúrával rendelkező desztinációk a természet megismerésére, az egészséges életmódra fektetik a hangsúlyt a kerékpáros turizmus promóciójában.
A kerékpáros turizmus piacán nemzetközi viszonylatban az alábbi tendenciákkal lehet számolni (Happy Bike és Magyar Kerékpárosklub előrejelzéseit is alapul véve), közép és hosszú távon:

- A kerékpáros turizmus tekintetében a jövőben is folyamatos lesz a növekedés;
- A kerékpározás Európában, és lassan hazánkban is elmozdul a magas minőségű turizmus irányába;
- Tematikus utak (komplex kerékpár-turisztikai rendszerek) jelentősége növekszik;
- Rövidebbek, és egyre gyakoribbak lesznek a kerékpáros kikapcsolódások;
- Fokozódó verseny érezhető a kerékpárosoknak nyújtott program- és termékcsomagok között;
- Egységes információs és szolgáltatási rendszert alakítanak ki, egyre több országban;
- Nő az érdeklődés a határokon átívelő kerékpáros útvonalak, utazások iránt.

Évente megközelítőleg 2,795 milliárd kerékpáros turisztikai utazást, kirándulást bonyolítanak le Európában, amelynek a gazdasághoz való hozzájárulása évi 54 milliárd €-ra becsülhető. A legalább egy éjszakát eltöltő kerékpáros turisták száma a 25,6 milliót is eléri, ami az összes, az EU tagállamok lakói által generált turisztikai célú utazás 3%-át jelenti (Peeters et al. 2007 alapján). **Az EuroVelo jelentése szerint, az egynapos kiránduló utakon a fejenkénti költés európai átlaga 16 €, a többnapos utazásoké fejenként 350 € körül alakul. A többnapos kerékpáros utazások átlagos fejenkénti napi költése 53.36 €, amelynek kb. 40%-át szállásra, 30%-át ételre és italra, további 30%-át pedig más szolgáltatásokra (pl. vásárlás, közlekedés, programok) fordítják. A kirándulások esetében a napi költés 60-75%-át ételre, italra szánják.**

[7] Green Economy: A Transformation to Address Multiple Crises - An Interagency Statement of the United Nations System, 2009. szeptember
[8] A világ más országait is vizsgáltuk, azonban a szigorú terjedelmi korlátok miatt a szűkebb, Európára kiterjedő nemzetközi kitekintés került bele a végleges dokumentumban mind a kereslet, mind pedig a kínálat elemzésénél.

Ország (példák)	Kirándulóút (1 napon belüli)	Turistaút (min. 1 éjszaka)	Összesen	Kirándulóút (1 napon belüli)	Turistaút (min. 1 éjszaka)	Összesen
	millió út			milliárd €		
Franciaország	919	9,9	928,9	15,03	3,49	18,52
Németország	749	5,7	754,7	12,25	2,01	14,26
Hollandia	138	1	139	2,26	0,36	2,62
Ausztria	77	0,6	77,6	1,26	0,2	1,46
Egyesült Királyság	74	0,6	74,6	1,22	0,22	1,44
Svájc	68	0,5	68,5	1,11	0,18	1,29
Dánia	52	0,4	52,4	0,85	0,14	0,99
Lengyelország	25	0,3	25,3	0,41	0,09	0,5
Belgium	19	0,1	19,1	0,3	0,07	0,37
Csehország	18	0,2	18,2	0,32	0,04	0,36
Magyarország	**16**	**0,2**	**16,2**	**0,27**	**0,06**	**0,33**
Románia	5	0,1	5,1	0,07	0,02	0,09
Szlovákia	4	0	4	0,07	0,01	0,08
Lettország	3	0	3	0,05	0,01	0,06
Szlovénia	3	0	3	0,05	0,01	0,06
Litvánia	2	0	2	0,04	0,01	0,05
Észtország	1	0	1	0,01	0	0,01

1. Táblázat: Kerékpáros utazások jellemzői néhány európai országban (Forrás: The European Cycle Route Network EuroVelo; Policy Department Structural and Cohesion Policies; expert estimates plus Eurostat 2008, Peeters et al. 2004)

A növekvő kerékpáros turisztikai igény mellett **egyre erősödik a verseny a különböző európai desztinációk között**. Országok, régiók és kisebb térségek versengenek egymással a kerékpáros turistákért. Európában terjednek az olyan komplex kerékpár-turisztikai rendszerek, pl. tematikus utak, ahol az infrastruktúra elemek (utak, pihenőhelyek), a kerékpáros szolgáltatások, a szükséges információ és szervezeti feltételek egyaránt rendelkezésre állnak, és mindezt megfelelő marketing segít a célcsoportok felé kommunikálni. Ilyen komplex fejlesztések az egyes osztrák, svájci, német térségekben már a rendszer kiépülésének első néhány évében jelentős fejlődést hoztak. Az utóbbi években vezető Franciaország (pl. Loire mente) és az azt követő Olaszország (pl. Pó - Ferrara) egyaránt kitűnően kialakított, komplex szolgáltatást nyújtó tematikus utakkal rendelkezik, melyhez az utóbbi években jól programozott, erősen koordinált fejlesztésekkel Svájc és Ausztria is felzárkózott.

Egy brit felmérés szerint[9] a **kerékpáros utazások ma 2-4%-át adják az összes utazás és kirándulás számának néhány európai országban, és a következő 10-12 évben ezen arány megkétszereződése várható.** Ennél is nagyobb piacot jelent a nyaralás közbeni kerékpározás, ahol a biciklizés extra tevékenységként jelenik meg a szabadság eltöltése alatt. Például, Németországban a turisták közel 25%-a kerékpározik nyaralása alatt. Jellemző, hogy ahol a helyi hatóságok és a magánszektorbeli szolgáltatók attraktív kerékpáros turisztikai kínálattal jelennek meg, ott ez nagyon rövid idő alatt jelentős keresletet generál. Ezen kívül számszakilag a legnagyobb szegmens az egynapos látogatók köre, akik leginkább a fő- és nagyvárosok környezetében kialakított kerékpáros útvonalakon, rekreációs céllal közlekednek az agglomerációban található szabadidős és kulturális eseményekre, látnivalókhoz.

A *tipikus európai kerékpáros turista* 40-55 éves, párban vagy kis csoporttal utazik, és 3-4 éjszakát tölt el utazása során. A második legnagyobb korosztály a 20-29 év közöttieké. Mindkét csoportra jellemző, hogy utazásaikat inkább saját maguk szervezik, és nem foglalnak előre szállást. A kerékpáros turisták legalább annyit – de egyes tanulmányok szerint többet – költenek, mint más turisták. Az egynapos

[9] Forrás: Cycle Tourism; Sustrans – Routes for People Information Pack (TT21), szerző: Andrew Keeling

kerékpáros látogatói piac sokkal szélesebb körű, több családot, és a fiatalok csoportjait is bevonja, amelynek köszönhetően már gyerekkorban beépül a kerékpározás a mindennapi életbe és a kikapcsolódási formák közé. Általánosan megállapítható, hogy a fő motivációs tényezők közé tartozik az egészséges élet, a relaxáció és az attraktív vidéki környezet.

3.1.1.2 Kerékpáros turizmus nemzetközi kínálati trendjei

A fejlett országok esetében az általános és a turisztikai háttér-infrastruktúra teljes kiépítésére törekednek annak érdekében, hogy a keresleti trendeknek megfelelően, minél nagyobb biztonságban nyújthassák azt a magas színvonalú szolgáltatáskört, amelyet a viszonylag magas fizetőképességű közönségük megkíván tőlük. Intellektuális és mindennapi szükségleteiket elégítik ki azok a tematikus utak, amelyek mentén valamilyen helyi kínálati elemet vagy személy által fémjelzett helységeket, épületeket fűznek láncra. A törekvés a teljes kényelem megteremtésére irányul, így az út számtalan helyi, a turizmushoz közvetlenül vagy közvetetten kapcsolódó szolgáltató mellett halad el, ezzel is a kerékpárosok igényeire fókuszálva. Cél, hogy a hétköznapokból, a városokból kiszakadók élvezhessék a természet szépségeit, de emellett bármilyen felmerülő szükségletüket kielégíthessék.

A kerékpáros útvonalak fejlesztésére (elsősorban a hosszú távú és a tematikus utakra) számtalan térségben sor került Európa-szerte. A „hardver" beruházások (utak, jelzőtáblák, hidak, kerékpártárolók, pihenőhelyek) mellett ugyancsak figyelmet fordítanak a „szoftver" fejlesztésére is: ide tartoznak például a kerékpáros szálláshelyek, szolgáltató és kölcsönző állomások, kulturális programok és természeti látványosságok, kerékpáros események és a kerékpáros turizmus marketingjére fordított források. Az aktív turisztikai vásárokon is jól kitűnik a közönség igénye a magas minőségű szolgáltatások és vonzó desztinációk iránt, amely folyamatos fejlesztést kíván meg az ebből a szegmensből profitra törekvő térségektől. A piacon érzékelhető élénk fejlődés reményt nyújt Magyarország számára is. A kerékpározás szabadidő-eltöltésben betöltött szerepének további jelentős növekedésére lehet számítani.

1. ábra: EuroVelo hálózat
(Forrás: www.eurovelo.org)

A kerékpáros turizmus legnagyobb európai hálózata az EuroVelo. Kialakításának célja az volt, hogy létrejöjjön egy fenntartható transzeurópai közlekedési hálózat. A tervezett hálózat 12 távolsági kerékpáros útvonalat foglal magában 66.000 km hosszan, amelyből megközelítőleg 45.000 km létezik napjainkban (2009. II. félév). A hálózatot és az azzal kapcsolatos teendőket az Európai Kerékpárosok Szövetsége irányítja, amely arra törekszik, hogy minden útvonalon magas színvonalú arculatot, kitáblázottságot és promóciót kínáljon Európa-szerte a kerékpárosok számára.

Az európai kerékpáros turizmus fejlettsége a nagyszámú, jelentős forgalmat bonyolító tematikus útvonalak számában is megmutatkozik (pl. Donauradweg, National Cycle Network, Veloland Schweiz, Dráva-út, Vias Verdes, Berlini fal útvonal, Északi-tenger kerékpáros útvonal, Európai zöld öv tematikus út, Vasfüggöny tematikus út, stb.). Jellemző a közös, egységes marketing- és lobbitevékenység, amelynek köszönhetően egységes kiadványok, térképek, szolgáltatói jegyzékek és egyéb információk állnak az útvonalakat igénybevevők rendelkezésére.[10]

A kerékpáros turistákat különösen a természet és a relaxációt kínáló elemek mixe, valamint a környezettudatosság és az egészséges életmód iránti egyre nagyobb elkötelezettség motiválja. Az útvonalaknak hozzáférést kell biztosítaniuk ezekhez az értékekhez, annak érdekében, hogy vonzóak legyenek e közönség számára. Az utazók egyre környezettudatosabbak lesznek, ezért

[10] Forrás: Cycle Tourism; Sustrans – Routes for People Information Pack (TT21), szerző: Andrew Keeling

rendkívül fontos számukra a különböző környezetkímélő közlekedési módok összekapcsolása, ezek kerékpárosbarát infrastruktúrájának megteremtése, valamint megfelelő kerékpár-szállítási lehetőségek biztosítása. Az egyes desztinációknak a növekvő versenyben egyre koncentráltabb marketingtevékenységet kell folytatniuk. Mindennek alapja a magas fokú együttműködés – tematikus utak, ill. egyéb kooperációs törekvések révén – a minél jobb gazdasági, társadalmi, környezeti eredmények elérése érdekében. A kerékpáros turista költése sokkal inkább az útvonal mentén található helyi szolgáltatók termékeire/szolgáltatásaira irányul, mint a más motivációjú utazók esetében, így az elköltött pénz a helyi gazdaságba kerül. Emellett a kerékpáros túraútvonalak fejlesztése viszonylag olcsó, tekintve, hogy ezek leginkább kis gépjármű-forgalmú utakon vezetnek. A kerékpáros turizmusnak számos tovagyűrűző hatása van, amelyek között legjelentősebbek: a belföldi és beutazó turizmus növelése, a fenntartható turizmushoz való hozzájárulás, a régiók gazdaságának élénkítése, valamint a helyi infrastrukturális feltételek és a bennük rejlő lehetőségek javítása.

3.1.1.3 Nemzetközi szervezeti, jogszabályi környezet

A világ különböző országait, kontinenseit vizsgálva elmondható, hogy a kerékpáros turizmussal az adott ország turizmusában/gazdaságában betöltött súlyának megfelelően foglalkoznak egyre magasabb szinteken. Alapvetően két irányítási formát különböztethetünk meg:

- Az illetékes minisztérium által egy szervezetnek delegált feladat (Ausztrália és Új-Zéland, Ázsia, az USA egyes államai, Európa),
- Kizárólag civil – kerékpárosbarát – kezdeményezések alapján szerveződött együttműködés (Afrika, az USA egyes államai).

Természetesen minél magasabb szinten foglalkoznak a témával, annál kiforrottabb rendszer áll a háttérben. A kerékpáros turizmus jelentőségét felismerő országokban jellemzően minőségi direktívák, statisztikai-mérési rendszerek állnak rendelkezésre annak érdekében, hogy a turizmus ezen szegmense az adott ország gazdasági teljesítményéhez minél nagyobb mértékben járuljon hozzá. Európában az Európai Unió a kerékpározással és annak széles körű használatával a közlekedésszervezési kérdések keretében uniós, a kerékpáros turizmus infrastrukturális fejlesztésével tagállami szinten foglalkozik. Ez azt jelenti, hogy az egyes tagállamoknak biztosított források keretében járul hozzá a kerékpáros turizmus infrastruktúrájának fejlesztéséhez, mely források kiosztása csak központi jóváhagyás alapján lehetséges. Ennek is köszönhetően, az előrejelzések szerint a kerékpáros turizmus az elkövetkező 20 évben évi több mint 15 milliárd €-val fog hozzájárulni Európa gazdaságához. Ezen munkálkodik számos civil szervezet is, amelyek európaszerte kiterjesztett tagsággal rendelkeznek és részvételüknek köszönhetően hatékonyan működnek közre a magasabb szintű (uniós) politikai döntések előkészítésénél. Hasonló szerepük van az egyes tagoknak saját országuk kerékpáros közlekedési politikájának kialakításában is.

3.1.2 Best practice és benchmark példák

Az alábbiakban, néhány jó példát mutatunk be a nagyobb területeken átívelő kerékpáros útvonalak szervezési, kínálati kérdéseivel és egyéb hasznos, adaptálható megoldásaival kapcsolatban. A példákat Európából választottuk, a célcsoportok és az utazási motivációk hasonlósága miatt.

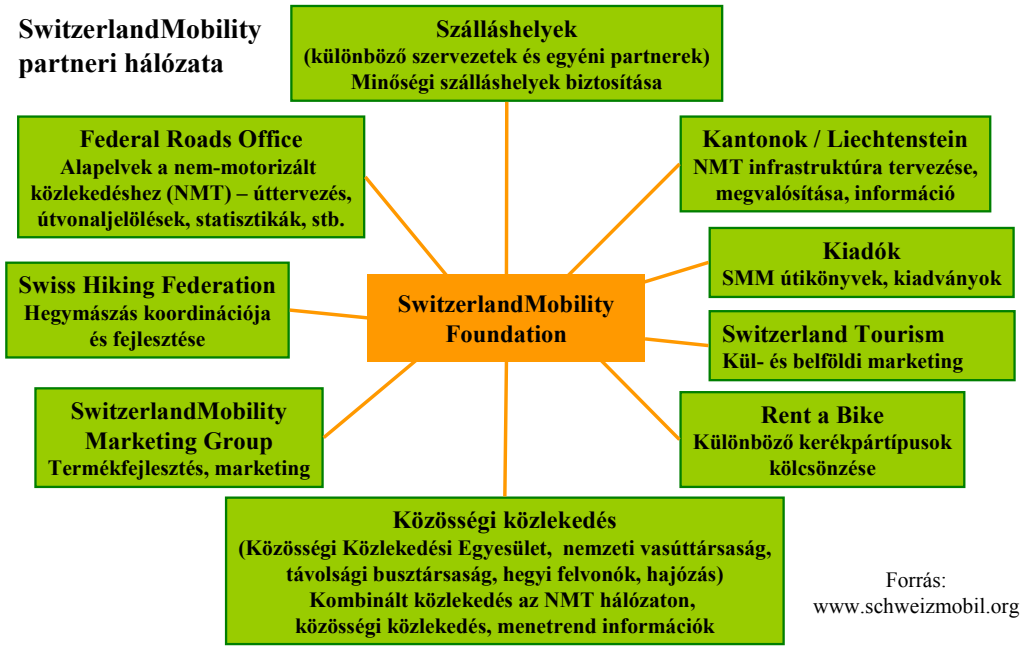
<u>Szervezeti háttér, finanszírozás</u>

A kerékpáros közlekedés és a kerékpáros turizmus irányítása jellemzően egy egységben történik. A szervezeti háttér valamennyi esetben széleskörű partnerségen alapul, de a hatékonyság érdekében egyetlen koordináló szervezet irányítása alatt. A szervezet jogi formája, mérete és egyéb jellemzői adott ország kerékpáros kultúrájától, az alapítás körülményeitől és általános szervezeti, jogi feltételeitől függően eltérhetnek, a legtöbbször azonban egyetlen kulcsszervezet biztosítja a fejlesztések megvalósításának és működtetésének a koordinációját, a partnerség összefogását, és – nem utolsósorban – a finanszírozási források előteremtését:

- **A hatékonyság alapfeltétele, hogy létrejöjjön egy dedikált szervezet, amelynek a feladata a kerékpáros közlekedés és kerékpáros turizmus fejlesztésének a koordinációja.**
- Fontos azt megállapítanunk, hogy **a jól működő rendszerek nemcsak a fejlesztések előkészítését és megvalósítását, de a létrejövő infrastruktúra és szolgáltatáskör fenntartását**

is koordinálják, azaz a megvalósítás után nem hagyják magukra a projekteket, nem delegálják a fenntartási és az ehhez kapcsolódó finanszírozási, marketingkommunikációs és egyéb stratégiai szintű (országos, regionális) feladatokat például az útvonalban érintett helyi szereplőkre, települési önkormányzatokra.

- A kerékpáros stratégiaalkotás, koordináció és megvalósítás jellemzően többszintű és decentralizált rendszerként működik. **Hollandiában** például a kerékpáros politika tradicionálisan az önkormányzatok felelősségi körébe tartozik (kerékpárosok által használt infrastruktúra és létesítmények kialakítása és fenntartása), a magasabb területi szintek (megyék, régiók) feladata a regionális kohézió kialakítása, ösztönzése, azaz a helyi önkormányzatok közötti együttműködések elősegítése (pl. infrastruktúrafejlesztéseket, közösségi közlekedést támogató éves támogatási alapok kezelése). Ezek a szervezetek általában vezető szerepet játszanak a regionális, helyi hálózatok közötti kerékpáros útvonalhálózat meghatározásában és létrehozásában is. Az állam feladata a decentralizált rendszer támogatása (stratégiai keretrendszer kialakítása, decentralizált kerékpáros politika finanszírozása, támogatás információ- és tudástranszfer révén).
- A feladatok összefogását végző, irányító–koordináló ernyőszervezet több, jellemzően magasabb szintű kerékpáros kultúrával és múlttal, valamint erős civil bázissal rendelkező ország esetében egy-egy *non-profit szervezet*. Ilyen például az alapítványként működő brit **Sustrans**, amely létrehozta és fenntartja a brit országos kerékpáros útvonalhálózatot (fő feladatai közé tartozik a nem-motorizált közlekedési rendszerekhez való hozzáférés fejlesztése; információnyújtás, különböző programok és események szervezése a szemléletváltás érdekében, lobbitevékenység). Hollandiában a kerékpáros szervezetek munkájának összefogására hozták létre 1987-ben a **Stichting Landelijk Fietsplatform** szervezetet, mint „ernyő-szervezetet". Az alapítvány feladata a Nemzeti Kerékpáros Hálózat projektvezetőjeként a kerékpáros útvonalak rendszerének fenntartása, fejlesztése és marketingje, továbbá tudásközpontként működik. A svájci **Switzerland Mobility Foundation** szintén alapítványként működik, az országos és regionális utakból álló, nem-motorizált közlekedési és szabadidős formákat integráló hálózaton belül koordinálja a magán- és a közszféra együttműködését (pl. országos útvonalhálózat fejlesztése, útvonaljelölések kezelése, védjegyrendszer működtetése, útikönyvek, térképek kiadása, turisztikai portál üzemeltetetése, stb.). A német D-Netz országos kerékpáros úthálózatot az ADFC (**Német Kerékpáros Klub**) és számos más szervezet hozta létre. Az érintett 5 szövetségi állam, a közlekedési minisztérium, a gazdasági és technológiai minisztérium, a Német Turisztikai Szövetség támogatja a projektet. Az ADFC jó példával szolgál például a kerékpáros fogadóinfrastruktúra fejlesztésében (Bett&Bike rendszer kialakítása) is.
- Több ország esetében, a kerékpáros közlekedést és turizmust más fenntartható közlekedési formákkal, illetve aktív turizmuságakkal integráltan kezelik (ld. Sustrans, Switzerland Mobility Foundation).
- Azokban – a jellemzően közép-kelet európai – az országokban, ahol a civil mozgalmak kevésbé nagy hagyományokkal rendelkeznek, és a kerékpáros turizmus fejlesztésére való törekvés is csak nemrégiben kezdődött el, a centralizált rendszerek jellemzőek. 2004-ben készült el például a **cseh** kerékpáros stratégia, mely stratégiában foglalt intézkedések megvalósításáért *több minisztérium* felel. A kerékpáros turizmussal kapcsolatos feladatok felelőse elsősorban az „Önkormányzati Minisztérium), de bizonyos, elsődlegesen infrastrukturális feladatok a Közlekedési Minisztérium felelősségi körébe utaltak. A kormányzati irányítás mellett, bizonyos – jellemzően „szoft" – részfeladatokat látnak el civil szervezetek, így a Greenways program esetében a minisztérium mellett a Nadace Partnerství („Partnerség Alapítvány") is megjelenik, mint felelős szervezet. Az alapítvány feladatai közé tartozik az országos minősítési rendszer kialakítása a kerékpáros szolgáltatások számára (a minősítési rendszer kompatibilis más európai védjegyrendszerekkel, így pl. a német Bett&Bike és az osztrák RADfreundliche Betriebe rendszerrel). A kerékpáros turizmus népszerűsítését a cseh turisztikai szervezet végzi.
- A fejlesztések kivétel nélkül széleskörű partnerségen alapulnak, annak érdekében, hogy az érintett szereplők magukénak érezzék ezeket a projekteket, programokat. A nemzeti vagy nemzetközi kampányszervezet szoros együttműködésben dolgozik a helyi önkormányzatokkal az utak fejlesztésében. Az alapinfrastruktúra és a fenntartás gyakran helyi szintre delegált feladat, a jövőkép, az arculat, a marketing és a minőségi standardok meghatározása a partnerség feladata. A holland **Fietsplatform** tagjai között szerepel, pl. a királyi holland turisztikai szövetség (ANWB), a holland kerékpáros szövetség (Fietsersbond), a kerékpáros turisztikai klubok egyesülete (NTFU), a holland kerékpáripari nemzeti szervezet.



2. ábra: Switzerland Mobility partneri hálózata (Forrás: www.schweizmobil.org)

A **cseh rendszer**ben a partnerség elsősorban közvetett jellegű (a „Partnerség Alapítvány" tevékenységén kívül), bizonyos szoft részfeladatok elvégzésére irányul, pl. a Közlekedési Kutatóközpont (Centrum Dopravního Vyzkumu) feladata, többek között, a "BYPAD" (Bicycle Policy Audit) rendszer kialakítása az országban.

- A partnerségeken belül fontos szerepe van az információ- és tudástranszfert biztosító szervezeteknek. **Hollandiában** például, a Fietsberaad („Kerékpáros Tanács") szervezetet, mint kerékpáros tanácsadó testületet a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium alapította, célja a helyi kerékpáros stratégiák és feladatok támogatása tudás- és információtranszfer révén. A Fietsersbond (Kerékpáros Szövetség) a kerékpárosok érdekvédelmi szervezete, országos irodával és 120 helyi részleggel. A szervezetet a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium finanszírozza, a szervezet hajtja végre az ún. Kerékpáros mérleg benchmarking programot, amelynek célja a helyi kerékpáros politikák támogatása. A SenterNovem „ügynökség" állami támogatást közvetít a környezettel és fenntarthatósággal kapcsolatos innovatív projektekhez.
- A szakmai partnerségek mellett a lakosság, a közvetlen érintettek bevonása is kiemelt szempont. Ilyen önkéntesi hálózat segíti például a **Sustrans** vagy a **Fietsplatform** munkáját is.
- Alapvető megállapítás, hogy adott szervezet működése csak akkor hatékony, ha a megfelelő források felett is rendelkezik! A **Sustrans** szervezetet 1977-ben hozták létre, alapvetően a brit szerencsejáték társaság pénzügyi támogatásával. A szervezet alapítványként működik, az Európai Unió, helyi és regionális kormányzati szervek, profitorientált vállalkozások, társaságok, kerékpáros szakmai szervezetek és magánszemélyek is szerepelnek a támogatói között. A Sustrans bizonyos esetekben saját maga tervezteti meg a kerékpáros úvonalakat, és valósítja meg ezek kivitelezését, más esetekben pénzügyi támogatást nyújt partnereinek (jellemzően helyi önkormányzatoknak) a hálózat még hiányzó szakaszainak az előkészítéséhez (tervezéséhez) és kialakításához.

Hollandiában a kerékpáros stratégia és intézkedések megvalósítására az önkormányzatok többsége specifikus büdzsével rendelkezik, emellett külső finanszírozási forrásokat is bevonnak. Néhány önkormányzatnál, a bicikliparkolók kialakítása az autóparkolási bevételekből finanszírozott. Jellemző, hogy a kis költségvetésű önkormányzatok sem tétlenkednek, hanem nagyobb projektek „hátán" valósítják meg ezeket a fejlesztéseket. A kerékpáros fejlesztések éves 1 főre eső költése 3-27€ között mozog az egyes településeken. A Fietsplatform működését pénzügyileg a tagok és a 12 holland régió/tartomány támogatja.

Csehországban a kerékpáros turizmusfejlesztést az országos turizmusfejlesztési program keretében támogatják, a kerékpáros útvonalak kiépítését pedig az állami közlekedési infrastruktúra alapból finanszírozzák. Az önkormányzati minisztérium közvetlenül támogatja a kerékpáros turizmus fejlesztését, a civil szervezetek állandó támogatásán keresztül: a Cseh Turisztikai Klub

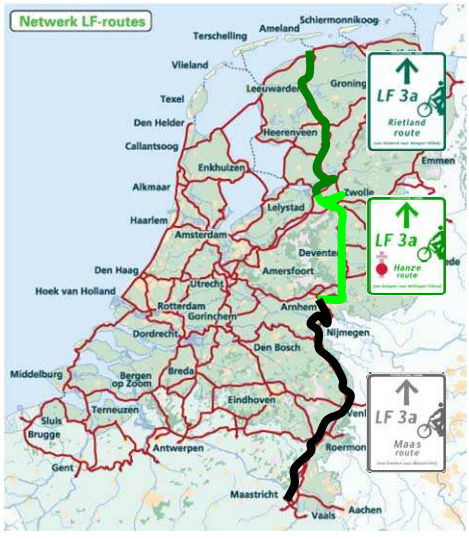
kb. 5-7 millió koronát kap évente, mivel a klub részt vesz az országos kiránduló- és kerékpáros útvonalak hálózatának koordinációjában, valamint menedzseli az útirányjelző táblarendszer kialakítását és fenntartását.

Kerékpáros útvonalhálózatok és szolgáltatások

A kerékpáros útvonalhálózatokkal kapcsolatos általános tanulságok:

- A fejlett kerékpáros kultúrával rendelkező országokban az **országok egészét behálózó kerékpáros útvonalrendszer**t alakítottak ki.
  Nagy-Britanniában például, 2007. év végére 12.000 mérföldre nőtt a rendszerhez tartozó útvonalak hossza, ezzel a lakosság 55%-a 1 mérföldön belül éri el az útvonal valamely szakaszát. A ***Holland*** Nemzeti Kerékpáros Program több mint 6500 km hosszú útvonalrendszert épített ki és irányít, 1 km^2-nyi területre átlagosan 1,97 km kerékpáros útvonal esik. ***Svájcban*** "Veloland Schweiz" a márkaneve a 9 országos útból álló svájci kerékpáros hálózatnak. A ***németországi*** ún. D-út hálózatot 12 elsődleges országos útvonal alkotja, 11.700 km hosszban és egységes jelöléssel.
- **A hálózatok kiépítése és későbbi fejlesztése az alábbi alapelveket követte:**
  - A hálózat összeköti a turisztikai, rurális területeket és a városközpontokat (utóbbiakat, mivel ezek érdekes látnivalót jelentenek a turisták számára, biztosítják az összeköttetést a közösségi közlekedéshez, vasútállomásokhoz, illetve mert a célcsoport jelentős része városban él).
  - A hálózatot nagyrészt meglévő infrastruktúrára építve hozták létre (meglévő kerékpárutak és biztonságos, alacsony gépjárműforgalmú közutak összekötésével).
  - Az útvonalak kialakításánál nem a két pont közötti legrövidebb út megtalálása a cél, hanem olyan útvonalak kijelölése, ahol a természet, a környezet élvezhető.
  - Megfelelő és logikus kapcsolatokat hoztak létre az utak között (hálózatot építettek ki, a turista választhat több lehetőség közül).
  - Megfelelő kapcsolatot alakítottak ki a regionális és helyi utak között, továbbá a nemzetközi kerékpáros útvonalakkal.
  - Az utak számos érdekes látnivalót és egyéb, megállásra alkalmas pontot (pl. étterem, szállás) érintenek.
- **Az útvonalak kijelölése helyi szakértők segítségével** (helyi önkormányzatok, szervezetek, kerékpárosok) történt, annak érdekében (is), hogy magukénak érezzék azokat. Például, ***Nagy-Britanniában*** a 376 km hosszú C2C (Sea to Sea) kerékpáros útvonalat – amely a nyugati parton Whitehaven-től a keleti parton Sunderland-ig fut – a Sustrans számtalan helyi önkormányzat, turisztikai szervezet, nemzeti park, erdőgazdaság és más partnerek részvételével valósította meg 1994-ben. ***Csehországban***, a Morvaországi Borút útvonalat a „Partnerség Alapítvány" fejleszti, együttműködve 280, a borvidéken lévő település önkormányzatával és más partnerekkel.
- **A hálózatokon belül kitüntetett helyen szerepelnek a hosszabb (600-900 km hosszú) kerékpáros útvonalak**, amelyekről közepes hosszúságú (300-500 km-es), rövidebb (200-300 km) hétvégi útvonalak, ill. egynapos utazásra alkalmas utak ágaznak le. ***Hollandiában*** például a mindkét irányban jelzett regionális útvonalhálózat a helyi utakat köti össze. A teljes hálózat 27 szakaszból áll, amelyek **többsége több alszakaszra is bontott**. A ***csehországi*** Morvaországi Borút összesen 1200 km-es kerékpáros útvonalhálózat, a látogatók egynapos és hosszabb utak közül választhatnak.
- **Az utak részben gépjárműforgalomtól mentes szakaszokon vezetnek**.
  Pl. ***Nagy-Britanniában***, a C2C (Sea to Sea) kerékpáros útvonal az alábbi szakaszokat foglalja magában:
  - Főút (rövid szakaszok városi területeken belül) – 4%
  - Alacsonyabb rendű út (kisforgalmú országutak) – 50%
  - Kerékpárút, használaton kívüli vasútvonalak – 46%

  Emellett off-road (terep-) szakaszok is rendelkezésre állnak. Más útvonalaknál ennél lényegesen magasabb az önálló kerékpárút aránya (pl. Hadriánusz úton 70%!). ***Hollandiában***, a Hanza út többnyire a gépjárműforgalomtól elválasztott kerékpárutakon, folyóparton vezet.



3. ábra: F3 útvonal szakaszai
(Forrás: www.fietsplatform.nl)

- Az EuroVelo útvonalak mellett több kerékpáros útvonal biztosít összeköttetést a **szomszédos országokkal is**. Pl. a ***holland*** LF13 Schelde-Rhine Route németországi szakasszal is rendelkezik; az LF2 Cities Route Amszterdam, Rotterdam, Gouda után a belgiumi Antwerpenig és Brüsszelig vezet.
- Rendkívül fontos az **útvonalak közötti átjárhatóság** biztosítása, a kapcsolódási pontoknál a turista eldöntheti, melyik útvonalon halad tovább.
- **Más nemmotorizált közlekedési formák összekapcsolására** épít ***Svájcban*** a Switzerland Mobility Foundation: az általa működtetett SchweizMobil hálózat 22 országos és 147 regionális útból áll, összesen 20 ezer km hosszúságban. Célja az aktív turizmuságak összekapcsolása, így kiránduló-, kerékpár-, mountain bike, görkorcsolya- és kenu útvonalak szerepelnek a hálózatban.
- *A hálózat fenntartására, további termékfejlesztésre és a marketingtevékenységre fókuszálnak **(hosszú távú marketingstratégiára alapozva)**.*

A kerékpáros turizmus fejlesztése nemcsak az útvonalak kialakítását jelenti, hanem feltételezi mindazon **szolgáltatások** rendelkezésre állását, amelyeket a turisták utazásuk alatt igényelnek. Az **igényelt szolgáltatáskör igen összetett és sokszínű**, a turisztikai értéklánc szerint az alapmotivációt, azaz a kerékpározást kiszolgáló alapinfrastruktúra mellett magában foglalja az utazás előtti információgyűjtést, a közlekedést, a tartózkodás alatt programok, szállás, vendéglátás és egyéb szolgáltatás (pl. kerékpártároló, szerviz, kerékpármosó, csomagszállítás, kiskereskedelmi, banki és telekommunikációs szolgáltatások, hivatalos ügyintézés, egészségügyi szolgáltatások) igénybevételét, az információgyűjtést, valamint az utazás utáni visszacsatolást is.

A **kerékpárosbarát infrastruktúra** magában foglalja a kereszteződések, a jelzőlámpák fejlesztését is. **Alapvető szempont a biztonság és akadálymentesség, a közvetlen kapcsolódás (rövid és gyors útvonalak), a kényelem (megfelelő útfelület, szélesség és más közlekedők minimális akadályoztatása), az attraktivitás (attraktív és kellemes környezet, zaj-, szagterhelések nélkül) és az összefüggő hálózat kialakítása.**

A holland Fietsroute+" standard megadja a kerékpáros útvonalak minimumkövetelményeit:
- Egyértelmű jelölések
- Könnyű és biztonságos kereszteződések
- Legalább 2,5m széles kerékpárút (az út mindkét oldalán, mindkét oldal egyirányú)
- Menedékhelyek az úton
- Közvetlen út A-ból B-be
- Sima felületű beton-, vagy aszfaltburkolat

A fejlett kerékpáros országban az útvonalak egységes **útirányjelző táblákkal** jelöltek.

További kiemelt szolgáltatások:
- **Közösségi közlekedés**i kapcsolatok kialakítása (elsősorban vasúti közlekedés), és kerékpárszállítás biztosítása, a kombinált közlekedés erősítéséhez meg kell teremteni a szükséges feltételeket, így a kerékpár-parkolási, -tárolási lehetőséget a vasútállomásokon, valamint az autóparkolók és kerékpárkölcsönzők együttes kialakítását.
  A CityNightLine hálózat szerelvényei Európa-szerte közlekednek, sőt Moszkvába is eljuthatunk. Valamennyi vonatán 10 férőhelyes, vagy nagyobb kapacitású kerékpártároló van. ***Nagy-Britanniában*** a kerékpárok a nemzeti vasúttársaság járatain ingyenesen szállíthatók. ***Ausztriában*** a Postbus (ÖBB-Postbus GmbH) bizonyos útvonalakon kerékpárszállító buszokkal is rendelkezik, emellett különjáratokat is indítanak Tirol, Karintia és Salzburg tartományokban.
- Szálláshelyek: a kerékpáros turisták kedvelt **szálláshely**ei a Bed&Breakfast hotelek, amelyek rövid tartózkodásra (1 éjszaka) is igénybevehetők.
- **Vendéglátóhelyek**
- Kerékpárszervizek és -kölcsönzők az utak mentén.
- A teljes körű **információközlés** alapvető szolgáltatást jelent valamennyi jól működő kerékpáros rendszernél. Ennek egyik kiemelt eleme a folyamatosan frissített, interaktív honlap és a térkép.
- **Egyéb szolgáltatások**, pl. *Nagy-Britanniában* különleges lehetőség, hogy egyes helyi postahivatalokból a szennyes ruhák hazaküldhetők; csomagajánlatok 3 és 4 csillagos szállodai elhelyezéssel, csomagszállítással, pincelátogatásokkal, városnézéssel, információs csomaggal.

A jól működő kerékpáros rendszerek proaktív **marketingtevékenység**et folytatnak. A folyamatosan karbantartott, frissített, valamennyi lényegi információt tartalmazó honlap alapkövetelményt jelent, emellett speciális megjelenéseket is alkalmaznak:

- A ***Sustrans*** saját – logóval és szlogennel (Join the Movement) – ajándéktárgyakat is árusít, ajándékutalvány is vásárolható.
- A ***bécsi*** közösségi kerékpáros közlekedési rendszer (CityBike) turisztikai szolgáltatása a Citybike Tourist Card, amely rugalmas hozzáférést biztosít a kerékpárkölcsönzéshez, hiszen nem kell hozzá osztrák bankkártya vagy hitelkártya. 1 órára ingyenes a kerékpározás, a kártya naponta 2 €-ba kerül, és megvásárolható két irodában és számos hotelben, panzióban.
- ***Csehországban*** a Cseh Turisztikai Hivatal népszerűsíti a kerékpáros turizmust, például a www.kudyznudy.cz honlapon keresztül, ahol a turisták több mint 200 túrajavaslat közül választhatnak és minőségi kerékpáros térképet találnak.

A **német** túraútvonalak az ADFC (Német Kerékpáros Klub) minősítési rendszerén alapuló védjegyrendszert alkalmazzák. ADFC kritériumok hosszú távú kerékpáros útvonalak esetében:

Kritériumok	Súlyozás
Kényelmes bejárhatóság – Pluszpont kilométerenként: megfelelő útszélesség; akadálymentesség	15%
Felület – Pluszpont kilométerenként: sima, minden időjárási körülménynek megfelelő út, kátyúk, csúszós szakaszok nélkül	15%
Közlekedésbiztonság – Pluszpont kilométerenként: autómentes kerékpáros útvonal, nem biztonságos kereszteződések nélkül	20%
Útirányjelzés – Átalány pluszpont: táblarendszer, hiányzó vagy rosszul látható táblák nélkül	15%
Útvezetés (zaj- illetve szagterhelés, kerülőút nélkül)	5%
Turisztikai infrastruktúra (vendéglátás, szálláshelyek, pihenőhelyek, stb.)	15%
Közösségi közlekedési eszközök csatlakozása (oda- és visszaút, köztes útszakaszok)	5%
Piaci jelenlét, értékesítés (útikönyv, térkép, úthálózat megjelentetése, stb.)	10%
Összesen	100%

2. Táblázat: ADFC védjegyrendszer kritériumai (Forrás: www.adfc.de)

Ezen minősítési rendszer alapján, a kerékpáros útvonalak 1-5 csillagos minősítést kaphatnak. 2008 augusztusában szerezte meg az első kerékpáros útvonal, a Main-Radweg, az 5 csillagos minősítést. Emellett jelenleg 7 útvonal rendelkezik 4 csillagos besorolással. Az ellenőrzést az ADFC-útvonalellenőrei végzik.

Az útvonalak mellett, a szolgáltatók értékelésére is kialakítottak egy védjegyrendszert, az ún. **Bett&Bike** rendszert. A minősített „Bett&Bike" szolgáltatók száma 2009-ben 4800 volt, amely jelentős növekedést jelent a bevezetés évéhez képest (2005-ben ez a szám 216 volt). A szolgáltatók országszerte, összesen mintegy 3250 településen találhatók. A minősített szolgáltatók számára az ADFC a következő szolgáltatásokat nyújtja:

- Felvétel az országos Bett&Bike Deutschland szálláshelyjegyzékbe; az online szálláshely-kereső rendszerbe
- Minősítési oklevél, plakett átadása
- Szaktanácsadás információs leveleken keresztül
- Kiállításokon, vásárokon prezentáció és sajtóanyagok, egyéb reklámanyagok
- Megjelölés a kerékpáros útikönyvekben és térképeken; szálláshely katalógusban

Ausztriában, az ún. RADfreundliche Betriebe, azaz kerékpárosbarát szolgáltatók minősítési rendszere működik. ***Svájc***ban 1200 partner kapta meg az alapítvány szálláshelyi minősítési védjegyét, a Rent-a-Bike rendszerben több mint 100 kölcsönzési ponton kb. 3000 bicikli kölcsönzésére van lehetőség. ***Csehország***ban a Partnerség Alapítvány feladata (az Önkormányzati Minisztériummal együtt) a kerékpárosbarát szolgáltatások országos, ún. *Cyclists welcome* minősítési rendszerének kialakítása és működtetése.

A monitoring rendszer kialakításához hasznos segítséget nyújthat a **BYPAD** (Bicycle Policy Audit) rendszer, melynek alapja egy kerékpáros szakértőkből álló nemzetközi konzorcium által kifejlesztett módszertan, amelynek kidolgozását az EU finanszírozta. A 9 modulból álló értékelés során vizsgálják:

- Tervezési fázis: fogyasztói igények, szervezet és együttműködések, meglévő stratégiák, eszközök és személyzeti feltételek értékelése
- Tevékenységek: infrastruktúra és biztonság, információ és oktatás, promóció és partnerség, kiegészítő tevékenységek értékelése
- Monitoring: értékelés és hatások meghatározása

A felmérést követően dolgozható ki a cselekvési terv.

Egy konkrét példa – Elba-menti kerékpáros útvonal (Elberadweg, Schleswig-Holstein)[11]

A német kerékpárosok legkedveltebb belföldi útvonala az Elba-menti kerékpáros útvonal, amely Schleswig-Holstein, Hamburg, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Sachsen tartományokon keresztül **kb. 600 km**-es szakaszt foglal magában, így **az egyes tartományok példaértékű együttműködésén alapul.** Projektkoordináció:

- Magdeburger Tourismusverband (koordináció a középső szakaszon)
- ElbSchloss Bleckede GmbH (koordináció az északi szakaszon)
- Tourismusverband Sächsische Schweiz (koordináció a déli szakaszon)

Az út 90%-ban autómentes úton, az Elba gátján vezet. Az utak többsége jól karbantartott, csak néhány szakasz felújítása esedékes. **Különböző nehézségű és vonalvezetésű útvonalak állnak rendelkezésre.** Cél, hogy a különböző kerékpártípussal érkező, eltérő igényű és fizikai állapotú kerékpározók is megtalálják a számukra leginkább megfelelő szakaszokat. **Az útvonalak többnyire a folyó mindkét partján vezetnek, a kapcsolódást a két part között hidak és kompjáratok biztosítják.** *Az egyes alszakaszok 30-60 km-es távolságokat ölelnek fel.*

Az **útvonalak felfűzik az egyes városokat, látnivalókat**. **Az út mentén számtalan kerékpárszerviz, szálláslehetőség és vendéglátóhely biztosított (jellemzően 5-10 km-enként).** Az alábbi térkép a Wischhafen-Hamburg/Glückstadt-Hamburg közötti szakaszt mutatja:

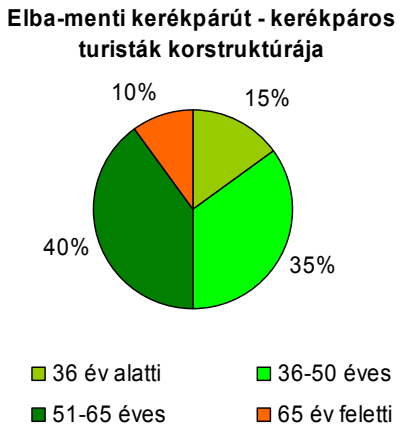
5. ábra: Elba-menti kerékpáros útvonal egy szakasza (Forrás: www.elberadweg.de)

A szálláshelyek az útvonaltól 0-2,5 km távolságban helyezkednek el. További szolgáltatások az út mentén: kerékpáros szervizpontok, kerékpárkölcsönzők, kerékpártárolók, kompközlekedés télen-nyáron a folyó két partja között, vonatközlekedés (kedvelt a kerékpáros turisták körében az éjszakai vonatközlekedés: az EuroNight, az UrlaubsExpress és a Német Vasúttársaság éjszakai járatai kínálnak ilyen lehetőségeket a területen), parkolási lehetőség, vendéglátóhelyek (jellemzően család- és gyermekbarát szolgáltatásokkal, tájjellegű kínálattal).

4. ábra: Útvonal táblái (www.elberadweg.de)

[11] Forrás: www.elberradweg.de

A programkínálatot számtalan rendezvény színesíti, a komolyzenei programoktól a sporteseményekig (pl. kerékpáros csillagtúrák szervezése, kerékpáros bemutatók). **A lokális események mellett számos program több településre, a túraútvonal hosszabb szakaszára is kiterjed, így biztosítva a többlet tartalmi kapcsolódásokat.** Ilyen például az ELBgenuss – grenzenlos („Elba élvezete – határok nélkül") elnevezésű program: az élménypontok egy hosszabb szakasz mentén helyezkednek el, tájjellegű és bioétel kínálattal (pl. mézfajták, sajtspecialitások, gombák, fűszer- és gyógynövények), színvonalas művészeti kiállításokkal, népművészeti termékekkel, színházi és zenei programokkal, és a régió életét megismertető idegenvezetéssel várják a vendégeket. A program mottója az Elba határnélküliségét érzékelteti, mind fizikai (korábbi határ a keleti és nyugati blokk között), mind átvitt értelemben. **Csomagajánlatok is rendelkezésre állnak**: ezek többnapos bringatúrák, szállással, reggelivel, meglepetés ajándékkal, információs anyagok, térképek átadásával és 24 órás telefonos segélyszolgálattal. Opcionális lehetőség a csomagszállítás, az utasbiztosítás és a kerékpárkölcsönzés. A túraútvonalak egy részét utazási irodák szervezik, **több iroda kifejezetten a kerékpáros utazásokra specializálódott**. **Az Elba-menti kerékpáros útvonalhoz más témautak is kapcsolódnak**. Ilyen például a Romantische Straße. A kerékpáros útvonal marketingtevékenysége koordinált: a régiók kínálatát egyetlen honlapon keresztül találhatja meg az érdeklődő. Az online megjelenés mellett számtalan kerékpáros térkép, prospektus ad információt a turistáknak. **A kerékpáros útvonal saját ajándéktárgyakkal rendelkezik**. **Az útvonaljelző táblák, minősítő táblák egységes megjelenést követnek** (logó, piktogramok). **A túraútvonal az ADFC minősítési rendszerén alapuló védjegyrendszert alkalmazza**, mely védjegyet a kerékpárosbarát szálláshelyek és vendéglátóhelyek nyerhetik el.



6. ábra: A turisták korstruktúrája az útvonalon (Forrás: www.elberradweg.de)

Az útvonal 2008-ban kb. 145 ezer túrakerékpárost vonzott, akik átlagosan 9 napot töltöttek el itt, napi kiadásuk 64 € körül alakult fejenként. A külföldi turisták aránya 4,6% volt.

Eredmények és hatások

A kerékpáros utazások népszerűsége igen jelentős lehet: Hollandiában például az összes utazás 27%-a, Dániában pedig a 19%-a kerékpáros utazás. ***Nagy-Britanniában***, az országos útvonalhálózaton több mint 386 millió kerékpáros kiránduló és közlekedési célú kerékpáros utat tettek meg 2008-ban, amely 9%-os növekedést jelent az előző évhez képest. ***Svájcban***, a rekreációs kerékpáros útvonalak száma 2007-ben 4,8 millió volt: ennek többségét az egynapos utak tették ki (4,6 millió), a rövidebb (1-2 éjszakás) utak száma 120 ezer, a hosszabb nyaralásoké 90 ezer volt.

A kerékpározás gyakoriságának emelkedésével a halálos kimenetelű kerékpáros balesetek száma csökken!

Nagy-Britanniában, az észak-keleti régióhoz tartozó útszakaszokon 2006-ban regisztrált 302 ezer kerékpáros utazás *216 munkahely létrejöttéhez illetve megtartásához járult hozzá.*

A kerékpáros utazások mind a károsanyag-kibocsátás csökkenésére, mind az egészségügyi kiadások mérséklésére hatással vannak.

Általánosan levonható tanulságok, kulcstényezők a sikerhez:

- Legfontosabbak az útvonal kiválasztásában és a döntéshozatalban:
  - Biztonságos és összefüggő útvonalak, az akadályok (pl. folyók, autópálya, vasútvonal) minimalizálása
  - Jó összeköttetés a városok és a vidék között (kevés akadály)
  - Félreeső helyen max. 5 km út (biztonságos utakon)
  - Kellemes környezet, kerékpárosbarát települések
  - Érthető és megbízható jelölések (útvonaljelzés) és bemutatás
- További tényezők, amelyek bár nem határozzák meg az útvonalválasztást, mégis alapvetőek az élményszerzésben:
  - Minőségi szálláshelyek és vendéglátó létesítmények az út mentén
  - Szervizelési lehetőség

- → Lehetőség más közlekedési eszköz használatára a visszatéréshez
- → Megfelelő információk

- Motiváló tényezők:
  - → Változatos kínálat, azon belül kiváltképp a természet élvezetének és a kikapcsolódásnak a lehetősége
  - → Témautaknak ezeket az értékeket kell közvetítenie ahhoz, hogy megnyerje a turistákat
- Kormányzati támogatás – eszközöket kell biztosítani a fejlődéshez, különösen az infrastruktúrafejlesztéssel és a támogató jogszabályokkal
- Marketing és információ
- Legyőzendő akadályok:
  - → Hiányzik a tudatos és koordinált marketingtevékenység, a piacelemzés
  - → Nem megfelelő hozzáállás (kevésbé fontos – kevesebb forrás, beruházás)
  - → Kerékpárszállítás nehézségei
  - → Az utazási irodák többsége csak minimális mértékben kínál kerékpáros nyaralási programokat, annak ellenére, hogy ezzel egy réspiacot nyerhetnének meg a kisebb utazási irodák.

3.2. KOHERENCIAVIZSGÁLAT

Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia (NTS) és regionális turizmusfejlesztési stratégiák

A Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia a 2005-2013-ig tartó időtávra fogalmazza meg a turizmusfejlesztés prioritásait. Az NTS-t a Kormány 2005 végén, a hozzá kapcsolódó Intézkedési Tervet pedig 2006 januárjában fogadta el. Az NTS-ben a turisztikai termékfejlesztés regionális szintű prioritásai között megjelenik a kerékpáros turizmus fejlesztése: fontos feladatként határozza meg a **nemzetközi kerékpáros útvonalhálózatokhoz való kapcsolódáshoz szükséges hiányzó, valamint az ökoturisztikai helyszínekhez vezető útvonalak kialakítását, a megfelelő szolgáltatások kiépítését, illetve az utak karbantartásához szükséges megfelelő ellenőrző és szankcionáló rendszer kialakítását**. A rurális térségek turisztikai fejlesztésénél fontos fejlesztési irányt jelenthet a kerékpáros turizmus, illetve szerepet játszhat a turisztikai attrakciók, desztinációk összekötésében. „Hazánk földrajzi adottságai, éghajlata és dombvidékei alkalmassá teszik arra, hogy kerékpáros-paradicsommá váljon. Cél, hogy a kerékpáros útvonalhálózat és a kapcsolódó szolgáltatások folyamatos bővítése mellett a már meglévő utak minősége hosszútávon is biztosított legyen.”

- **Balatoni turizmus fejlesztési koncepciója és programja**: a fejlesztési prioritások egyike új turisztikai termékek kifejlesztése, amelyek között szerepel kerékpártúrák kialakítása is. A kijelölt cél: a balatoni térség turisztikai kínálatának bővítése a kerékpározás feltételeinek javításával. Feladatok: *a tó körül a kerékpáros körút teljes kiépítése, karbantartása, megállóhelyek létrehozása, szolgáltatások biztosítása, kapcsolódó útvonalak kijelölése, túraszervezés, tájékoztatás, rendezvények szervezése*.
- **Tisza-tavi régió turizmusfejlesztési stratégiája**: a vonzerőfejlesztés prioritás, vízi és vízparti aktív turizmus fejlesztése c. alprogramjának részét képezik *kerékpáros túraútvonalak és szolgáltató hálózat kialakítása, csillagtúrák kidolgozása*. A turistafogadás feltételeinek fejlesztése prioritás tartalmazza a kerékpáros útvonalhálózat (EuroVelo 11.), valamint kerékpárosbarát szálláshelyek fejlesztését is.
- **A Budapest-közép-dunavidéki régió turisztikai stratégiája**: a fejlesztési irányok között szerepel a kerékpáros úthálózat fejlesztése, amelynek fő célja a *Duna mentén összefüggő*, a gépkocsi forgalomtól távol vezetett *kerékpáros útvonal kiépítése*, valamint a régión túlnyúló „*Dunamenti kerékpár élményút” létrehozása*.
- **Dél-alföldi turizmusfejlesztési stratégia**: regionális prioritások között szerepel az aktív turizmus fejlesztése, amely magába foglalja a *kerékpáros turizmus feltételeinek javítását* a nemzetközi kerékpáros útvonalhálózatokhoz való kapcsolódáshoz szükséges, még hiányzó útvonalak és a megfelelő szolgáltatások kialakításával.
- **Dél-Dunántúli turisztikai régió turizmusfejlesztési stratégiája**: a prioritások között szerepel a vidéki aktív turizmus fejlesztése, amelynek egyik eleme a kerékpáros turizmus.
- **Észak-alföldi régió turizmusfejlesztési stratégiája**: fejlesztési irányok között szerepel a Tiszai-(vízi) turizmus fejlesztése, amelynek egyik intézkedése a vízi turizmushoz kapcsolódó egyéb többcélú turizmust segítő fejlesztések megvalósítása (lovaglás, kerékpározás, természetjárás).

A közlekedési helyzet és elérhetőség javítása prioritáson belül: *turisztikai vonzerőket összekötő, tematikus utakhoz kapcsolódó kerékpáros útvonalak fejlesztése, EuroVelo hálózathoz kapcsolódó fejlesztések*.

- **Észak-Magyarország Régió turizmusfejlesztési stratégiája**: a vonzerőfejlesztés prioritáson, ill. a regionális vonzerővel rendelkező, egyedi kínálati elemek fejlesztése alprogramon belül szereplő intézkedés a *kerékpáros túraútvonalak és szolgáltató hálózat kialakítása, csillagtúrák kidolgozása.* A turistafogadás feltételeinek javítása c. prioritáson belül szintén szerepel kerékpárutak kiépítése – az attrakciók közvetlen elérhetőségnek javítása érdekében. Fő feladatok: *a kerékpáros turizmus infrastrukturális elemeinek kiépítése, a hazai és nemzetközi rendszerekhez történő kapcsolódás, regionális szinten az üdülőhelyekhez, falusi szálláshelyekhez kötődő programok kialakítása.*
- **Közép-dunántúli régió turisztikai fejlesztési stratégiája:** turisztikai fogadókészség fejlesztése c. prioritás turizmus fejlődését segítő infrastruktúra fejlesztése alprogramján belül meghatározott feladatok: *a kerékpáros útvonalak hálózati fejlesztése a Duna mentén, a Velencei-tó körül, az EuroVelo hálózathoz kapcsolódó fejlesztések folytatása, kapcsolódó infrastrukturális háttér kialakítása.*
- **Nyugat-Dunántúl turisztikai régió turizmusfejlesztési stratégiája**: meghatározott fejlesztési irányok között szerepel az aktív turizmus (kerékpáros és víziturizmus) fejlesztése. Kitűzött cél, hogy a régió *a kerékpárosok régiója* legyen, hogy az ideérkező látogató *összefüggő kerékpáros útvonalhálózaton* tudja bejárni tájegységeket, *kerékpárosbarát szolgáltatások* (szálláshelyek, vendéglátóhelyek), *szervizháttér, információs rendszer* szolgálja igényeit. Kijelölt feladatok: régiós kerékpáros útvonalhálózat fejlesztése, útépítés, hálózati rendszer fejlesztése, kerékpárosbarát minősítési rendszer bevezetése, egységes irányító-, táblarendszer kialakítása, kapcsolódó marketingtevékenység, kerékpáros rendezvények szervezése.

Kapcsolódó országos turisztikai termékstratégiák

- Az **Országos egészségturizmus fejlesztési stratégia** feladatként említi kerékpárutak fejlesztését, mint a turisztikai vonzerők környezetének fejlesztéséhez kapcsolódó elemet.
- A **Lovas turizmus termékfejlesztési stratégia** megállapításai alapján a lovas turizmus és a *vízi- és kerékpáros turizmus* kapcsolódási pontjai *elsősorban a* közös szállás- és pihenőhelyek, illetve az egyéb kiegészítő szolgáltatások lehetnek. A lovas túraútvonal hálózatot több helyen célszerű lenne a vízi-, kerékpáros-, és gyalogtúra útvonalakkal összehangolni, így a kiépített infrastruktúra több célra is alkalmas lehet.
- Az **Országos ökoturizmus fejlesztési stratégia** alapján az ökoturizmus egyik feltétele a természetbarát közlekedési módok preferálása és elősegítése, ennek alapja a természetbarát közlekedési útvonalak (ezen belül többek között kerékpáros útvonalak) megléte, beleértve az útvonalakhoz tartozó egyéb infrastrukturális elemeket is. Kiemelt feladat a látogatóközpontok, bemutatóhelyek kerékpárral és gyalogosan történő megközelítésének, a kerékpárok tárolásának biztosítása, vendéglátó- és szálláshelyek, attrakciók kerékpárosbaráttá tétele. Emellett, a tanulmány további feladatként határozza meg a meglévő hálózat minőségi javítását, a meglévő információs rendszer erősítését, hatékonyságának növelését is, ugyanakkor megemlíti, hogy a kerékpározás szolgáltatói hátterének kialakítását az ökoturisztikai szereplők csak részben tudják felvállalni.

Új Magyarország Fejlesztési Terv (ÚMFT)

Az ÚMFT prioritásai közül elsősorban az 1. (gazdaságfejlesztés), a 4. (környezeti- és energetikai fejlesztés) és az 5. (területfejlesztés) prioritásokkal áll kapcsolatban. Az 1. és az 5. prioritás hangsúlyozza a turizmus fejlesztésének fontosságát. A területi kiegyenlítődés szempontjából fontos, hogy a hátrányos helyzetű térségek idegenforgalma fejlődjön, melyek jó célpontjai lehetnek a kerékpáros turizmusnak is. Az ÚMFT ezen kívül több olyan kiemelt fejlesztési területet is megjelöl, melyek a kerékpáros turizmusnak is a legfontosabb hazai desztinációi lehetnek (pl. Balaton környéke, Duna-völgye, Budapest környéke).

- **Közlekedés Operatív Program (KÖZOP):** a KÖZOP prioritásai a kerékpáros turizmus infrastrukturális megalapozásában játszanak szerepet, konkrétan a kerékpáros útvonalhálózat bővítésével, fejlesztésével. A prioritások közül a 3. (Térségi elérhetőség javítása) célkitűzései segítik legjobban a kerékpáros turizmus fejlődését, amely szerint az 1-2-3 számjegyű főutak mentén kell kiépíteni kerékpárút-hálózatot. Az 5. (Városi- és elővárosi közösségi közlekedés

fejlesztése) prioritásban a kerékpár tömegközlekedési hálózatra való ráhordási szerepe kerül megnevezésre. Emellett az összes megemlített vidéki nagyváros (Debrecen, Miskolc és Szeged) közlekedésfejlesztési tervében célként fogalmazódik meg a kerékpáros útvonalhálózat, vagy a kerékpáros turizmus fejlesztése.

- **Környezet és Energia Operatív Program (KEOP):** a KEOP 3. (Természeti értékeink jó kezelése) prioritási tengelye a kerékpáros turizmus lehetséges célpontjainak megőrzésével, míg a 6. (Fenntartható életmód és fogyasztás) prioritási tengely a környezettudatos szemléletmód terjesztésével járulhat hozzá a kerékpáros turizmus fejlesztési stratégia céljainak eléréséhez.
- **Regionális Operatív Programok (ROP):** az egyes régiók operatív programjaiban a turizmusfejlesztési, valamint a közlekedésfejlesztési prioritások intézkedéseinek van közvetlen hatása a kerékpáros turizmus fejlesztésére. A turizmusfejlesztési intézkedések elsősorban a turisták fogadására szolgáló infrastruktúra fejlesztésére irányulnak, alapvetően lakott területen belül, pl. a szálláshelyek fejlesztésével, de a jelenleg is nagyobb kerékpáros turizmust bonyolító vidékeken (pl. Balaton környéke) a kerékpározáshoz kapcsolódó kiszolgáló létesítmények számának növelése is megjelenik célként. A közlekedésfejlesztési prioritásokban is megjelennek a kerékpáros turizmus terjedését segítő célok, többek között 4 és 5 számjegyű mellékutakon, valamint a turisztikai magterületeket összekötő utakon a kerékpáros útvonalak fejlesztése, ezzel összefüggő hálózat kialakítása.

Új Magyarország Vidékfejlesztési Program (ÚMVP)

Az ÚMVP „Turisztikai tevékenységek ösztönzése" intézkedése a falusi, illetve vidéki turizmus fogadóképességének, a szolgáltatások színvonalának, sokféleségének növelését tűzi ki célul. Ehhez kapcsolódóan a nem üdülőkörzethez tartozó vidéki térségekben a természeti környezet adottságaira alapuló aktív turizmus infrastrukturális feltételeinek kialakítását is megnevezi. Az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapból a mezőgazdasági utak fejlesztéséhez nyújtandó támogatások célja mezőgazdasági utak építése, felújítása, bővítése, szélesítése, mely utak a kerékpáros turizmus szempontjából is nagy jelentőséggel bírhatnak.

Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013 (KMP)

Kidolgozásra került a Kerékpáros Magyarország Program, mely a kerékpáros közlekedés és szabadidős célú kerékpározás (ezen belül a kerékpáros turizmus) fejlesztésére irányuló átfogó lépéseket, valamint a kerékpározással összefüggő kérdések kezelésére alkalmazható megoldásokat hivatott bemutatni.

Sport XXI. Nemzeti Sportstratégia 2007-2020

A stratégia hazánk szabadidő- és versenysportjának középtávú fejlesztési prioritásait jelöli meg, azzal a céllal, hogy többek között az egészség megőrzésén keresztül javítsa az ország társadalmi, gazdasági helyzetét. A szabadidősportok fejlesztési céljai között megjelenik a kerékpáros turizmus fejlődéséhez elengedhetetlen kerékpáros útvonalak színvonalának, mennyiségének javítása is.

3.3. HAZAI KERESLETI-KÍNÁLATI TRENDEK ÉRTÉKELÉSE

A hazai keresleti-kínálati trendek értékelése az országos kerékpáros turizmusfejlesztési stratégia szintjén releváns, összegző értékeléseket tartalmazza, kitérve a területi különbözőségekre is, de nem részletezve a regionális, térségi illetve helyi szintű jellemzőket. Ez ezen területi szintek fejlesztési stratégiáinak a feladata.

3.3.1 Kerékpáros turizmus országos kínálatának értékelése

3.3.1.1 Magyarország kerékpáros turisztikai adottságai

Magyarország adottságai kiválóak a kerékpáros turizmus szempontjából. Az ország változatos, látványos táji értékekkel rendelkezik, egymáshoz viszonylagos közelségben, így hosszabb kerékpáros túrával több tájegység is felfűzhető egy kirándulás útvonalára. A kerékpáros túrák feltételei így széles körben, akár családosok számára is adottak az ország domborzati viszonyainak köszönhetően. Az éghajlat évi 6-8 hónapos szezont tesz lehetővé, a csapadékos napok száma alacsony, azonban jellemzően a május-júniusban hullik a legtöbb csapadék, valamint az ősz folyamán is kialakul az

ország jelentős részén egy másodlagos csapadékmaximum, amely a kerékpáros turizmusra, mint szezonhosszabbító tényezőre jelentős befolyással van[12].

A sík területek a kondicionálisan kevésbé felkészült kerékpározóknak vonzó lehetőséget nyújtanak, ugyanakkor a kevésbé tagolt felszín miatt gyakran a természeti attrakciók nem olyan változatosak (pl. nyílegyenes, napsütötte árvédelmi töltésen vezető turisztikai gerincútvonalak), mint a szomszédos országokban.

3.3.1.2 A kerékpáros turizmus infrastrukturális alapjai

Magyarországon az útirányjelző táblarendszerrel kijelölt, turisztikai célú kerékpáros útvonalak összefüggő rendszert csak egy-egy kisebb, lehatárolt területen alkotnak. Ilyen a Balaton és a Tisza-tó (utóbbi része a 11. számú EuroVelo túraútvonalnak), illetve a Fertő-tó körüli kerékpáros túraútvonal, utóbbinak azonban a hazai szakaszai jelenleg zömmel nagyon leromlott burkolatúak. Kivételt képez a fentiek alól a 6. számú EuroVelo magyarországi szakasza, amelyet a Duna mentén összefüggő útirányjelző és információs táblarendszerrel láttak el. A gyakran a kerékpáros infrastruktúra fejlettségi szintjének indikátoraként emlegetett, **gépjárműforgalomtól elkülönített kerékpárforgalmi létesítményeknek csupán egy része tekinthető a turisztikai célú kerékpáros útvonalhálózat részének**. 1992 és 2004 között 1620 km önálló kerékpárút, valamint gyalog- és kerékpárút építésére kaptak központi támogatást települési önkormányzatok. Azóta az útpénztári forrásból kb. 170 km önálló kerékpárút, gyalog- és kerékpárút épült ki országszerte. **Jelenleg az ilyen gépjárműforgalomtól elkülönített kerékpárforgalmi létesítmények összhossza 2000-2500 km között van. További összesen kb. 500 km útirányjelző táblarendszerrel jelölt kis gépjármű-forgalmú közút, árvédelmi töltés és erdészeti út sorolható még a kerékpáros útvonalhálózatba.**[13] Ezeknek a jellemzően rövid szakaszokban fellelhető kerékpárforgalmi létesítményeknek (kerékpársávoknak, önálló kerékpárutaknak és gyalog-kerékpárutaknak) az egymáshoz való kapcsolódása nem megfelelő, így **nem alkotnak hálózatot**, emellett a **minőségük is változó, sok helyen felújításra szorulnak.**

A kerékpáros útvonalak minőségében kis távolságokon belül is óriási különbségek vannak, mind a nyomvonalak biztonságában és akadálymentességében, mind a burkolat minőségében, mind pedig az útvonal kitáblázottságában. Regionális szinten elmondható, hogy **jó minőségű, nagyobb területet lefedő kerékpáros útvonalhálózat csak néhány területen (pl. Duna-mente, Fertő-tó környéke, Balaton körül, Dél-Zala, Dráva-mente, Tisza-tó) található.**

Az Országgyűlés 2008-ban elfogadta az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVII. törvény módosításáról szóló 2008. évi I. törvényt, amelyben rögzíti az országos kerékpáros útvonal törzshálózat 83 elemét. Ennek fontos része az **EuroVelo hálózat** Magyarországot érintő két tagjának (6. magyarországi szakasza Rajkától Hercegszántóig illetve Udvarig, a Duna völgyében, a 11. magyarországi szakasza Tornyosnémetitől Röszkéig vezet) közel 500-500 km-es szakasza is. **A két kerékpáros útvonalnak eddig kevesebb, mint felét alakították ki**, országos, regionális szervek, vagy helyi önkormányzatok és non-profit szervezetek is részt vesznek az Európai Kerékpáros Szövetség (ECF) elvárásainak megfelelő színvonalra való fejlesztésükben. A kerékpáros turizmust érintő legjelentősebb követelmények az útvonalakkal szemben:

- Az útvonal nem rendelkezhet 6%-nál nagyobb emelkedővel,
- Elég szélesnek kell lennie ahhoz, hogy 2 kerékpáros elférjen egymás mellett,
- Átlagosan 1000 alatt kell, hogy legyen az átlagos napi gépjárműforgalom,
- 80%-ban burkolt útfelület szükséges,
- Az év 365 napján nyitott, járható út,
- 30 km-ként elérhető élelemforrás, 50 km-ként szállás és 150 km-ként közösségi közlekedés álljon a túrázók rendelkezésére.

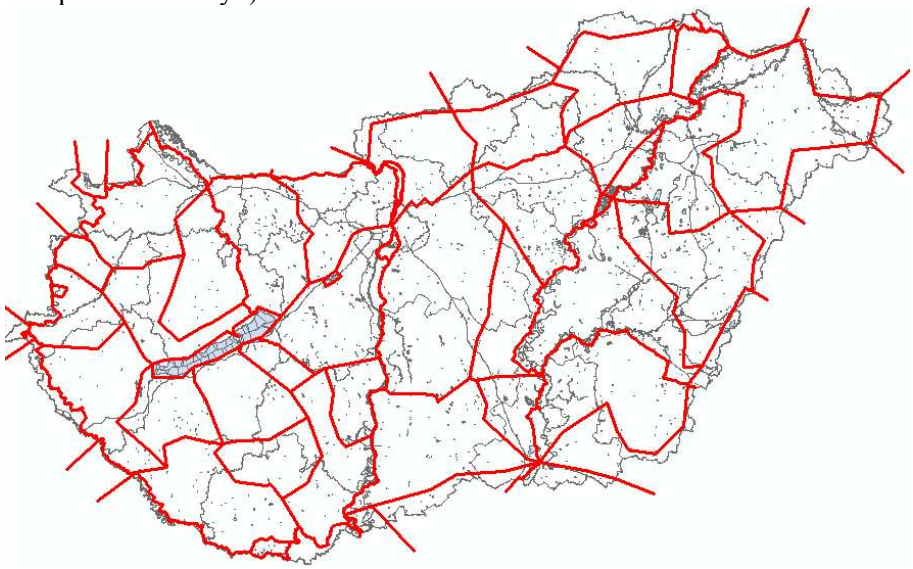
Jelenleg a legjobban kiépített, kitáblázott összefüggő szakasz Magyarországon a Rajkától-Mosonmagyaróvárig, illetve a Szobtól Dunakesziig tartó szakasz, de további, nem összefüggő

[12] Forrás: www.met.hu
[13] Forrás: Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ

szakaszokon is kiépítettek már jó minőségű kerékpáros útvonalszakaszokat. 2008-ban a teljes Duna-menti szakaszt (Rajka és Hercegszántó/Kölked között) összefüggően útirányjelző és információs táblarendszerrel látták el. Magyarországon az EuroVelo hálózat hiányzó elemeit a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium (korábban a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium) által kiírt pályázatokon keresztül megszerezhető állami forrásból építik és/vagy jelölik ki. A turisztikai célú kerékpárutak építésének támogatására a KHEM (korábban Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Közlekedési és Vízügyi Minisztérium) és az Önkormányzati Minisztérium (korábban Magyar Turisztikai Hivatal, Gazdasági Minisztérium) közös pályázatot írt ki, mely pályázatok elbírálásánál a Balaton körüli, a Duna és Tisza menti EuroVelo, illetve az ezekhez a nyomvonalakhoz csatlakozó útvonalak elsőbbséget kaptak.

A törzshálózat magas színvonalú kialakítása adná meg az alapot a hosszú távú kerékpáros utazások elterjedéséhez, mivel ezen útvonalak valóságos hálózatot alkotnának az ország teljes területén, valamint kapcsolatot biztosítanak a környező országok irányába is, lehetőséget nyújtva a határon átnyúló kerékpáros túrákhoz is. **A településeken belüli kerékpáros útvonalak mennyiségi és minőségi fejlesztése is fontos célja az elkövetkező éveknek**, ami – bár ezek elsősorban közlekedési (hivatásforgalmi) célúak – főleg a nagyobb városközpontok elérhetőségének javításán keresztül segítheti a kerékpáros turizmus fejlődését is. **A turisztikai kerékpározás céljára az önálló kerékpárutak, kerékpársávok mellett a kisforgalmú, mezőgazdasági, erdőgazdasági utak, árvédelmi töltések is alkalmasak**; alkalmazzák is őket kerékpáros túraútvonalak részeként. *Ilyen létesítményekkel Magyarország jól ellátott, bár minőségükben jelentős szórás tapasztalható.*

A kerékpáros turizmust kiszolgáló infrastruktúra fontos elemei a kerékpáros útvonalak mentén található pihenőhelyek, a településeken belül pedig a kerékpártárolók. A magyar kerékpáros útvonalak felszereltsége ilyen szempontból jelentős hiányosságokat mutat, pihenőhelyek a kerékpáros útvonalak mentén csak elvétve találhatók. A kerékpártárolók, kerékpártámaszok száma, és főleg minősége szintén nem közelíti meg az elvárható szintet (annak ellenére, hogy ehhez rendelkezésre áll paraméterkönyv).



7. ábra: Az Országos kerékpárút törzshálózat elemei (2008. évi I. törvény az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény módosításáról, 1/6. számú melléklet)[14]

A kerékpáros turisták jelentős része – mint ahogy azt a megkérdezett kerékpározók által kitöltött kérdőívek összesítése is alátámasztotta[15] – közösségi közlekedéssel közelíti meg célpontját. **Magyarországon kerékpárt egyes InterCity járatok kivételével minden vonaton lehet szállítani, bár külön kerékpárszállításra kijelölt vagont nem minden szerelvényhez csatolnak**. Emiatt a szállítás gyakran kényelmetlen (kevés kerékpár szállítható egy-egy szerelvényen, szállításuk zavarhatja az utasokat, valamint a rossz szemmeltarthatóság miatt gyakoriak a lopások, rongálások is).

[14] Forrás: http://www.kertam.hu/doc/KBT_KBM_konferencia_2009/KBT2009/01_KBT2009_CsepiLajos.pdf
[15] Az EconoConsult–Cowi Konzorcium által készített online kérdőíves felmérés alapján

Budapesten, a vasúti járatokon kívül a közösségi közlekedési eszközök közül csak a HÉV-en és a Fogaskerekű vasúton szállítható kerékpár, szállításukhoz egy vonaljegyet kell érvényesíteni. A MÁV-START Zrt. és a GYSEV Zrt. által üzemeltetett vonalakon egy kerékpár a teljesárú menetdíj nagyjából negyedéért szállítható (minimum 200Ft-ért, 60 km-es úttól számítva emelkedik a tarifa a megtett út hosszának megfelelően), a Magyar Kerékpárosklub tagjai ezen felül kedvezményben részesülnek. A MÁV-START Zrt-nél lehetőség van különvonat, vagy kerékpárszállító vagon rendelésére is. Emellett a vasúttársaságok időszakos akciókkal is segítik a kerékpáros közlekedést (pl. az autómentes napon ingyenes kerékpárszállítás, vagy a nyári időszakban a Balaton felé közlekedő szerelvények kerékpárszállító vagonnal való felszerelése).

A **távolsági autóbuszos kerékpárszállítás lehetőségei korlátozottak**. Egyes Volán társaságoknál van mód különbusz megrendelése esetén utánfutó kiállítására (ezzel magáncégek is foglalkoznak), viszont a menetrend szerinti járatokon a kerékpárszállítás csak esetenként megoldott. A turisztikai célpontoknál a szezonban szükség lehet utánfutós vagy konzolos megoldással a tömeges igények kiszolgálására.

Magyarországon a **balatoni és folyami kompok túlnyomó többségén szállítható kerékpár**, változó, de általában egy teljesárú jegy árát meg nem haladó díjért. A MAHART által üzemeltetett, a Duna Budapesttől felfelé lévő szakaszán, továbbá egyéb folyókon és tavakon közlekedő menetrendszerinti hajójáratokon (így a Balatoni Hajózási Zrt. járatain is) szintén van erre lehetőség.

Az országban számos kerékpárkölcsönző található, ezek elsősorban a kerékpáros turizmus legfontosabb célterületein, valamint Budapesten működnek, **de hálózatba csak elvétve szerveződnek**, így a kerékpárok leadása legtöbb esetben csak a felvétel helyén lehetséges. A kerékpárkölcsönzők hálózatba szerveződésére az egyik legjobb hazai példa a Nyugat-Magyarországi Régióban üzemeltetett rendszer, amelynek keretében 11 városban lehet leadni és felvenni a kerékpárokat[16]. A Németországban és Ausztriában működtetett Nextbike nevű bike-sharing (közösségi kerékpárkölcsönzési) rendszer – amelyet részben a kerékpárokon elhelyezett közterületi hirdetésekből tartanak fent – részét képezi egy fertőrákosi gyűjtőállomás is, ahol − mindezidáig egyedülálló módon − Magyarországon is elérhető az önkiszolgáló közlekedési rendszer[17].

Budapest belvárosában közösségi kerékpáros közlekedési rendszer (KKKR) kiépítéséről határozott a Fővárosi Közgyűlés, mely kb. 10 km^2-es területen, több mint 70 dokkoló állomással, és több mint 1000 kerékpárral készül el. A fejlesztés elsődleges célcsoportja Budapest és a város agglomerációjának lakossága, de a rendszer a kerékpáros közlekedés elfogadottságának és népszerűségének növelésén túl vonzerőt jelenthet a belváros látványosságainak megtekintésére kerékpárral induló turisták számára is.

A kerékpáros turisztikai és szabadidős piac speciális, kifejezetten turisztikai célú szolgáltatása a gyakran túravezetéssel is kombinált kerékpárkölcsönzés, riksabérlés, illetve az elsősorban családokat megcélzó bringóhintó kölcsönzés lehetősége, mely Budapest mellett több vidéki városban (pl. Hajdúszoboszló, Miskolctapolca) is elérhető.

3.3.1.3 A kerékpáros turizmushoz kapcsolódó szolgáltatások

A kerékpárosbarát szállás- és vendéglátóhelyek fő jellemzői, hogy zárható, fedett kerékpártárolóval rendelkeznek, kerékpárszerelésre van lehetőség (legalább alapvető szerszámokat, pumpát tudnak a vendég rendelkezésére bocsátani), a legközelebbi kerékpárszervizről információt tudnak nyújtani, a kerékpár mosásához hely, vízvételi lehetőség áll rendelkezésre, valamint a környékről szóló kerékpáros információs kiadványok és térképek is elérhetők. A szálláshelyek, ideális esetben, ruhamosási és szárítási lehetőséget is biztosítanak. Emellett növeli a szállás komfortfokozatát, ha megtalálhatóak a legfontosabb tartalék alkatrészek, műszaki mentést is vállaló szerviz biztosított, kerékpárkölcsönzésre van lehetőség, csomagszállítási szolgáltatást nyújt a következő szálláshelyre, valamint ha repülőtéri, vagy vasúti transzfert biztosít vendégeinek.

[16] Forrás: http://okoturizmus.hu/hu/node/17
[17] Forrás: http://nextbike.at/#burgenland

Kerékpárosbarát szálláshelyeket, ha csak kis számban is, de az ország minden fontosabb kerékpáros turisztikai célterületén lehet találni, számuk a kerékpáros szervezetek aktív közreműködésével folyamatosan növekszik. Kerékpárosbarát szálláshelyekkel az átlagosnál jobban ellátott területek: a Nyugat-Dunántúli Régió nagy része (beleértve a Fertő-tavat, az Őrséget, a Zalát, Kőszeg és környékét), a Balaton környéke, Körös-Mura-Duna vidéke, Tisza-tó környéke, valamint a Pilis és a Dunakanyar térsége.

A kerékpáros turizmus szempontjából fontos a túraútvonalak kijelölése, valamint azok (valós állapotot tükröző) promóciója mind a potenciális turisták mind pedig a helyi lakosság felé (ezzel bárki tájékoztatást adhat és maga is aktív túrázóvá válhat). Magyarországon ez az ágazat gyorsan fejlődik, szervezett kerékpártúrán gyakorlatilag az ország minden táján részt vehet az érdeklődő. Elsősorban az országos és regionális kerékpáros szervezetek (pl. Magyar Kerékpárosklub, Happy Bike – Pilis-Dunakanyar, Dél-Zala, Pécsi Túrakerékpáros Klub – Baranya, Három folyó – Mura-Dráva-Duna környéke), magáncégek, nemzeti parkok szerveznek túrákat túravezetéssel, vagy adnak ötletet túraútvonalakhoz egyéni utazóknak, de egyre több magánszemély túraleírásai, ajánlatai is elérhetőek az interneten. A túraútvonal javaslatokhoz sok helyen található szállás, vagy étkezési ajánlat is.

3.3.1.4 Kerékpáros térségek kínálatának értékelése

Magyarországon több „kerékpáros térség" is található. Ezek fejlettségében különbségek vannak ugyan, de mindegyikről elmondható, hogy viszonylag hosszú, kitáblázott, jó minőségű kerékpáros útvonalhálózattal (akár tematikus útvonalakkal, lásd a Tisza-tónál pl. A Tiszától Kenderesig Horthy nyomában, vagy az Ipartörténeti emlékek nyomában) rendelkeznek, területükön az átlagosnál több kerékpárosbarát szálláshely, kerékpárszerviz, és kölcsönző található, valamint gyakran indítanak szervezett túrákat. *Az alábbiakban, az ezen szempontoknak megfelelő jelentősebb kerékpáros térségek fő jellemzőit mutatjuk be, átfogó, összegző értékelés keretében. A helyi kínálat részletesebb elemzése, értékelése ezen területi szintek kerékpáros turizmusfejlesztési stratégiáinak a feladata.*

Nyugat-Dunántúl: A nyugat-dunántúli térségben (Alpokalja, Őrség, Vas megye) több túraútvonal is megtalálható, melyeknek egy része útirányjelző táblarendszerrel ellátott önálló kerékpárúton vezet, máshol erdei utakon, kis gépjármű-forgalmú közutakon jelöltek ki szakaszokat. A túraútvonalak nagy része átnyúlik Ausztriába is, és tematikus attrakciókat fűznek fel (pl. Termálút, vagy Írottkő Natúrpark kerékpáros útvonalai). A kerékpáros útvonalak a legtöbb helyen jelzettek, több helyen van kerékpár-kölcsönzési és -szervizelési lehetőség is. A kerékpárosbarát szálláshelyek száma is magas az országos átlaghoz képest. A térségen vezet át az egyik országos törzshálózati elem, a Nyugati Határ-menti Kerékpáros Túraútvonal, amelynek nyomvonala nagy részben megegyezik a Vasfüggöny kerékpáros túraútvonal (Iron Curtain Trail) magyarországi szakaszaival. Az útvonalat az Európai Kerékpáros Szövetség javaslatára az Európai Bizottság az EuroVelo útvonalhálózat 13. szakaszaként népszerűsíti[18]. A Dél-Zalai Erdőtájon – Lenti és Letenye között – a mintegy 90 km, erdei és kisforgalmú közutakon kijelölt kerékpáros túraútvonalak közelében színvonalas szállás és szórakozási lehetőségek, kerékpárszervizek, valamint kölcsönzők is találhatók. Az útvonalakon a tájékozódást információs pontokon beszerezhető térkép, címjegyzék is segíti.

> **Fertő-tó:** A Fertő-tó körül található 133 km hosszú kerékpáros útvonalhálózat különlegessége, hogy nagyobb része Ausztria, kisebb része (38 km) Magyarország területén fekszik. A kerékpáros útvonalhálózat jól kitáblázott, közelében sok helyen van mód kerékpárkölcsönzésre (gyakran szálláshelyeken is), megfelelő mennyiségű szervizpont és kerékpárosbarát szálláshely áll rendelkezésre, valamint nem elhanyagolható, hogy rengeteg látnivaló található a tó környékén. A turisták tájékozódását segíti, hogy több Tourinform iroda működik a területen, és a Fertő-Hanság, valamint az osztrák oldalon a Neusiedler See- Seewinkel Nemzeti Parkokat is érinti az útvonal.

Három-folyó kerékpáros túraútvonal: Az Interreg III/A pályázat keretében, horvát partnerekkel együtt került kijelölésre és kialakításra kerékpáros túraútvonal-hálózat a Duna, Dráva és Mura-folyók közelében, összesen 134 km hosszan, a Nyugati Határ-menti Kerékpáros Túraútvonal részeként. A

[18] Forrás: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/

településeken információs táblák, térképek segítik az utazók tájékozódását, valamint képzett túravezetők segítségét is igénybe lehet venni. Az útvonal összeköttetést jelent az EuroVelo 6-os útvonala és Ausztria között is. Az útvonal mentén csak korlátozott számban találhatók szervizpontok és kerékpárosbarát szálláshelyek. Jelentős szakaszon érinti a Duna-Dráva Nemzeti Park területét, melynek infrastruktúráján keresztül a turisták további, a kerékpározáshoz nem szorosan kapcsolódó információhoz juthatnak. A területen a Nemzeti Park Igazgatósága szervez kerékpártúrákat.

Budapest: a főváros – mint a potenciális kerékpározók célcsoportjának nagy száma miatt kiemelt küldőterület – turisztikai stratégiája ugyan szót ejt a szabadidős kerékpározás fejlesztéséről (feladat: „A város közlekedés szempontjából alkalmas útvonalain a kerékpáros közlekedés feltételeinek kialakítása, új kerékpárutak kijelölése és építése, táblarendszerek telepítése."[19]), ennek ellenére jelenleg a fővárosból csak egyetlen útvonalon, a Duna mentén (északi és déli irányban, az útirányjelző táblarendszerrel jelölt EuroVelo 6. ideiglenes nyomvonalán) lehet kijutni kerékpárral viszonylag biztonságos és akadálymentes útvonalakon, és még Budapest belső részeinek legjelentősebb zöldterületei (Margitsziget, Városliget, Népliget, Duna-partok, Budai hegyvidék) között sincs kialakítva összefüggő kerékpárosbarát közlekedési kapcsolat, amely alapvetően meghatározza a fővárosi lakosság lehetőségeit a szabadidős kerékpározásra. Mint azt már említettük, a Fővárosi Közgyűlés döntött a közösségi kerékpáros közlekedési rendszer kialakításáról, amely Budapest belvárosában több mint 70 dokkoló állomással, és több mint 1000 kerékpárral készül el. A régió szakértői a rendszer kiterjesztését tartják szükségesnek a főváros teljes területére, illetve a közeli regionális turisztikai célterületekre is, így például Szentendrére, Vácra, Gödöllőre.

Pilis-Dunakanyar: Magyarország egyik legismertebb kerékpáros régiója, ahol mind a hegyikerékpározás, mind a családi kerékpáros túrák megtétele céljából érkezők megtalálhatják a nekik megfelelő útvonalakat és szolgáltatásokat, mivel több, különböző nehézségi fokú, más-más látványosságokat felfűző túra közül választhatnak az ide látogatók. A területen halad át az EuroVelo 6-os számú útvonala is, amelyet a végleges kialakításáig ideiglenes nyomvonalon jelöltek ki. A területen sokféle szervezett túrából lehet válogatni, de a kitáblázott túraútvonalakon (összesen több mint 280 km) a rendelkezésre álló jó minőségű térképek alapján egyéni túrák is szervezhetők. A régió nagyobb települései viszonylag jól ellátottak kerékpárkölcsönzőkkel, szervizekkel, ám egyes szakaszokon (főleg a Szentendrei-szigeten) ez még fejlesztésre szorul. A területen sok szálláshely található, bár a kifejezetten kerékpárosbarát szolgáltatók aránya alacsony. A szolgáltatások könnyű elérhetőségét biztosítja a főváros közelsége (a régió keleti, déli részeiről), jó megközelíthetősége (HÉV-vel, vasúton) is. A közösségi közlekedési kapcsolatok ellenére magas a területet személygépkocsival megközelítők aránya, elsősorban az élénk domborzat, valamint a sajátos utazási szokásokkal rendelkező hegyikerékpárosok magas száma miatt. A – többnyire burkolatlan erdészeti utakon futót, ezért elsősorban sportolási célú – kerékpáros útvonalakat a Duna-Ipoly Nemzeti Parkkal, a Komárom-Esztergom és Pest Megyei Állami Közútkezelő Kht-kal, a Pilisi Parkerdő Zrt-vel, valamint az érintett települési önkormányzatokkal egyeztetve jelölték ki, de mindemellett népszerűek az illegális MTB-túrák a jelzett és jelöletlen erdészeti utakon is (a törvényi szabályozás betart(hat)atlansága miatt).

Tisza-tó: A Tisza-tó körül kialakított kerékpáros útvonalhálózat található, amely az EuroVelo hálózat 11-es útvonalának is részét képezi. Egyes részein az útvonal olyan árvédelmi töltéseken halad, amelyek nem mindenhol nevezhetők akadálymentesnek, mivel a töltés menti magánterületek tulajdonosai (pl. strandok üzemeltetői) több helyen illegálisan lezárták azt a kerékpározók elől. További problémát jelent, hogy egyes szakaszokon időszakonként jelentős gépjárműforgalom tapasztalható, elsősorban a tónál virágzó horgászsport miatt. Az érdekellentétekről folyamatos egyeztetés folyik az érintettek (sportszövetségek, kerékpáros civil szervezetek, vízügy, önkormányzatok) között. Létrejött a Tisza-tavi Túraközpont Hálózat, amelynek célja, hogy a tó turizmusa fenntartható módon, a természeti értékeket és a kulturális örökséget megőrizve fejlődjön. A tó környékén sok szálláshely található, és bár egyes szálláshelyeken lehetőség nyílik kerékpárkölcsönzésre, szervizelésre, ezeknek csak kis része minősül kerékpárosbarátnak. A kerékpáros turizmus szempontjából fontos, hogy más, az aktív turizmus ágazatai közé tartozó

[19] Budapest főváros turisztikai stratégiája és 2010-ig szóló fejlesztési programja (A Horwath Consulting Magyarország Kft. Által vezetett Konzorcium: GKI Gazdaságkutató Rt.,Ogilvy & Mather Budapest Rt., Inn-Side Tanácsadó Kft., Horwath Consulting Zágráb, 2004)

tevékenységek közül többnek a feltételei adottak a területen (lovas, vízi, ökoturizmus). A Tisza-tó környéke kerékpározáshoz szükséges kiegészítő szolgáltatásokkal (pl. szerviz, tárolók) viszonylag gyengén ellátott, fejlesztésre szorul. A régióban magánvállalkozások túravezetést is vállalnak, de széles körben megtalálhatóak az egyéni túrázók számára készített részletes túraleírások is.

Pannonhalma-Sokoró kerékpáros kisrégió: Pannonhalma és Sokoró térségében összesen 184 km kerékpározásra kijelölt kisforgalmú közutat, illetve önálló kerékpárutat vontak be a térségi kerékpáros túraútvonal-hálózatba, három különböző túra kereteit megadva. Emellett a területen megtalálhatóak a kerékpáros turizmushoz kapcsolódó kiegészítő szolgáltatások is, habár ezek közül elsősorban a kerékpárszervizek, alkatrészboltok száma kevés. A turisták tájékozódását a kihelyezett, kiadott térképek, információs táblák is segítik.

Balatoni régió: A Balaton térségének gazdaságában meghatározó szerepet játszik az idegenforgalom, melynek szolgáltatásainak differenciálása, a szezon meghosszabbítása elengedhetetlen a régió attraktivitásának megőrzése, erősítése szempontjából. Ezt felismerve a kerékpáros turizmus fejlesztésére vonatkozó stratégiát[20] is kialakítottak (Magyarországon gyakorlatilag egyedülálló módon), mely a Balaton körül kialakított kerékpáros túraútvonal-hálózat fejlesztési irányait is meghatározza. A Balaton térségében mintegy 350 km kerékpáros útvonal (erre a célra kijelölt kisforgalmú közút és önálló kerékpárút) található (ebből közel 210 km a Balatont megkerülő Bringakörút), azonban ezek az utak nem alkotnak hálózatot, a kapcsolódást biztosító, rávezető utak minősége gyakran nem megfelelő. Több olyan szakasz is a hálózat részét képezi, amelyek a kerékpározók számára nem elég vonzóak (nem biztonságosak és nem akadálymentesek), elsősorban a gépjárművek nagy forgalma és/vagy nagy sebessége miatt. A régióban több kerékpárszerviz, és kölcsönző található, de a nyári időszakban a turisták részéről igény mutatkozna nagyobb kínálatra is. Problémát jelent továbbá, hogy a kölcsönzők nem szerveződnek hálózatba. Az érdeklődők számos magáncég és kerékpáros szervezet által szervezett túrán vehetnek részt, emellett többféle túraútvonal-leírást találhatnak egyéni szervezésű túrák lebonyolításához is.

A régió kerékpáros turisztikai stratégiájának kialakításakor sor került a régió kerékpáros turisztikai szempontból fontos látványosságainak felmérésére, valamint nyolc turisztikai kisrégió lehatárolására, amelyek egyedi termékkínálatot tudnak biztosítani, ehhez kapcsolódóan egyedi stratégia szerint fejleszthetők. A nyolc kisrégió a következő:

- Nagyberek: kevés a kerékpárosbarát útvonal, szálláshelyek is csak a tóparton találhatóak. Előnye elsősorban a táji környezet viszonylagos érintetlensége.
- Kis-Balaton: megtalálhatóak összefüggő kerékpárosbarát útvonalak, jók a kerékpározási lehetőségek gátakon, kis forgalmú közutakon is, de ezek jobb kitáblázása szükséges. Szálláshelyek nagy számban állnak rendelkezésre, ám ezek ellátottsága kerékpározáshoz kapcsolódó szolgáltatásokkal hiányos.
- Keszthelyi-hegység: a változatos természeti környezet és a nagyobb turisztikai központok egyaránt fellelhetőek, jelentős vonzerőt jelentenek a kerékpáros turizmus számára. Összefüggő kerékpárosbarát útvonalak is rendelkezésre állnak, bár az összekötő erdei utakon a kitáblázás hiányos. Nagyszámú és minden kategóriájú szálláshely működik, de a kifejezetten kerékpárosbarát szolgáltatások száma csekély.
- Balaton-felvidéki tanúhegyek és a Káli-medence vidéke: a terület látványosságokban gazdag, ám a kerékpározásra kijelölt útvonalakon is viszonylag nagy a gépjárműforgalom, kevés a kis gépjármű-forgalmú összekötő út. A kerékpáros turizmust segítő szolgáltatások gyakorlatilag teljes egészében hiányoznak a területről.
- Történelmi Balaton-felvidék: a térség rendkívül gazdag kulturális és természeti értékekben, így ideális célpontja lehet a kerékpáros turizmusnak. Ehhez képest a kerékpáros útvonalak hossza nem megfelelő (a Bringakörúton kívül csak a Balatonalmádit Veszprémmel összekötő útvonal van kiépítve), főleg a városi szakaszokon szükséges a kerékpáros közlekedés előnyben részesítése. Sok szálláshely működik, a kerékpáros szolgáltatások száma azonban nem éri el a megfelelő szintet.
- A Balaton keleti kapuja: a Bringakörúton kívül nincs kerékpárosbarát útvonalhálózat és a szolgáltatások, szálláshelyek is csak a part közelében érhetők el.

[20] Forrás: http://www.balatonregion.hu/public/menu.php?m=244

- Déli part: infrastrukturális szempontból a legjobban ellátott terület, bár a kerékpáros szolgáltatások színvonala itt is javításra szorul. Önmagában a régió kerékpáros turisztikai célpontnak a terület urbanizáltsága miatt kevésbé megfelelő, kerékpáros túrák kiinduló, vagy befejező állomásának lehet leginkább alkalmas.
- Somogyi dombok: önálló kerékpárutak nem találhatóak a terület parttól távol eső részein, kevés a kijelölt útvonal is. A vendéglátóhelyek száma a parton megfelelő, távolabb a falusi vendéglátás jellemző, de a kerékpáros turizmushoz kapcsolódó szolgáltatások csak elvétve állnak rendelkezésre.

Összességében a régió infrastrukturális ellátottsága (főleg az ország többi részéhez képest) jónak mondható, de szükséges a kerékpáros útvonalhálózat bővítése, fejlesztése (pl. a Bringakörút minőségének javítása), az információk megszerzésének megkönnyítése, valamint a kerékpáros szolgáltatások (szervizek, kölcsönzők), kerékpárosbarát szálláshelyek számának növelése.

EuroVelo útvonalak: Magyarországot az EuroVelo hálózat két tagja a 6. (Folyók útja) és a 11. (Kelet-Európai útvonal) érinti. Előbbi magyarországi szakasza Rajkától Hercegszántóig a Duna völgyében, míg utóbbié Tornyosnémetitől Röszkéig a Tisza, a Bodrog és egyéb zempléni tájak mentén vezet. Az útvonalak kitáblázottsága, szolgáltatási színvonala egyes szakaszokon az átlagosnál magasabb, az EV6 teljes hazai szakasza kitáblázott. Ugyanakkor, az útvonal-hálózat kiépítettsége és minősége jelentős területi eltéréseket mutat, például a központi régióban míg a Dunakanyar kiépítettsége ebből a szempontból kedvezőnek mondhatható, addig a Ráckevei-Duna mentén elenyésző a kiépített, biztonságos és akadálymentes hálózat hossza. Az EuroVelo útvonalak Európai Kerékpáros Szövetség elvárásainak megfelelő színvonalra fejlesztésével az ország legmagasabb színvonalú kerékpáros útvonala alakulhat ki. A tervek között szerepel – 13. EuroVelo útvonaként – az ún. Vasfüggöny útvonal (Iron Curtain Trail) kialakítása, amely az egykoron a keleti és nyugati blokkot elválasztó határvonal mentén haladna, a Barents-tengertől a Fekete-tengerig, 14 EU-tagállamon keresztül. Az útvonal hazai szakaszát (amely részben átfedésben van a Nyugati Határ-menti Kerékpáros Túraútvonallal) az OTrT 2013-ban esedékes felülvizsgálata során nevesíthetik.

Zemplén-Tokaj: A területen több vállalkozás és civil szervezet is szervez kerékpáros túrákat, vagy nyújt segítséget egyéni túrázók számára. A gerincútvonalat először Sárospatak és Sátoraljaújhely között építették ki, majd meghosszabbították a szlovák határig, ahol csatlakozik az ottani hálózathoz. A kerékpáros útvonal mentén 4 pihenőhely, valamint 6 információs tábla található, a határ túloldalán, Alsómihályi község határában pedig egy információs központot is kialakítottak. A térség viszonylag gyengén ellátott kerékpárosbarát szálláshelyekkel, vagy a kerékpáros turistákat segítő más szolgáltatásokkal.

3.3.1.5 Néhány fontosabb kerékpáros rendezvény

A kerékpáros rendezvények közvetett, vagy közvetlen módon segíthetik a kerékpáros turizmus fejlődését. Közvetett módon, a róluk szóló tudósításokon keresztül szolgálhatják a kerékpározás népszerűsítését. Közvetlen módon pedig, ha a turista kifejezetten az esemény kedvéért utazik az adott helyszínre, ott több napot tölt el, vagy az esemény maga is több napos (pl. rendszeres túrák, tömegsportrendezvények, versenysorozatok).

Magyarországon a városokban folyamatosan nő a rendszeresen kerékpározók, ezzel együtt a kerékpáros rendezvényeken rendszeresen résztvevők száma, a legnagyobb tömeget megmozgató kerékpáros megmozdulás a Budapesten és egyre több más városban évente kétszer (április 22. Föld Napja, szeptember 22. Európai Autómentes Nap) megrendezésre kerülő Critical Mass, mely a városi kerékpározás népszerűsítésében való szerepén keresztül, közvetett módon van hatással a kerékpáros turizmus és a szabadidős kerékpározás fejlődésére. Hasonló módon pozitív hatása van többek között a „Bringázz a munkába” kampánynak, vagy az Európai Mobilitási hét keretében megrendezett egyéb programoknak is.

Néhány jelentősebb kerékpáros esemény:

- A Somogy Megyei Kerékpáros Szövetség 2002 óta szervezi a Tour de Pelso – Balatoni tókerülő teljesítménytúrák és verseny elnevezésű rendezvényt, amelyet kimondottan a balatoni turisztikai

szezon meghosszabbítása céljából hozták létre a szervezők. 2009-ben 1400 indulóval és mintegy 5000 fős kísérő és érdeklődő táborral, ma már Magyarország legnagyobb kerékpáros rendezvénye.

- Elsősorban sportrendezvény a hegyikerékpárosok számára kiírt Top Maraton versenysorozat, amelynek keretében négy versenyen több ezren indultak 2009-ben, így ez hazánk egyik legnagyobb kerékpársport rendezvénysorozata, amely a résztvevők nagy száma miatt népszerűsíti a turisztikai célú kerékpározást is.
- 2009-ben rendezték meg először a Balaton Bike Festet a tó északi partján, mely a legtöbb kerékpáros szakág képviselői számára kínál sportprogramokat, de tömegrendezvény jellegének köszönhetően a szabadidős és turisztikai célú kerékpározást is népszerűsíti.
- A kerékpáros turizmust népszerűsítő rendezvény az évente megtartott Túrakerékpáros Találkozó is. Az esemény keretében többféle szervezett túrán lehet részt venni, emellett egyéb programok is rendelkezésre állnak. Az eseményt a Magyar Kerékpáros Túrázók Szövetsége szervezi.
- 2000 óta évente rendezik meg a Balaton körtúrát, melyen 2009-ben 911 regisztrált induló állt rajthoz. A túra célja kifejezetten a kerékpározás, a kerékpáros túrázás népszerűsítése.

A túravezetői képzésekre, képesítésekre vonatkozó szabályzatot a Magyar Természetbarát Szövetség teszi közzé, ez alapján írnak ki tanfolyamokat az egyes regionális, szakági szövetségek. Emellett egyes kerékpáros régiók maguk is szerveznek túravezetői képzéseket, melyeket nem feltétlenül a Magyar Természetbarát Szövetség szabályzata alapján tartanak meg, ezek célcsoportjai általában a helyi, a területet jól ismerő túrázók. Jelenleg OKJ-s képzésben kerékpáros túravezetői képesítést szerezni nem lehet.

3.3.1.6 A kerékpáros turizmus marketingje

A kerékpáros turizmust az egyes kerékpáros régiókban regionális szervezetek (pl. Pannonpedál a Nyugat-dunántúli Régióban) népszerűsítik, a regionális fejlesztési ügynökségek berkein belül. Ezen kívül a Magyar Turizmus Zrt. regionális marketingigazgatóságai propagálják különböző kiadványok, rendezvények, vásárok alkalmával, azonban általában az adott régió egy kínálati elemeként jelenik meg a többi között a kerékpáros turizmus, így nem kap jelentős hangsúlyt. Ezen túl az egyes kerékpárosbarát szolgáltatók néhány országos szervezet portálján is megjelenhetnek, valamint szállásportálokon hirdethetik magukat, azonban ezen eszközök hatékonysága jelenleg alacsony fokú.

A kerékpáros turizmus marketingje összességében elaprózódottnak, esetlegesnek és változó intenzitásúnak mondható. Mivel a kerékpáros turizmus nem kiemelt turisztikai termék, országos szinten a Magyar Turizmus Zrt, mint nemzeti turisztikai szervezet csak minimális, szintentartó termékmenedzselést végezhet (és az ennek megfelelő forrásokkal rendelkezik erre a célra). Helyi, regionális szinten pedig nem alakult ki egy egységes, az egész országra alkalmazható, jól működő rendszer, így összességében a kerékpáros turizmus lehetőségeinek ismertsége hazánkban – a folyamatos fejlődés ellenére – alacsony.

3.3.2 Kerékpáros turizmus iránti kereslet bemutatása

A hazai kerékpáros turizmus keresletéről számos egyéni felmérés készült, amelyek összegzésével, az EconoConsult-Cowi Konzorcium által végzett felmérés, valamint a workshopok és szakértői interjúk információinak szintetizálásával állítottuk össze az alábbi értékelést.

3.3.2.1 Kerékpározási szokások általános trendjei, jellemzői

2006-ban kb. 300 ezer db kerékpárt adtak el Magyarországon[21], mely szám meghaladta az eladott autók számát. A kerékpárok többsége közlekedési vagy rekreációs, turisztikai célokra alkalmas, de körülbelül 10%-a (25-30 ezer db) versenyszerű sportolásra is megfelelő. A rekreációs és közlekedési célra használható kerékpárok esetében átlagosan 5-8 év használati idővel számolva 1,5-2 millió ember számára adott a lehetőség, hogy szabadidejében vagy munkahelyére kerékpározzon. Átlagosan három éves használati idővel számolva, 70-90 ezer fő között van azok száma, akik sportolási céllal használható kerékpárral rendelkeznek Magyarországon. A kerékpározási szokásokról helyi és országos

[21] Forrás: Magyar Kerékpáripari és Kereskedelmi Szövetség és Magyar Kerékpárosklub

szinten megbízható információ igen korlátozottan áll rendelkezésre. Tömeges társadalmi igény mutatkozik meg évente kétszer a (március és szeptember) a Critical Mass felvonulásokon is[22], amelyek során rendszerint többtízezer (időjárástól és útvonaltól függően 20–80 ezer között mozgott a résztvevők becsült száma) kerékpáros demonstrált a budapesti utcákon a kerékpározáshoz szükséges jobb feltételek megteremtéséért.

Mindezek ellenére a társadalom jelentős részében a kerékpárosokról mégis „lesajnáló" kép él, fontos a szemléletváltás ezen a téren is. A közlekedésbiztonság jelentős fejlesztésére van szükség – nemcsak a fővárosban és a nagyvárosokban – és nem csak a kerékpárosok, de a gyalogosok és az autósok biztonságára is értendően.

3.3.2.2 Kerékpáros turizmus iránti kereslet nagysága és jellemzői, célcsoportok

A kerékpáros turizmus **keresletéről eddig rendelkezésre álló információk hiányosak**, illetve sok esetben a felmérések eredményei sem megbízhatóak (markáns eltérések fedezhetők fel a válaszokban). A Központi Statisztikai Hivatal a kerékpáros turizmus mérésére statisztikai adatokat nem gyűjt. A kerékpáros turizmus országos szinten nem kiemelt termék, így a nemzeti turizmusszervezet csak szintentartó termékmenedzselést végez. Ezen túl a szolgáltatók részéről sem érkezett eddig jelentős érdeklődés, általában nem tartják fontosnak és hasznosnak a statisztikai adatok szolgáltatását.

Megállapítható, hogy azokban a magyarországi régiókban kapott nagyobb hangsúlyt eddig a kerékpáros turizmus, amelyekben **már kiépült valamilyen kerékpáros infrastruktúra és a hatására turisták megjelenésére építő szolgáltatói kör**. Azonban **az ország nagy részén jellemzően a kereslet húzza maga után a kínálatot**, általában nem jellemző a szolgáltatói szféra kezdeményezése.

Számos ***egyéni és a Magyar Turizmus Zrt. által készített felmérés*** demonstrálja a kerékpáros turizmus létjogosultságát és egyre inkább felértékelődő mivoltát az általános turizmuson belül. Összegezve ezeket a felméréseket a következőket állapíthatjuk meg:

- Az Magyar Turizmus Zrt. felmérései szerint a sportolás, sport jellegű tevékenység végzése[23] **növekvő tendenciát mutat a belföldi egynapos utazások tekintetében** (2006: a megkérdezettek 2,1%-a, 2008-ban 2,2%-a jelölte be ezt kirándulásának motivációjaként). A sportrendezvények meglátogatása (amelybe beletartoznak többek között a kerékpáros rendezvények is, de ugyanúgy pl. a Forma1 futamok látogatása) hasonló trendet mutat, a két év összehasonlításában az összes megkérdezett 0,2%-ról 0,4%-ra növekedett. Megfigyelhető, hogy a **legnagyobb mértékben a kerékpározás, legkisebb mértékben a lovaglás, mint szabadidős tevékenység népszerűsége fokozódott** a vizsgált időszakban.
- A kerékpártúrázás kedvelt időtöltés, amely iránt **sokan érdeklődnek a ritkábban kerékpározók közül is**, sőt olyanok is, akik még sohasem vettek részt biciklitúrán. A különböző hosszúságú túrák iránti érdeklődés kiegyenlítettnek mondható, a **fél-egynapos túrák azonban valamivel vonzóbbak a hosszabb túráknál**.
- A túra kiválasztásánál a megkérdezettek számára a **természeti látnivalók** és a **biztonság** volt a két legfontosabb szempont, de a **földrajzi távolság** is jelentős szerepet játszott a motivációs tényezőknél.
- A magyar kerékpárosoknál a **távoli (külföld) kerékpáros utazás**, még a kerékpár szállításával **sem jellemző**, a megkérdezettek túlnyomó többsége (70%-a) Magyarországot tekinti kedvenc országának a kerékpározás szempontjából. Ennek következtében a belföldi kerékpárosbarát desztinációk és szolgáltatók körében egyre **erősödő verseny**re kell számítani.[24]
- A **Zöld út 2007** kampányévet megelőző feltáró felmérésnél kiderült, hogy a megkérdezettek közel fele vesz részt rendszeresen vagy alkalomszerűen hosszabb-rövidebb kerékpártúrán. A kampányévet követő ellenőrző felmérés eredményeiben azonban a zöld turizmus különböző

[22] Forrás: Kerékpárral Magyarországon – A magyarországi kerékpáros civil szervezetek projekt javaslatai a magánszféra számára, Magyar Kerékpárosklub, 2006

[23] Ezalatt értendő: a horgászás, a vízisportok, a kerékpározás, a lovaglás, a síelés, a golfozás és egyéb sportok (utóbbi, mint egységes, különálló felmérési kategória)

[24] Forrás: Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013., felmérések: Magyar Kerékpárosklub, 2002

formái közül a kerékpározás nem kapott kiemelt szerepet, így nem állapítható meg, hogy milyen volumenben nőhetett a kampány hatására a kerékpáros turisták száma.

Az EconoConsult-COWI Magyarország konzorcium szervezésében megtartott ***szakértői interjúk és workshopok tapasztalatai*** szerint az alábbiak jellemzik leginkább ma a magyarországi kerékpáros turisztikai keresletet.

- A kerékpáros turistákat **rövidebb tartózkodási idő** jellemzi leginkább a kirándulások túrajellege (helyszínről helyszínre való vándorlás) miatt.
- A **legnépszerűbb,** ergo legtöbbek által űzött túrafajta az **1 napos kirándulás**, amely mellett a **2-3 éjszakás csomagok** is közkedveltek, egy szálláshelyről szervezett csillagtúrákkal (főként családdal, gyerekekkel túrázók körében). A hosszabb időtartamú túrakerékpározás kevésbé jellemző.
- A kerékpártúrára vagy kerékpáros kirándulásra indulók jellemzően **nem a fő szabadságukat töltik kerékpározással**, inkább a hosszú hétvégék dominánsak.
- A kerékpárosok jellemzően **nem törzsvendégek**, nem jellemző, hogy ugyanazt a túrát többször járják végig (kivétel: Balaton körbekerékpározása, mint sportteljesítmény).
- Az útközben elhelyezett attrakciókra, útvonalakra vonatkozó tájékoztató táblák ugyan szükségesek, de mivel a kerékpáros nem a helyszínen, hanem az utazása előtt dönt, illetve a túra előre megtervezett program szerint zajlik, ezért leginkább a **szervezést könnyítő információkra van szüksége**.
- A **külföldről érkező** kerékpáros turistákra elsősorban a **tudatosság és a szervezettség** jellemző, nem vagy csak nagyon indokolt esetben térnek le az előre megtervezett útvonalról.
- Általánosságban elmondható, hogy ott jelenik meg jelentős szabadidős célú kerékpáros forgalom, ahol a kerékpárosok igényeinek megfelelő **útvonalhálózat és háttér-infrastruktúra** (útmenti pihenőhelyek, vízvételezési lehetőséggel, mosdóval, játszótérrel, esőbeállóval, szervizzel) 15-20 km-enként **már rendelkezésre áll**.
- Jellemző a kerékpáros turistákra, hogy **nagyváros**ban (fő- vagy megyei jogú város) élnek és elsősorban a **vízpart** mellett vezető kerékpáros túrákat részesítik előnyben.
- Általánosságban jellemző a magyarországi turisták igényeire, hogy inkább a passzív kikapcsolódást részesítik előnyben, akár egy, akár több napra mennek otthonuktól távolabb. Ezt interjúalanyaink – kerékpárosbarát turisztikai szolgáltatók, szálláshelyek – és a statisztikák is alátámasztják: az aktív turizmussal kapcsolatos tevékenységek a passzívok javára 1/3-2/3 arányban oszlanak meg.

A részletes helyzetfeltárás sarkalatos pontját jelentette ***a keresleti igények primer feltárása*** a fent említett hiányos adatok rendelkezésre állása miatt. A primer kutatás a hazai és külföldi szakértőkkel készített mélyinterjúk és szakmai műhelybeszélgetések mellett egy ***kérdőíves felmérésre*** is kiterjedt[25]. A kutatásban résztvevők affinitása a kerékpározáshoz a motivációk szerinti elemszámban is megmutatkozott: **a válaszadók többsége (63%-a) többnapos kerékpáros utazásokon / nyaralásokon is részt szokott venni.**

- A válaszokat összegezve megállapítható, hogy jelenleg a hazai ***kerékpáros turista*** jelentősen különbözik az átlagos utazótól. A kerékpáros turisták fiatalabbak, magasabb iskolai végzettséggel rendelkeznek, jobb jövedelmi helyzetűek, mint az átlag. Jellemzően férfiak, akik mindennapjaik során is szívesen és rendszeresen bicikliznek. Kerékpáros utazásaikat hosszabb átlagos tartózkodási idő, magasabb költés jellemzi, nagyobb társasággal utaznak. A kerékpáros utazások hozzájárulhatnak az erősen szezonális desztinációk főszezonon kívüli vendégforgalmának növeléséhez, a régiók megkülönböztetéséhez és turisztikai pozíciójuk javításához, továbbá a levegőszennyezés mérsékléséhez. A szolgáltatásokat a célcsoport igényeinek megfelelően kell alakítani, legyen szó kerékpár-szállítási lehetőségekről, 1 éjszakás szállásfoglalásról, stb.. Elérésük elsősorban az Interneten keresztül lehetséges**.**
- ***A kerékpáros kirándulók*** a kerékpáros turistáknál is fiatalabbak (különösen magas a 25-34 év közötti korosztály részaránya), magas iskolai végzettséggel rendelkeznek, szintén jobb jövedelmi helyzetűek, mint az átlagos kirándulók. Jellemzően férfiak, de esetükben a kerékpáros turistákhoz

[25] Bár az online kutatás a teljesen véletlenszerű mintavétel által biztosított reprezentativitást nem nyújtja**, jól körülhatárolható, tipikus jegyekkel rendelkező és célzott csatornákon keresztül elérhető célcsoportok esetében igen jól alkalmazható, költséghatékony kutatási eszköz**.

képest kiegyenlítettebb a nemek aránya. Kevésbé gyakran kerékpároznak a mindennapjaik során, mint a kerékpáros turisták. A kerékpáros kirándulások gyakoribbak, mint a többnapos kerékpáros utazások[26], de az úti társaság létszáma átlagosan kisebb, mint a többnapos utaknál: a leggyakrabban említett létszám a 2 fő. Alacsonyabb költés jellemzi őket, és elsődlegesen az ismerősökre tett jó benyomással és azok továbbajánlásával, valamint az Internetes turisztikai oldalakon keresztül lehet elérni őket.

- Az alacsony mintaszám miatt néhány általános megállapítás tehető csak a ***nyaralás alatt kerékpározók***ra: a megkérdezettek évente néhány (1-2) alkalommal utaznak, nyaralnak, amelyek alatt jellemzően egyszer kerékpároznak. Egy-egy ilyen kerékpáros program során általában 15-20 km-et kerekeznek (egyéni szervezésben). Fő motivációjuk a természet élvezete, illetve egy-egy látnivaló megtekintése. A kerékpáros program alatt leggyakrabban étkezést vesznek igénybe. A legfontosabb döntést befolyásoló szempont számukra a kerékpáros útvonal kiépítettsége (gépjárműforgalomtól elválasztott kerékpárút), amelyet a kerékpáros útvonal környezete, és a látnivalók követik.
- A ***kerékpáros utazás, kirándulás elutasítás***ának legfőbb oka – amellett, hogy általában nem utaznak – a nem megfelelő kerékpáros infrastruktúra, más programok nagyobb vonzereje, a veszélyérzet és a csomagszállítás nehézsége. A válaszok alapján leszűrhető, hogy a jelenleg kerékpárral nem utazók meggyőzését elsősorban a biztonságos és összefüggő kerékpáros útvonalhálózat kiépítése, valamint a megfelelőbb kerékpár-szállítási lehetőségek biztosítása segítheti.

A kerékpáros turizmus bármely fentebb tárgyalt formájánál egyértelműen megállapítható, hogy a részvevők **fő motivációja** a **kerékpározás,** mint tevékenység (maga az utazás) és az **élményszerzés,** valamint mindezek mellett markánsan megjelenik a **fenntarthatóság, környezettudatosság** (kerékpár, mint nem környezetszennyező közlekedési eszköz) is.

Az életkor, illetve családi életciklus szerint megkülönböztetett szegmensek jellemzőit az alábbi táblázat tartalmazza[27]:

[26] A válaszadók 40,5%-a évente 4-5 alkalomnál többször kel útra.
[27] Econoconsult-COWI konzorcium szakértői műhelybeszélgetései alapján

Célcsoportok / Kritériumok	Családosok	Külföldi életstílust folytató silver korosztály	Fiatal felnőttek gyerek nélkül	Fiatalok	Fanatikusok/ sportolók
Túra szervezettsége					
Egyéni túra		+	+		
Szervezett kis csoportos		+	+	+	
Szervezett nagy csoportos	+	+		+	+
Kor (év)	25-50	50+	25-35	16-24	25-50
Költés	Közepes (fontos a szolgáltatások magas minősége)	magas	Magas (fontos a szolgáltatások magas minősége)	Alacsony (nem vesznek igénybe fizetős szálláshelyet)	Felszerelés top kategória, de szolgáltatást alig vesz igénybe (max. szállást)
Felszerelés	Jó	Top minőség	Jó	Olcsó	Top minőség
Edzettség	Nem jellemző a jó kondíció, vagy ha igen, a gyerek(ek), akiket vinni kell a túra során rontják a teljesítőképességet	Jó, azért vállalkoznak ilyen túrára, hogy megmutassák, hogy „nem öregek”, bírják a tempót	Jó	(életkorukból adódóan általában) jó	Maximális
Érdeklődési kör/motiváció	Természet, kultúra, víz (szinte mindig)	Változatos programok (kulturális programok, gyógyfürdő, ökotúrák)	Természet, kikapcsolódás, programok	Buli és/vagy teljesítmény	Teljesítmény, sport
Küldőterület	Általában fő- és nagyváros	Főleg külföld, ill. magyarországi nagyvárosok	Magyarországi nagyvárosok	Belföld	Általában fő- és nagyváros
Túra típusa	Vándor, esetleg csillagtúra	Szervezett vándortúra	Vándor- és csillagtúra	Főleg vándortúra	Vándortúra
Túra hossza (km/nap)	30-50	30-50	50	50+	100+
Tartózkodási idő (nap)	3-5	7-10	2-4	változó	Nem jellemző
Utazási társaság	Család, család barátai	Hasonló korú ismerősök és/vagy egymást nem ismerők csoportja	Párjával és/vagy kisebb baráti társasággal	Baráti társaság	Egyedül vagy más sportolók csoportjával
Kapcsolódó turizmus ágak	Falusi, öko, víziturizmus, (kerékpáros) rendezvények, élmény- és wellnessfürdők felkeresése	Kulturális, termál, egészségturizmus, ökoturizmus	Fesztivál-, gasztro-, öko-, egészség-, vízi turizmus	Fesztiválturizmus	Kerékpáros rendezvényeken való részvétel

3.3.2.3 Kerékpározás, mint turisztikai célú szabadidő-eltöltés szokásai

A célcsoportokhoz kapcsolódóan már számos szempontot érintettünk a kerékpáros turisták motivációjáról, jellemzőiről, jelen fejezetben pedig az ezen felül jelentkező és hozzájuk kapcsolódó igényeket vizsgáljuk.

Szállás igénybevétele

- A kerékpáros túrázókra általában nem jellemző, hogy a hosszabb túrák alkalmával (kivéve csillagtúra) előre foglaljanak szállást, és ez sokszor gondot jelent, főleg a turisztikailag frekventált desztinációkban található, az egy éjszakás vendégekre „nem szoruló" szálláshelyek esetén.
- Az egész napos fizikai megterhelés miatt a kerékpárosok jellemzően nagyobb adag reggelit és vacsorát igényelnek, mint az átlagvendég, ennek szem előtt tartása fontos szempont a szálláshely és vendéglátóhely kiválasztásánál.
- A kerékpárosbarát szálláshelyek alapfelszereltségéhez kell, hogy tartozzanak a következők (nemzetközi trendek, illetve a hazai felmérés szerint):
  - Biztonságos kerékpártároló a szálláshelyen
  - Lehetőség a ruhaszárításra
  - Lehetőség a bicikli javítására (helyben vagy információ, esetleg szállítási szolgáltatás a legközelebbi szervizpontig)
  - Helyi fő- és alternatív kerékpáros útvonalakat tartalmazó térképekhez való hozzáférés
  - Kerékpár- és poggász-szállítási lehetőség (illetve információ a legközelebbi ilyen lehetőségről)
  - Ajánlatok helyi látványosságokról és tematikus utakról

Szolgáltatások igénybevétele

A kerékpáros turistának biztosítani kell a különböző szolgáltatásokhoz való hozzáférést, amelyek lehetnek a kényelmét szolgáló, ***ingyenes lehetőségek*** (mint pl. pihenőhely, vízvételezési lehetőség, játszótér, szabadstrand, nyilvános illemhely), de lehetnek olyanok is, amelyek ***bevételt generálnak*** az adott településnek és a térségnek. Ezeket a szolgáltatásokat

- *út közben vehetik igénybe*, mint például: szerviz, fizetős illemhely/zuhanyzó a pihenőhely területén, attrakciók, látnivalók belépődíjai, kereskedelmi, vendéglátóipari egységek kínálata, egyéb, vagy
- a *szálláshelyén*, *illetve annak közvetlen környezetében* (a településen, illetve a környező falvakban), úgymint: helyi termékek, szállásszolgáltatás, vendéglátóipari egységek, mosási lehetőség, kerékpárok és/vagy csomagok szállítási lehetősége egy-egy közeli célállomáshoz, egyéb helyi szolgáltatások.

Rendezvények

A *kerékpáros turisták által igénybe vehető, a kerékpáros turizmust közvetlenül vagy közvetetten (elsősorban annak népszerűsítésén keresztül) szolgáló rendezvényeket* az alábbi szempontok szerint csoportosíthatjuk:

- Kerékpáros rendezvények, események:
  - A kerékpáros, mint résztvevő jelenik meg egy (pl. nemzetközi) versenyen. Rájuk leginkább a célcsoportoknál a sportolók/fanatikusok kategóriába soroltak a jellemzők. Általában csak a legszükségesebbekre költenek már csak azért is, mert sokszor már az odautazás, a megfelelő felszerelés és a nevezés is jelentős összegeket emészt fel (minden kontinensen rendeznek nemzetközi résztvevőkkel kerékpáros versenyeket, teljesítménytúrákat), így igyekeznek a költségeiket minimálisra csökkenteni. Számukra a fő vonzerőt a verseny és a részvétel, illetve az ott elért eredmény jelenti.
  - Nézőként a családtagok is megjelenhetnek a kerékpáros versenyeken, ahol viszont a család többi tagjának igényei miatt már a turizmus klasszikus formája jelenik meg mind a szálláshely kiválasztásánál mind pedig az egyéb szolgáltatások igénybevételénél.
- Klasszikus, turistákat vonzó kulturális rendezvények:
  - Tapasztalatok szerint jelenleg Magyarországon a kerékpáros túrák nem igazán illeszthetőek a helyi (pl. kulturális) rendezvényekhez, ugyanis a települések rendezvényeinek kihirdetése nagyrészt a márciusi Utazás kiállításon történik, amire a szervezett nagy kerékpáros túrák szervezési munkálatai már lezárulnak, az útvonal és a program véglegesedik. Népszerűbbek az

ún. fix látnivalók mentén összeállított túrák, amelyek ezért általában nem kapcsolódnak az egyéb települési rendezvényekhez.

Útvonal kiválasztásának szempontjai

Az útvonal kiválasztásának számos szempontja merül fel egy túra szervezésénél, legyen szó bármely fent említett célcsoportról, amelyek a következők:

- Az út:
  - lehetőleg zömében gépjárműforgalomtól távol vezessen
  - legyen biztonságos a kerékpárosok számára (kerékpárút vagy kijelölt, kis gépjárműforgalmú közút vagy kijelölt, kerékpárosok által biztonságosan és akadálymentesen használható egyéb útvonal)
  - legyen biztonságos tájékozódási szempontból
  - vezessen szép tájon
  - ne legyen nehéz terep
  - legyen jó minőségű (felület, vonalvezetés szempontjából) és kiemelten fontos, hogy bármilyen burkolatú, de gondozott legyen
  - legyenek árnyékos szakaszok
- Háttér-infrastruktúra kiépítettsége
- Legszívesebben választott látnivalók jellemzői:
  - épített
  - természeti
  - élmény jellegű
  - népszokás, népviselet, hagyomány
  - múzeum
- Túraútvonalak:
  - csillagtúra frekventált üdülőhelyek, szállodák környékén és/vagy a látnivalókat sorravevő városi túrák jellemzők
  - vándorutak egy célpont kiválasztásával (pl. El Camino de Santiago) és/vagy valamilyen útvonal mentén (pl. Duna, Tisza-menti kerékpáros útvonal, borutak, tematikus utak)
  - körutak!

Elmondható a magyarországi kerékpáros szolgáltatások kínálatáról, hogy az ún. nomád túrák esetében az alacsony igényszintnek megfelelően jók az adottságaink, azonban a kül- vagy belföldi nagyobb igényű csoportok igényeinek kielégítésével már gondok adódhatnak, mivel

- nincs mindenhol összefüggő, biztonságos és akadálymentes kerékpáros útvonalhálózat;
- egy átlagos méretű csoportnak (20-25fő) minden éjszakára egy szálláshelyen vagy akár egy és ugyanazon településen szállást szerezni nehéz feladat;
- nem egyértelmű, hogy milyen szálláshelyet preferálnak a túrázók: a kempingtől a 4-5 csillagos szálláshelyig minden megtalálható az igényeik között.

Kapcsolódó tevékenységek

A kerékpáros turizmushoz kapcsolódó egyéb turizmuságakra külön fejezetben térünk ki, azonban itt fontosnak tartjuk kiemelni azokat az egyetlen kategóriába sem besorolható tevékenységeket, amelyek szorosan hozzájárulhatnak a kerékpáros turista élményének növeléséhez. A tapasztalatok alapján egyre inkább jellemző más szabadidős tevékenységek összekapcsolódása a kerékpáros turizmussal, pl. a vízi sportok, a geocaching, a nyári bobozás, az akadály (canopy-)pályák bekapcsolása a túraprogramba, amelyek elősegíthetik egy túrán résztvevő csapat összekovácsolódását.

Költés

Az MT Zrt. belföldi kirándulások költségére vonatkozó kérdéseire adott válaszok összesítéséből jól látszik, hogy a sportolás, sport jellegű tevékenység végzésének napi átlag 2.466Ft ± 166Ft-ról 1.928Ft ± 199Ft-ra csökkent le és a költség szerinti rangsorban a 13-ról a 17. helyre esett vissza.

A kérdőíves felmérés eredményei alapján megállapítható, hogy a kerékpáros utazások **napi fejenkénti költése (4.939Ft) lényegesen magasabb** az általánosnál (3.327Ft), így egy-egy utazás során **kb. 60%-kal többet költenek a kerékpárosok, mint az átlag! A kerékpáros kirándulások esetében az átlagos költés 2.000Ft fejenként.**

3.3.3 Együttműködési lehetőségek, kapcsolódások

3.3.3.1 A kerékpáros turizmus jelenlegi szervezeti háttere

A turizmus rendkívül összetett, számos területet érintő iparág, mivel főszereplője a turista, akinek igényei otthonától távol is teljesek, mindemellett az egyedi élmény megszerzése motiválja. Éppen ezért ugyanúgy szüksége van nyaralása alatt postára, bankra, orvosra, egyéb szolgáltatókra, kereskedők termékeire, mint közlekedési eszközökre, élelemre, szállásra, tájékoztatásra, mint otthon is. Ezért a fenti területekért felelős hatóságok, kormányzati szervek mind közvetve vagy közvetlenül kapcsolódnak a turizmushoz. Tovább bonyolítja a helyzetet a szervezet meghatározása szempontjából, hogy a turisztikai attrakciók is különböző szakterületekhez kapcsolódnak mindamellett, hogy a koordinálásukért a mindenkori turizmusért felelős minisztérium és annak egy specializált részegysége felel(t). A kerékpáros turizmusra hatással levő szervezetekre és a vele összefüggésben levő feladataira térünk ki ebben a fejezetben, amely megalapozza a fejlesztési stratégiai rész szervezetfejlesztési fejezetében tett javaslatokat.

A kerékpáros turizmus állami irányítása[28]

A turizmus irányítását a világ számos országában nemzeti, regionális és helyi szinten tevékenykedő, egymást kölcsönösen kiegészítő szervezetek végzik. Ez elmondható Magyarországról is, hiszen a turizmus irányítása az Országgyűléstől a települési önkormányzatokig számos szervezet feladatai között szerepel. A kerékpáros turizmus irányításának fő felelősei, szereplői, állami szinten:

- *Önkormányzati Minisztérium Turisztikai Szakállamtitkársága (ÖM TSZÁT):* a Turisztikai Szakállamtitkárság a Magyar Turisztikai Hivatal jogutódja, amely ellátja a turizmus, ezen belül a kerékpáros turizmus állami irányításával kapcsolatos operatív feladatokat. A Szakállamtitkárságon belül, a Turisztikai Stratégiai és Fejlesztési Főosztály vezető-tanácsosa koordinálja az országos kerékpáros turisztikai feladatokat.
- *Magyar Turizmus Zrt. (MT Zrt.):* nemzeti turisztikai marketingszervezet, tevékenységének célja, hogy hozzájáruljon a hazai turisztikai kínálat piacra viteléhez, és ezáltal elősegítse a Magyarországon realizálódó belföldi és nemzetközi turizmusból származó bevételek növelését, feladatait a központi egységeken kívül a belföldi hálózatát alkotó *Regionális Marketing Igazgatóságai*, külföldi képviseletei és a Magyar Turizmus Zrt-vel névhasználati szerződésben álló *Tourinform*-hálózat segítségével valósítja meg.

2009 nyarától a turizmusirányítás jelentős átalakulási folyamata kezdődött el, ugyanis a jelenlegi centralizáltról az alulról építkező *turisztikai desztinációs menedzsment rendszer* létrehozását támogatja a turizmuspolitika, amely fontosságára már az NTS is kitért. A rendszer kiépülési folyamatának eredményeként olyan – a térségi turisztikai szereplőket összekapcsoló – hálózatok alakulhatnak ki, amelyek az önkormányzatok, a turizmusban érdekelt vállalkozások, a lakosság, valamint szakmai és civil szervezetek önkéntességén alapuló egységként működnek, és a marketingkommunikáción, illetve az információszolgáltatáson túl a termékfejlesztés és az adott térség összes turizmussal kapcsolatos szakmai és menedzsmentfeladatait ellátják.[29]

Infrastruktúra-fejlesztés és –fenntartás szervezetei

Az infrastruktúra-fejlesztés és –fenntartás jelenlegi szervezeti hátterét a Kerékpáros Magyarország Program alapján alakították ki, de a rendszer csak részben működik[30]. A program anyagát végül kormányhatározat nem rögzítette, a megvalósítását koordináló Kerékpárosügyi Miniszteri Biztos pozíciója pedig megszűnt, a kerékpározás fejlesztésére irányuló kormányzati tevékenység azonban – ha korlátozottabb keretek között is – a program alapján folytatódott. A 2007-2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti kerékpáros stratégiákban kitűzött feladatok végrehajtásának irányítása a Kerékpáros Tárcaközi Bizottság (KTB) munkájának célja. A KTB munkájában a kormányzat képviselői mellett civil szervezetek tagjai is részt vesznek. A kerékpáros infrastruktúra-fejlesztés és –fenntartás jelenlegi fő szervezetei:

[28] Forrás: www.mth.gov.hu

[29] A TDM rendszer kiépítéséről és általános alapelveiről bővebben az ÖTM Turisztikai Szakállamtitkársága által kiadott TDM működési kézikönyv ír részletesen. HFF, 2008

[30] Forrás: http://www.khem.gov.hu/data/cms1940366/kerekparosprogram.pdf

- *Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium (KHEM):* a tárca kiemelt figyelmet fordít a fenntartható közlekedésre, így a kerékpározásra is. Ennek szellemében támogatja és/vagy szervezi a szemléletformáló akciókat.
- *Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK)*[31]*:* a KHEM háttérintézménye, elsődleges feladata a fejezeti kezelésű Közutas előirányzatok kezelése és a hazai útvagyon kezelése, a közlekedési szakma koordinációja. Összehangolja a közlekedési infrastruktúra fejlesztésén dolgozó tudományos és civil szervezetek tevékenységét, és munkájuk eredményét közvetíti a KHEM felé, szakmai alapokon nyugvó előkészítő munkával orientálja az infrastruktúrafejlesztési projekteket és a közreműködő és megvalósító szervezetek munkáját, garantálja a közlekedési infrastruktúrafejlesztési projektek eredményességét, törvényességét és hatékonyságát.
- *Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium (NFGM)*: a minisztérium a rendelkezésére álló gazdaságpolitikai eszközökkel és az uniós források hatékony felhasználásával segíti a turizmus, ezen belül a kerékpáros turizmus fejlesztését. A 130/2006. (VI. 15.) Korm. Rendelet értelmében az Európai Unió pénzügyi támogatásainak felhasználására hozták létre a Nemzeti Fejlesztési Ügynökséget (az NFGM a felügyeleti szerve az Ügynökségnek). A kerékpáros turizmus fejlesztéséhez elsősorban a Regionális Operatív Program, és a Környezet és Energia Operatív Program pályázatai nyújtanak forrásokat.
- *VÁTI Magyar Regionális Fejlesztési és Urbanisztikai Nonprofit Kft. (Váti Nonprofit Kft.):* a mindenkori gazdasági ügyekért felelős miniszter felügyelete alá tartozó szervezet, amelynek tevékenysége átfogja a területfejlesztéssel és -rendezéssel, az épített környezet védelmével és alakításával összefüggő kutatási-, tervezési és tanácsadói tevékenységek teljes körét. Közvetlen kapcsolódása a kerékpáros turizmushoz az Országos Területrendezési Terv megalkotásának és karbantartásának köszönhetően van.
- *Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóságok (KÖVIZIG-ek):* a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium háttérszervezetei, amelyek az állami vízgazdálkodási feladatokat látják el. A kerékpáros turizmushoz az árvédelmi töltéseken húzódó kerékpáros útvonalak miatt kapcsolódnak, mint a védművek fenntartói. Kapcsolódó feladataik a következők:
  - → Komplex építési projektek előkészítése (útépítés, pihenőhelylétesítés, kitáblázás), engedélyes tervezéssel, szervezeti tervezéssel;
  - → Adatok szolgáltatása a megvalósult tervezési és építési projektekről;
  - → Egyes kerékpáros útvonalhálózati elemek tulajdonosai és kezelőjei (ld. árvédelmi töltésen vezetett kisforgalmú utak).
- *Önkormányzatok, kistérségi társulások:* mivel az önkormányzati törvény szerint az önkormányzatok a kerékpáros útvonalhálózatok alkotóelemeinek (bel- és külterületi közutak, kerékpárutak, egyéb kerékpárforgalmi létesítmények) jelentős részének fenntartásáért felelősek, a települési önkormányzatoknak és a kistérségi társulásoknak fontos szerepe van a kerékpáros turizmusra nézve is. Önként vállalt feladataik lehetnek a témához kapcsolódóan, pl. fejlesztési projektek előkészítése (útépítés, pihenőhelylétesítés, táblázás), engedélyes tervezéssel, szervezeti tervezéssel; egyes kerékpáros útvonalhálózati elemek tulajdonosa (kerékpárutak); létesítményfejlesztés, karbantartás, stb.

<u>További érintett szervezetek</u>

- *Magyar Közút Nonprofit Zrt.:* feladata az országos közúthálózat (kivéve a gyorsforgalmi utakat) üzemeltetése és karbantartása, valamint a felújítása KKK-val kötött szerződés alapján. Tevékenységén belül feladatai közé tartozik egyes kerékpáros útvonalhálózati elemek (országos és megyei közúthálózat belterületi szakaszain található kerékpársávok és azok külterületi szakaszai mentén található kerékpárutak) kezelése.
- *Regionális Fejlesztési Tanácsok (RFT):* adott régió irányító testületeként kezdeményezik, illetve meghatározzák a szükségszerű és elengedhetetlen fejlesztési irányokat, képviselik térségük érdekeit, valamint a megvalósításhoz – a jogszabályok és a fejlesztéspolitika keretei között – biztosítják és működtetik a megfelelő eszközrendszert.
- *Regionális Fejlesztési Ügynökségek (RFÜ):* az RFT-k munkaszervezetei, az ügynökségek konkrét, a kerékpáros turizmushoz kapcsolódó tevékenységi köre leginkább a kerékpáros infrastruktúrafejlesztésre, ill. turizmusra pályázók információhoz jutásában, a pályázatok

[31] Forrás: http://www.3k.gov.hu/pages/index.jsp

ellenőrzési és értékelési folyamatában való közreműködésben, a kistérségi kezdeményezések támogatásában, illetve a kistérségek együttműködésének előremozdításában teljesedik ki.

- *Kerékpáros Tárcaközi Bizottság Turisztikai Munkacsoport*[32]*:* feladata a kerékpáros ügyek koordinációja, a meghívott szaktárcák és szervezetek részvételével (Fővárosi Önkormányzat, Települési és Megyei Önkormányzatok Országos Szövetsége, KHEM, Pénzügyminisztérium, Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium, Önkormányzati Minisztérium, Oktatási és Kulturális Minisztérium, Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium, Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium, Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium, Egészségügyi Minisztérium, Kerékpáros Magyarország Szövetség).
- *Nemzeti Park Igazgatóságok és Erdőgazdaságok:* a KvVM háttérintézményei, amelyek a természetvédelemmel kapcsolatos feladataikon túl felelősek a területükön lévő kerékpáros útvonalak kezelői feladatainak ellátásáért is.
- *Erdőgazdaságok:* a hatályos Erdőtörvény[33] értelmében az erdőterületen *(..) közlekedni (*kerékpározni*) csak az arra kijelölt úton szabad. Erdőben (..) járműközlekedésre utat az erdőgazdálkodó javaslata alapján vagy harmadik fél kezdeményezése esetén az erdőgazdálkodó egyetértésével az erdészeti hatóság jelöl ki. (*Ezt az erdőgazdálkodónak a 29/1997. (IV. 30.) FM rendelet 99. §-a teszi lehetővé.) *Amennyiben (..) kerékpárút kijelölésére sor kerül, állami erdőben a közérdek fokozott érvényesülése érdekében törekedni kell a regionálisan is összefüggő erdei (..) kerékpáros útvonalhálózat kijelölésére.* [34]
- *Civil szervezetek:* a hazai kerékpáros kultúra jelenlegi „mozgatórugói" azok a kisebb-nagyobb civil szervezetek, amelyek több-kevesebb függetlenséggel, de kizárólag tagságuk társadalmi munkájával igyekeznek pótolni az állami szféra által elhanyagolt tevékenységeket. A hazai civil szervezetek köréből kiemelkedik a *Magyar Kerékpárosklub* (MK) és a *Kerékpáros Magyarország Szövetség*. Az MK 2007-ben indította el a HUNBIKE-projektjét, amelynek célja az ADFC Bett&Bike-rendszer mintájára létrehozott civil-állami-vállalkozói szervezet által irányított kerékpárosbarát szolgáltatói hálózat létrehozása és működtetése. Az *Európai Kerékpáros Szövetség (ECF)* az európai kerékpáros civil szervezeteket tömörítő szervezet, amelynek több mint 60 tagszervezete van 37 különböző európai országban. Az ECF tagszervezeteinek helyi, regionális és nemzeti érdekeit az európai szintű politikában is képviseli.

3.3.3.2 Kapcsolódás más turizmuságakhoz, turisztikai termékcsoportokhoz

A kerékpározás, mint szabadidős tevékenység, illetve turizmuság **több turisztikai termékcsoporthoz kapcsolódhat**, hiszen a kerékpártúrák során **számos attrakció, vonzerő fűzhető fel adott útvonal mentén**, illetve **valamely desztináció, célterület, vagy attrakció meglátogatása lehet közvetlen célja is a kerékpározásnak**.

A kerékpározás, mint (bármely más közlekedési eszközzel is kombinálható) közlekedési mód **biztosíthatja továbbá a turisztikai vonzerők, illetve tematikus utak egyes elemeinek fizikai összeköttetését**, javíthatja megközelíthetőségüket.

A kerékpáros turizmus egyes célcsoportjainak különböző motivációja alapján kapcsolódhat többek között a következő turizmuságakhoz:

- Ökoturizmus: ökoturisztikai helyszínek, védett területek (nemzeti parkok) kerékpáros útvonalainak meglátogatása
  - → természetbarát közlekedési mód, amely kiemelt jelentőséggel bír a különböző fokú természetvédelmi területeken;
  - → hasonlóan környezetbarát közlekedési eszközökkel (kisvasút, drótkötélpálya, kishajó, illetve gyaloglás) kombinálva közelebbről, szinte a természet részeként élhető át a látogatás, így sokkal intenzívebb élmény marad a turistában.
- Vízi turizmus: a természetes vizek mellett vezető kerékpáros útvonalak a legnépszerűbbek közé tartoznak, elsősorban a fürdőzési, felfrissülési lehetőségek biztosítása miatt.
  - → kombinációs lehetőség vízi természetjáró evezős túrákkal;

[32] Forrás: http://www.kmsz.hu/kerekparos_tarcakozi_bizottsag_projekt
[33] Forrás: Evt. 92.§
[34] Forrás: http://www.aesz.hu/static_contents/T_9.htm

- → sok helyen ezek üdülőterületek, vagy állandóan lakott területek, így kiépült szolgáltatások találhatók a vízparton, ill. annak közelében.

- Aktív turizmus egyéb formái: pl. lovasturizmus, természetjárás
  - → természetközeli turizmus kombinálva az aktív kikapcsolódással és életformával;
  - → egészséges életszemlélet közvetítése tematikus táborok, túrák keretében.
- Örökségturizmus: világörökségi helyszínek, kastélyok, várak, történelmi városok látogatása, kulturális értékek felkeresése
  - → túrák útvonala, tematikus útvonalak népszerűek, mert előre lehet tervezni velük, nem kell 1-1 rendezvényhez igazodni, bármelyik évszakban meg lehet látogatni;
  - → jelentős attrakciók, amelyek a nem kerékpárral érkezőket is bringára ültethetik, ha jól kiépült általános és turisztikai-szolgáltatói infrastruktúra áll rendelkezésre.
- Rendezvényturizmus: (kerékpáros és egyéb) rendezvényeken, programokon való részvétel
  - → A kevésbé aktívan kerékpározó családtagok, barátok részére is vonzóak lehetnek, lehetőséget teremtenek a kerékpáros kultúra terjesztésére.
- Falusi turizmus: a szálláshelykínálaton túl a vidéki életet bemutató és élményeket nyújtó termékek igénybevétele
  - → még inkább autentikussá tehető az élmény, ugyanis a kisebb településen teljesen „mindennapi" közlekedési eszköz a kerékpár;
  - → helyiekkel való kapcsolatteremtés könnyebbé válik;
  - → környezetkímélő, nem rombolja a faluképet a nagy gépkocsiforgalom;
  - → egy-egy térségben a falvak könnyebben megközelíthetők kerékpárral az alsóbbrendű közutakon, egyéb utakon, mint autóval (keskeny utak, jelentős helyi kerékpáros, lovaskocsis, egyéb munkagépforgalom, stb.).
- Gasztronómia és borturizmus: kulináris kínálat igénybevétele
  - → a létező tematikus útvonalak mentén a témába illő szolgáltatók felkeresése (pincék, borászok és egyéb helyi termelők bevonásával, pl. szekszárdi pünkösdi bortúra, amelyet a helyi borászok egylete szervez), illetve épített attrakciók meglátogatása (várak, kastélyok, nevezetes templomok, rendezvények).
- Egészségturizmus: egészségmegőrzés, életmódprogramok
  - → a kerékpáros turizmus célcsoportját jellemző aktív korosztály miatt elsősorban az egészségmegőrzés, az életmódprogram jelenik meg hangsúlyos kapocsként (termál- és wellness kínálat kapcsolódása jellemző, a gyógyturizmus szolgáltatásai kevésbé). Kialakításra kerültek tematikus útvonalak is, amelyek kerékpáros útvonalakkal kapcsolják össze a különböző termálfürdőket (ld. Termálút).

Mindezt alátámasztják a kérdőíves felmérés eredményei is, amelyek szerint a válaszadó **kerékpáros *turisták*** által preferált programok a kerékpáros utazások, nyaralások alatt:

- **Elsősorban: városnézés; műemlékek, kulturális örökség megtekintése; strandolás, aquapark; ökoturisztikai programok;**
- *Másodsorban: gasztronómiai programok, borkóstolás; esti szórakozási lehetőségek; kulturális programok, események; kerékpáros rendezvények, programok, versenyek; gyalogos kirándulások;*
- Kiegészítő: fürdőlátogatás (fedett élmény- ill. termálfürdők); vízisportok; folklórprogramok; extrém sportok, játékos szabadidős lehetőségek; gyermekprogramok; más sportolási lehetőségek; zarándokutak, vallási kegyhelyek.

Kirándulók esetében a válaszadók **közel ¼-e nem szokott részt venni semmilyen programon kerékpáros kirándulása során.** A programokon való részvétel alacsonyabb arányát jelzi a kerékpáros turistákhoz képest, hogy a kirándulók átlagosan 2,7, míg a kerékpáros turisták 5,4 programot jelöltek meg a listából. Preferált programok:

- **Elsősorban: városnézés; műemlékek, kulturális örökség megtekintése; ökoturisztikai programok;**
- *Másodsorban: kerékpáros rendezvények, programok, versenyek; kulturális programok, események; strandolás, aquapark;*
- Kiegészítő: gasztronómiai programok, borkóstolás; esti szórakozási lehetőségek; gyalogos kirándulások; gyermekprogramok; folklórprogramok.

Ezek az információk hasznos segédletet nyújtanak a más turizmuságakhoz való kapcsolódások kialakításához, hiszen meghatározzák a kerékpáros turisták egyéb motivációit: **a keresett programok alapján, a kerékpáros turizmushoz leginkább kapcsolódó más turisztikai termékek tehát:**

- **Kulturális és örökségturizmus; vízparti nyaralás; ökoturizmus, természetjárás;**
- *Gasztronómia- és borturizmus; rendezvényturizmus; egészségturizmus.*

3.3.3.3 Határon túli együttműködések

EuroVelo: a hazai kerékpáros turizmus kialakulatlan szervezeti rendszerében a legjelentősebb határon túli együttműködésnek az EuroVelo „projekt" tekinthető. Az ECF által kezdeményezett hálózati tervet elfogadva, az épített infrastruktúrára, illetve a szolgáltatási háttérre vonatkozó szabványokat honosítva az UKIG (Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság, és utódintézménye, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ) kerékpáros civil szervezetek bevonásával dolgozik a hazai EuroVelo szakaszok fejlesztésén. Az útvonalak nyomvonalát és határmetszési pontjait a 2007-ben elkészült tanulmányterv rögzíti. A szolgáltatási háttér folyamatos fenntartásáért felelős civil-vállalkozói együttműködés egyelőre kialakulatlan, jelentős formális nemzetközi együttműködési tevékenységről a helyzetfeltárás idején nem áll rendelkezésre információ.

Velo-city[35]: az Európai Kerékpáros Szövetség által kétévente rendezett kerékpáros szakmai rendezvényen rendszeresen vesznek részt magyar kerékpáros szakemberek (tervezők, kommunikációs szakemberek, civil érdekvédők) is. A 2009-es brüsszeli Velocity-n hazánk az EU egyéb országaival összehasonlítva nem képviseltette magát magas szinten (Budapest is csak utólag csatlakozott a Brüsszeli Karta[36] kezdeményezéshez, annak ellenére, hogy a BFFH korábban pályázatot nyújtott be a következő, 2011-es Velocity konferencia helyszínére).

A nemzetközi együttműködések között érdemes megemlíteni a különböző határon átnyúló programok keretében létrejött és folyamatban lévő kerékpáros turizmusfejlesztési programokat, projekteket:

- Európai Területi Együttműködési (ETE) programok[37], ezeken belül kiemelten:
  - → Magyarország-Szlovákia Határon Átnyúló Együttműködési Program[38]
  - → Magyarország-Horvátország IPA Határon Átnyúló Együttműködési Program 2007- 2013[39]
- Green Belt (Zöld Határsáv) program[40]
- Három Folyó kerékpáros túraútvonal (Mura-Dráva-Duna)[41]
- Dél-Zalai Erdőtáj kerékpáros túraútvonal-hálózat[42]
- Sacra-Velo kerékpáros zarándokutak[43]
- EV6 nemzetközi Duna-túra

A „Greenways" (EGWA – „Zöldút Hálózat") kezdeményezésben, illetve a Natura 2000 hálózatok szervezeti rendszerében nincsen képviselője a magyarországi kerékpáros turizmusnak. Az elmúlt évek kiemelkedő nemzetközi kerékpártúrája volt a Green Bikes For Peace[44], amelyet a Magyar Kerékpárosklub szervezett a kerékpározás és a környezettudatos életmód népszerűsítésének céljával.

3.4. SWOT-ANALÍZIS

Az alábbi pontokban az átfogó, részletes helyzetfeltárás legfontosabb megállapításait, következtetéseit foglaljuk össze egy SWOT-analízisben, amely rávilágít a kerékpáros turizmus erősségeire, gyengeségeire, azaz a belső, befolyásolható adottságokat foglalja össze, másrészt a külső, tehát ezen turizmuságat érintő, nem befolyásolható környezet lehetőségeinek és veszélyeinek feltárására irányul.

[35] Forrás: http://www.velo-city2009.com
[36] Forrás: http://www.velo-city2009.com/charter-brussels.html
[37] Forrás: http://www.vati.hu/main.php?folderID=4202
[38] Forrás: http://www.vati.hu/main.php?folderID=3443
[39] Forrás: http://www.vati.hu/main.php?folderID=3506
[40] Forrás: http://www.greenbelteurope.eu
[41] Forrás: http://www.kerekparut.com/
[42] Forrás: http://www.del-zalai-erdotaj.hu
[43] Forrás: http://firtl.sopron.hu/Sopron/portal/firtl_article_show?contentId=9817
[44] Forrás: http://kerekparosklub.hu/green-bikes-for-peace-projekt

Erősségek	Gyengeségek
Természetföldrajzi adottságok, környezetállapot	
➲ Az ország Közép-Kelet-Európa központjában helyezkedik el ➲ Az ország földrajzilag viszonylag kis területre terjed ki, azonban változatos, egyedi tájakkal rendelkezik ➲ A látnivalók, települések – kerékpárosok számára – egymástól viszonylag kis távolságon belül találhatók ➲ A Kárpát-medencére időjárási szélsőségektől mentes, kellemes klíma jellemző, amely összevethető a legfejlettebb kerékpáros kultúrával rendelkező országokéval ➲ Az érintetlen területek viszonylag jelentős kiterjedése, a természet-közeli élmény lehetősége, folyók és tavak megléte, jól megközelíthető természet-közeli kultúrtájak jellemzik az országot	➲ Az ország kerékpárral viszonylagosan nagy távolságra fekszik a fejlett kerékpáros küldőországoktól ➲ Nincsenek magas hegységek, amelyek egyes kerékpáros csoportok számára a látvány és a nagyobb fizikai kihívás miatt vonzóbbak lehetnek ➲ Tavasszal és ősszel általában nagy csapadékmennyiség hullik, de ennek kiszámíthatatlansága is negatívan befolyásolja a túratervezéseket
Látnivalók, turisztikai attrakciók	
➲ A természeti és épített vonzerők meglehetősen nagy számban és egymáshoz közel találhatók meg ➲ A nyugati turisták által egyedinek és egzotikusnak értékelt – kerékpárral – felfedezetlen táj/ország, és a belföldiek számára is sok felfedeznivalót tartogató hazai kínálat ➲ Bizonyos kiemelt turisztikai termékek országos, nemzetközi ismertsége segíti a kerékpáros turizmus fellendülését (pl. egészségturizmus, aktív turizmus , rendezvényturizmus kapcsolódási lehetőségei)	➲ Közlekedés- és vagyonbiztonság (lopásvédelem) problémái ➲ Nem kapcsolódnak össze a térségek különböző turisztikai kínálati termékei ➲ Kevés vagy teljesen hiányzó tematikus útvonalak a desztinációkban ➲ Sokszor nehezen megközelíthetőek a turisztikai attrakciók kerékpárral – legyen szó az odajutásról vagy a helyszínen való közlekedésről ➲ Az attrakciók csak korlátozottan csatlakoznak rá a meglévő kerékpáros útvonalakra ➲ Nagy tömegeket is megmozgató kerékpáros rendezvények esetlegessége, valamint a potenciális kerékpárosok számára is vonzó rendezvénynaptár hiánya
Infrastruktúra	
➲ Két nemzetközi jelentőségű, fejlesztés alatt álló, de viszonylag ismert kerékpáros túraútvonal (EuroVelo 6 és EuroVelo 11) ➲ A 2007-2013-as időszakban több mint 27 milliárd Ft pályázható kerékpáros infrastruktúra-fejlesztésre ➲ Egyre több térségben épülnek kerékpárutak, amelyek turisztikai célt is szolgálnak ➲ Már léteznek helyenként összefüggő kerékpáros útvonalak (pl. Balatoni Bringakörút; Tisza-tó, Fertő-tó körüli kerékpáros útvonalak) ➲ Számos kis gépjármű- forgalmú közút nyújt lehetőséget a biztonságos és akadálymentes kerékpározásra ➲ Számos felhagyott vasútvonal vonható be a kerékpáros turizmust kiszolgáló hálózatba	➲ Hiányzik az összefüggő kerékpáros útvonalhálózat, hosszabb útvonalak korlátozottan állnak rendelkezésre ➲ Kevés a biztonságos és akadálymentes, összefüggően kerékpárosbarát útvonal ➲ A közúthálózat biztonságossága a kerékpárosokra nézve kiszámíthatatlan (sokszor a négyszámjegyű utakon is jelentős a személy- és tehergépjármű-forgalom) ➲ A nem motorizált közlekedők szükségleteinek figyelmen kívül hagyása az infrastruktúra-fejlesztések során ➲ A kerékpáros útvonalaknak – kerékpáros, turisztikai és egyéb szempontokból – sokszor nem megfelelő a vonalvezetése ➲ Túl nagy jelentőséget tulajdonítanak az infrastruktúra-építésnek (kizárólag a gépjárműforgalomtól elkülönített kerékpárutak építését szorgalmazzák)

➲ Természet-közeli kerékpáros útvonalak állnak a kerékpáros turisták rendelkezésére, pl. erdőkben, nemzeti parkok területén	➲ Az utak sok helyen rossz minőségűek az azokat fenntartó önkormányzatok karbantartásra fordított büdzséjének korlátozottsága, illetve a koordinálatlan szervezeti háttér miatt ➲ Útirányjelző és információs táblarendszer elégtelen (hiányosságok, nem megfelelő kivitelezés, karbantartás, egységes rendszer hiánya) ➲ Biztonságos kerékpárparkolás és kerékpártárolás megoldatlansága a kerékpáros útvonalak mentén és forgalomvonzó létesítmények, turisztikai attrakciók rendezvényhelyszínek közelében ➲ Kerékpárszállítás nehézségei (amelyek egyes vasúti szárnyvonalak felszámolásával fokozódhatnak), pl. vasúton korlátozott, távolsági buszon teljes egészében hiányzó kerékpár-szállítási lehetőség, kikötők nem megfelelő összekötése
Turisztikai háttér-infrastruktúra	
➲ Falusi turizmusba bekapcsolódott szálláshelyek jó lehetőséget nyújtanak a kerékpáros turisták részére ➲ Egyre több szálláshely válik kerékpárosbarát szolgáltatóvá – főként a turisztikailag frekventált desztinációkban ➲ Meglévő infrastruktúra bizonyos területeken, pl. Balaton, Tisza-tó, Fertő-tó körbekerékpározható; Tisza-tónál jól működő túraközpont hálózat (vízi és kerékpáros szolgáltatások összekapcsolása, szállásokkal)	➲ Kerékpárosbarát szálláshelyhálózat hiánya ➲ Kerékpárszervizek, kölcsönzők hiánya, kölcsönzőkben műszakilag gyakran nem megfelelő kerékpárpark áll rendelkezésre ➲ Általánosan kedvezőtlen –a turisták igényeihez nem illeszkedő – nyitvatartási idő a szolgáltatóknál (pl. hétvégén zárva tartó szervizek, üzletek) – főként a főszezonon és a jelentősebb célterületeken kívül ➲ Egyéb események, programok kerékpárosbarát jellegének hiánya (pl. kerékpártárolók megfelelő számban) ➲ Komplex (értékesíthető) kerékpáros turisztikai termék hiánya desztináció szinten ➲ A célcsoport igényeinek megfelelő szolgáltatáscsomagok, jól felépített desztinációk, mintarégiók korlátozott száma, illetve azok ismertségének alacsony foka ➲ Pihenők, vízvételi lehetőségek, WC-k, csomagmegőrzők száma korlátozott az útvonalak mentén ➲ Online kerékpáros térképek korlátozottsága
Szemlélet	
➲ Társadalmi támogatottság a lakosság részéről a fenntartható közlekedési és szabadidő-módok fejlesztése iránt ➲ Hagyományos, nagy múltú – bár jellemzően közlekedési célú – kerékpáros kultúra egyes régiókban és településeken ➲ Egyre több és nagyobb erejű kerékpáros szemléletformáló rendezvényt szerveznek (leginkább a fővárosban és a megyeszékhelyeken), pl. Critical Mass, Autómentes Nap, stb.	➲ Modern forgalomtechnikai megoldások alkalmazásának hiánya az infrastruktúra-tervezésben ➲ Kerékpáros szakirányú képzés hiánya a közlekedéstervezésben, know-how transzfer korlátozott ➲ Feltétel nélküli szegregációs szemlélet az infrastruktúra-fejlesztésben (gépjármű- és kerékpáros forgalom szétválasztása) ➲ Kerékpáros infrastruktúra-fejlesztés szakmai háttere nagyon elmaradott, jelentős fejlesztésre szorul

➲ Számos kezdeményezés a kerékpárosbarát szolgáltatói hálózatok megteremtése érdekében (ld. Tisza-tavi túraközpont-hálózat) ➲ Kerékpározás egyes társadalmi rétegek körében ismét egyre elfogadottabb közlekedési és szabadidő-eltöltési móddá kezd válni	➲ A kerékpározás egyes társadalmi rétegek körében jellemzően sport-tevékenységként, illetve veszélyes közlekedési módként, a kerékpáros turista pedig teljesítménytúrázóként él a köztudatban ➲ A közlekedési morál rossz, a kerékpárost az autóval közlekedők nem tekintik egyenrangú közlekedőnek ➲ A szolgáltatók – a kialakult sztereotípiák és előítéletek alapján – többnyire alacsony költésű, alacsony minőségi színvonalat igénylő csoportként tekintenek a kerékpáros turistákra, az egyéjszakás foglalásokat nem preferálják ➲ A kerékpáros turizmusban rejlő közvetlen hasznok és pozitív externáliák az önkormányzatok számára nem egyértelműek ➲ A turizmus szakma is kevéssé érzékeli a potenciált a kerékpáros turizmusban; ➲ Kerékpár-vásárlási tudatosság hiányosságai mind lakossági, mind szolgáltatói (kerékpár-kölcsönzési) oldalon megjelennek ➲ A kerékpáros életmódra nevelés, illetve általában a környezettudatos nevelés még gyermekcipőben jár ➲ Hiányzó szakértelem a kerékpáros turizmus desztinációszintű tervezésében ➲ Általános kommunikációs problémák (kevés és nem hatékony) a kerékpáros turizmus érintettjei között
Szervezeti háttér	
➲ A kerékpározás, ezzel együtt a kerékpáros turizmus is miniszteri megbízotti szintet is elért az államigazgatás rendszerében ➲ Számos kezdeményezés elindult az országban a térségi együttműködésre ➲ A fejlesztésekre külön forrás áll rendelkezésre, aminek a szétosztásáért az NFÜ a felelős ➲ Új, átdolgozott és kibővített, kerékpárosbarátabb Útügyi Műszaki Előírás („Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése”) 2010-től lép érvénybe, korábban nem létező kerékpáros tervezési segédlet kidolgozási fázisban	➲ Területi együttműködések erősen korlátozottan vannak jelen a desztinációkban ➲ Szakmai együttműködés korlátozottsága, civil szervezetek fejlesztését támogató intézményi háttér fejletlensége ➲ Civil szervezetek szerepének alulértékelése ➲ Különböző szakterületek közti partnerség hiánya a kerékpározás népszerűsítésében ➲ A kerékpározás integrált fejlesztését támogató regionális és helyi területfejlesztési és közlekedésfejlesztési tervek hiánya ➲ Állami szerepvállalás mértéke és jellege nem tisztázott, egyértelmű feladat- és felelősséglehatárolás és az ehhez kapcsolódó finanszírozási háttér hiányzik ➲ Finanszírozási háttér hiánya, finanszírozási források korlátozottsága, pl. önkormányzatok forráshiányos helyzete ➲ Stratégiai tervezés hiánya (úthálózat fejlesztésén kívül, illetve összehangolva az egyes feladattípusokat) ➲ Jogszabályi háttér tökéletlenségei (KRESZ, útvonalak kijelölése, infrastruktúra-fejlesztés, táblázás), esetenként viszont túlszabályozottság (pl. feltétel nélkül kötelező kerékpárút-használat) jellemző

	➲ Támogatási rendszer hiányosságai (pl. régiókon átívelő, komplex termékfejlesztést biztosító pályázati lehetőségek hiánya) ➲ A fenntartható közlekedési módokat előnyben részesítő stratégiai dokumentumok ellenére a gyakorlatban gépjármű-orientált közlekedésfejlesztési politika megvalósítása ➲ Rendszeres és szisztematikus adatgyűjtés rendszere teljesen hiányzik ➲ Kerékpáros auditok hiánya ➲ Baleseti statisztikák megbízhatósága és hozzáférhetősége erősen korlátozott
Marketingtevékenység	
➲ Több régióban saját kerékpáros útvonalakat feltüntető, kerékpárosok számára (is) információt nyújtó kiadványokat, térképeket jelentet meg a helyi regionális marketing-igazgatóság (pl. Dél-Dunántúl) ➲ A Magyar Turizmus Zrt. országos kerékpáros térképet jelentet meg (magyar és német nyelven) ➲ Az országot átszelő két tervezett és részben megvalósult EuroVelo túraútvonal segíti hazánk népszerűsítését a külföldi kerékpáros turisták felé	➲ Tájékoztatás korlátozottsága, információhiány a meglévő lehetőségekről ➲ Egységes online információs rendszer hiánya (az utazásszervezéshez szükséges információkat – ami rendelkezésre áll nehézkes összegyűjteni), online információk pontatlansága ➲ A kerékpározás promóciójának szerepe, kommunikációjának fontossága messze alulértékelt az infrastruktúrafejlesztés szerepéhez képest ➲ Egységes kerékpáros arculatépítés hiánya (egységes kerékpáros arculati terv ugyan elkészült, de elfogadásra nem került) ➲ Az országos marketingaktivitás korlátozott, a kerékpáros turizmus országos szinten jelenleg nem tartozik a kiemelt turisztikai termékek közé ➲ Kerékpáros turisztikai programok, események népszerűsítése csak korlátozottan valósul meg ➲ Kerékpáros információs központok hiánya, ill. elégtelen kapacitása/felszereltsége jellemző ➲ Teljes információhiány a kerékpározási szokásokról, szabadidős és turisztikai kerékpározásról, célcsoportokról ➲ Minősítési és védjegyrendszerek hiánya (ezáltal a minőség esetlegessége, imázsromboló hatások) ➲ Tudástranszfer esetlegessége (pl. térségi útvonalak kijelölésének megalapozására)

Lehetőségek	Veszélyek
➲ A környezettudatos oktatás-nevelés jelentősen elősegíti a kerékpározással kapcsolatos szemlélet változását ➲ Új info-kommunikációs technológiák alkalmazása a kerékpározás és a kerékpáros turizmus népszerűsítésében ➲ A kerékpáros kultúra hazai elterjedésével a kerékpározók száma növekszik ➲ Belföldi turizmus népszerűségének növekedésével a kerékpáros turizmus is fejlődik ➲ A látnivalók, települések egymástól mért – kerékpárosok számára – kis távolságának köszönhetően könnyen bejárható, változatos időtartamú útvonalak kialakítására nyílik lehetőség ➲ Magyarország viszonylag olcsó turisztikai desztinációnak számít, így a diszkrecionális jövedelmek csökkenésével párhuzamosan felértékelődhetnek adottságaink ➲ A központi elhelyezkedés révén a magyarországi kerékpáros fejlesztések összekapcsolhatóak a környező országok fejlesztéseivel ➲ A szolgáltatók felismerve a gazdasági lehetőségeket a kerékpáros turizmusban, jelentős fejlesztéseket hajtanak végre a kerékpáros szolgáltatások terén ➲ Erősödő érdeklődés a fizikai igénybevételt igénylő rekreációs lehetőségek, az ökoturizmus és az aktív turizmus iránt ➲ A fejlett kerékpáros kultúrájú országok, régiók, települések kerékpáros politikája, stratégiája hozzáférhető (tudástranszfer biztosítható) ➲ Kerékpáros és közösségi közlekedés integrációja megvalósul (vasúti, autóbusz-, vízi, és légiközlekedés) ➲ EU-s források elérhetősége ➲ Kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek (public bike) elterjedése ➲ Közlekedési szabályok kerékpárosbarátabbá válása ➲ A kerékpáros forgalom növekvő részesedésével (modal split) a – nem csak kerékpáros – közlekedési balesetek számának csökkenése a kerékpározás forgalomcsillapító hatása miatt	➲ A kerékpáros kultúra terjedése lassú, a környezetbarát közlekedés népszerűsítése nem eléggé hatékony, így elmarad az áttörés, a helyi lakosság mindennapi kerékpározási szokásai nem változnak elég gyors ütemben ➲ Egyéni motorizált közlekedési módok előnyben részesítése a turizmusfejlesztésben (is) ➲ A tavaszi és őszi kiszámíthatatlanabb időjárás eltántoríthatja a még nem kerékpározókat, így a szezonnyújtó hatás kevésbé érvényesülhet ➲ A TDM-rendszer nem működik kellően hatékonyan, így a kerékpáros turizmus sem tud érvényesülni a desztinációkban ➲ A terület államigazgatási szinten fennálló gazdátlansága miatt nem tud fejlődni a kerékpáros turizmus ➲ Hiányzó kapcsolatok a kerékpáros és a közösségi közlekedési rendszerek között (integráció hiánya) ➲ Az infrastruktúra-fenntartási gondok nem oldódnak meg, a jelenlegi helyzet (ezzel együtt a kerékpáros közlekedési infrastruktúra minősége) tovább romlik ➲ Nem érkeznek pótlólagos források új kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére ➲ A szolgáltató szektor nem lát fantáziát a kerékpáros turizmusban, így a háttér-infrastruktúra fejlődése nem követi az igényeket ➲ A köztudat (és nem csak a kerékpározás fejlesztésével érintett szakmai kör) rugalmatlansága és kulturális elszigeteltsége miatt széles körben terjednek el az előítéleteken és sztereotípiákon alapuló nézetek, amely a kerékpározás fejlődését alapvetően gátló szemléletmód további erősödéséhez és terjedéséhez vezethet ➲ Folytatódik az a trend, hogy a jogszabályi háttér figyelmen kívül hagyja a nem motorizált közlekedők (ezen belül a kerékpárosok) érdekeit a közlekedésfejlesztésben ➲ Folytatódik a gépjármű-orientált fejlesztési politika megvalósítása az állami és önkormányzati gyakorlatban ➲ Szuburbanizációs folyamatok miatt gépjármű-függés erősödése, szabadidős kerékpározáshoz szükséges területek sorvadása, elérhetőségük csökkenése

4. A HAZAI KERÉKPÁROS TURIZMUS JÖVŐKÉPE ÉS INDIKÁTORAI

4.1. A KERÉKPÁROS TURIZMUS FOGALMÁNAK DEFINIÁLÁSA

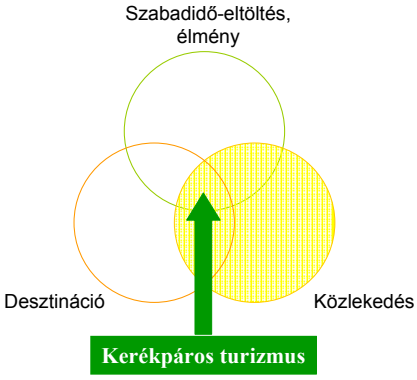
A jövőkép megfogalmazása előtt le kell határolnunk, hogy mit értünk kerékpáros turizmus alatt, mely szegmenseket tekintjük a kerékpáros turizmus célcsoportjainak.

A Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2007-2013 szerint a kerékpáros turizmus: „Egy- vagy többnapos szabadidős célú turisztikai termék, amely a kerékpározáson részben, mint közlekedési módon, részben, mint kikapcsolódási formán alapszik. Speciális turisztikai infrastruktúrát igényel: útvonal hálózat, szálláshelyek, táblarendszer stb.”

A kerékpáros turizmus mindenképpen elkülönül a helyközi és a mindennapi (pl. munkába járás céljából történő) kerékpáros közlekedéstől. A szakértői vélemények azonban megoszlanak abban, hogy ezen szűrőkritériumon kívül, hogyan definiálhatjuk a kerékpáros turizmust. Bár nem feltétlenül „címkézhetők fel” a turisták, hiszen egyazon turista különböző szempontból megközelítve, vagy akár adott időponthoz kötődően eltérő motivációkkal utazhat, a definíciók megalkotása mégis segítséget nyújthat a közös értelmezéshez, a marketing prioritások meghatározásához. A kerékpáros turista definiálásakor az alábbi ismérveket alkalmazhatjuk:

- Helyváltoztatás – ismérv: lakóhelyen kívüli kerékpározás
- Motiváció – ismérv: a kerékpározás célja a kikapcsolódás, szabadidő-eltöltés, illetve az ezekhez az élményekhez való hozzájutás
- Látnivaló megtekintése, programon való részvétel – ismérv: valamilyen természeti vagy épített látnivaló megtekintése, élvezete, valamely programon való részvétel a kerékpáros út során
- Szolgáltatások igénybevétele, infrastruktúraigény – ismérv: használ valamilyen háttér- illetve turisztikai infrastruktúrát
- Tartózkodási idő hossza – ismérv: legalább néhány órás időtöltés
- Költés – ismérv: az utazáshoz, kerékpározáshoz kapcsolódóan költ (nem kizáró szempont a költés hiánya, vagy alacsony szintje!)

Összességében tehát, kerékpáros turistának tekinthetjük azokat, akik lakóhelyükön kívül, legalább néhány órás időtartamban kerékpároznak azért, hogy kikapcsolódjanak, szabadidejüket eltöltsék, vagy hozzájussanak ezekhez az élményekhez (közlekedés). Kerékpározásuk során valamilyen épített vagy természeti látnivalót felkeresnek, illetve élveznek[45], és/vagy valamely programon részt vesznek. Eközben használják a turisztikai- illetve a háttér-infrastruktúrát, szolgáltatásokat vesznek igénybe és (de nem feltétlenül) költés realizálódik.



8. ábra: Kerékpáros turizmus pillérei

Ezen gyűjtőfogalmon belül az alábbi fő kerékpározási motivációkat különböztethetjük meg (összhangban a nemzetközi terminológiával):

- Kerékpáros nyaralás/utazás: hosszabb (minimum 1 éjszakás, azaz szálláshely igénybevételével járó) kerékpáros utazások, amelyek célja egy-egy kerékpáros útvonal bejárása, eközben turisztikai látnivalók megtekintése, programokon való részvétel és turisztikai szolgáltatások igénybevétele. Ezen belül rövidebb és hosszabb utakat különböztethetünk meg.
- Rekreációs célú kerékpáros kirándulás: e fogalomhoz soroljuk a rövidebb, 1 napon belüli, szabadidős jellegű kerékpáros kirándulásokat, amelyet jellemzően lakóhelyük környezetében – de az alapdefiníció értelmében azon kívül – tesznek a kerékpárosok.
- Nyaralás/utazás alatti kerékpározás: a célcsoport tagjainak nem elsődleges motivációja a kerékpáros nyaralás/utazás, ugyanakkor más célú utazásaik alatt, programelemként részt vesznek kerékpáros kirándulásokon, programokon.

[45] Természeti látnivaló megtekintését, élvezetét jelenti például a kerékpározás valamely szép természeti környezetben, erdőben.

A településen belüli, vagy ahhoz kötődő közlekedési – pl. ingázás –, illetve a kifejezetten versenysport célú kerékpározás a kerékpáros turizmus közvetlen részét nem képezi. **Ugyanakkor természetesen léteznek kapcsolódási pontok e területek között (pl. kerékpáros utazáson résztvevők egyben közlekedési célú kerékpározók is lehetnek egy-egy településen belül, továbbá a szabadidős kerékpározás lehetőségének megteremtése, a szolgáltatási színvonal helyi szintű fejlesztése alapvető feltétele a városi, közlekedési célú kerékpározásnak, illetve – közvetetten – a kerékpáros turizmus kialakulásának, fejlődésének).** A továbbiakban mégis az elsődleges motivációk szerint vizsgáljuk a kerékpáros turizmus célcsoportjait.

A fő definíció mentén természetesen eltérő motivációkkal, utazási szokásokkal, igényekkel jellemezhető szegmensek különböztethetők meg, pl. az út hossza, időtartama, az igénybevett szolgáltatások, az alapmotiváció, a kerékpárhasználat célja és jellege szerint. Ezekről részletesebben a célcsoport-képzés c. fejezetben lesz szó.

4.2. A KERÉKPÁROS TURIZMUS FEJLESZTÉSÉNEK ADOTTSÁGAI ÉS JELENLEGI GÁTJAI

Magyarország kedvező adottságokkal rendelkezik a kerékpáros turizmus fejlesztéséhez, ezen pozitív értékek ellenére, a kerékpáros turizmusban rejlő lehetőségek kiaknázásra mindezidáig azonban nem, illetve csak korlátozott mértékben került sor. Ennek következményeként jelenleg nem beszélhetünk Magyarországon kerékpáros turizmusról, mint komplex turisztikai termékről, még a viszonylag fejlett infrastruktúrával rendelkező helyszíneken sem (pl. a Fertő-tónál az osztrák turisták átcsábítása és a vendég megtartása igen nehézkes, az összefüggő kerékpáros útvonal ellenére is).

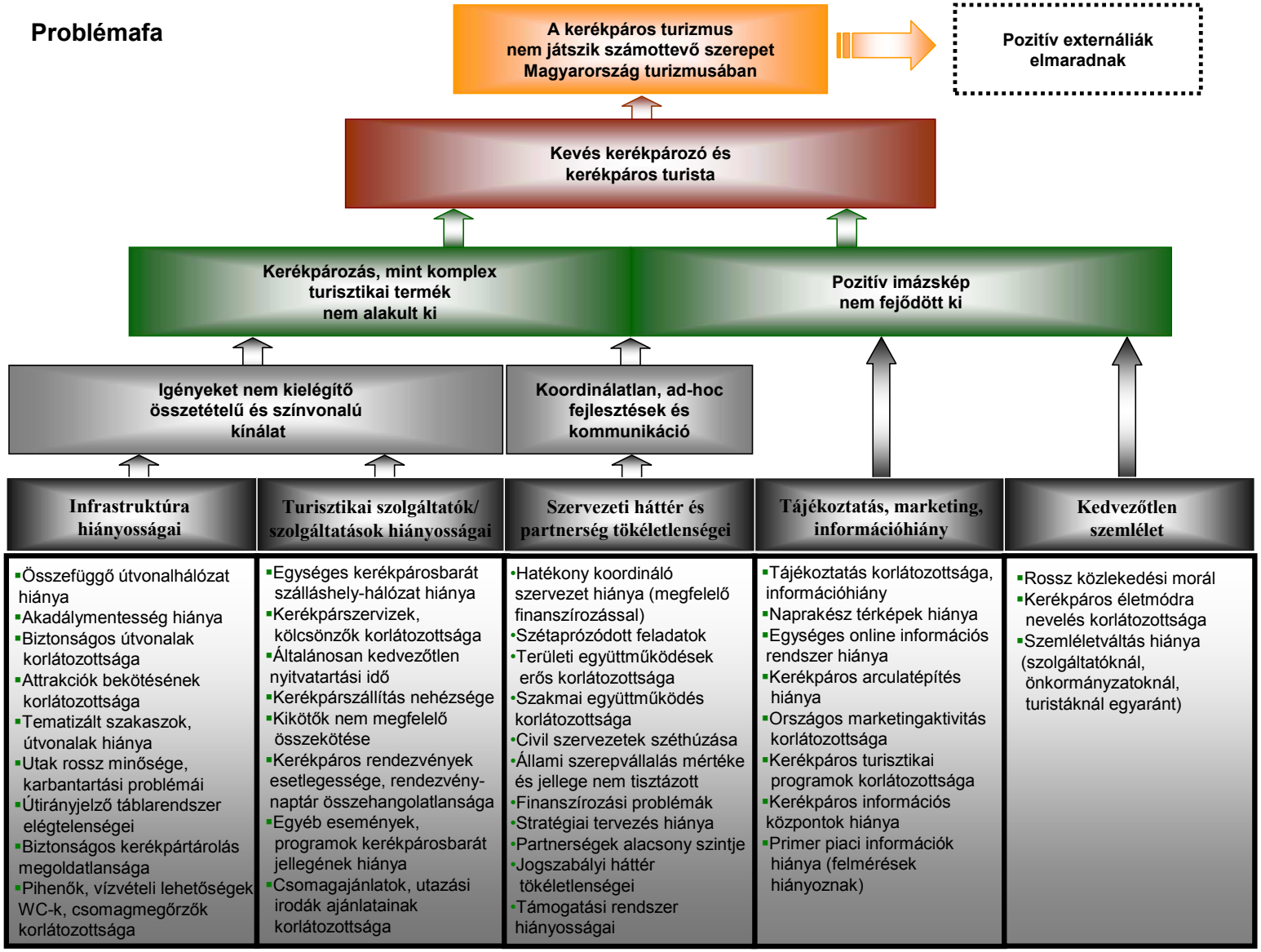
A problémák sokaságát mutatja, hogy a kutatás keretében végzett online kérdőíves felmérés szerint, a (minimum 1 éjszakás) kerékpáros utazásokon/nyaralásokon résztvevők az úti cél kiválasztásában szerepet játszó tényezőket átlagosan a közepesnél alacsonyabbra minősítették, azaz meglehetősen kedvezőtlennek ítélték a többnapos kerékpáros utazás jelenlegi lehetőségeit, körülményeit (3,96 pont a 8-as skálán). A napi kirándulók ugyan ennél jobbnak értékelték a körülményeket, lehetőségeket, az átlagos értékelés így is csak némileg haladta meg a közepes értéket (4,26 pont a 8-as skálán). Ennek megfelelően a fejlesztési prioritások:

Tényező	Feladat
Kerékpáros lopásvédelmének hiánya	**Elsődleges fejlesztési prioritás**
Kerékpáros útvonal kiépítettsége (kiterjedt kerékpáros útvonalhálózat, alacsony gépjármű-forgalmú út és/vagy gépjárműforgalomtól elkülönített kerékpárút)	
Információk rendelkezésre állása (kerékpáros térkép, online információk, kitáblázottság, stb.)	
Kerékpárosbarát vendéglátás (szálláshelyek, vendéglátóhelyek megléte az útvonal mentén)	Másodlagos fejlesztési prioritás
Kerékpáros szolgáltatások (pl. biciklikölcsönző, tároló, szerviz, szállítási lehetőség megléte az útvonal mentén)	

Mindezen problémák következtében, jelenleg a kerékpáros turizmus lényegében nem játszik szerepet az ország turizmusában, így az ebben rejlő lehetőségek és pozitív externáliák kiaknázására sincs mód, azaz:

- ***A kerékpáros turizmus nem járul hozzá – adottságaihoz képest elvárt mértékben – a vendégforgalom bővítéséhez, a szezonalitás csökkentéséhez, a turizmusból származó bevételek növeléséhez, a rurális területek turizmusáramba való bekapcsolódásához;***
- ***A kerékpáros turizmus nem segíti más turizmuságak környezetbarát elérését, ezáltal nem járul hozzá kellő mértékben a közlekedésből származó környezetszennyezés mérsékléséhez;***
- ***A kerékpáros turizmus nem segíti kellő mértékben a környezet- és egészségtudatos szemléletváltást, a lakosság egészségi állapotának javítását.***

Problémafa


A kerékpáros turizmus nem játszik számottevő szerepet Magyarország turizmusában
Pozitív externáliák elmaradnak
Kevés kerékpározó és kerékpáros turista
Kerékpározás, mint komplex turisztikai termék nem alakult ki
Pozitív imázskép nem fejlődött ki
Igényeket nem kielégítő összetételű és színvonalú kínálat
Koordinálatlan, ad-hoc fejlesztések és kommunikáció
Infrastruktúra hiányosságai
Turisztikai szolgáltatók/ szolgáltatások hiányosságai
Szervezeti háttér és partnerség tökéletlenségei
Tájékoztatás, marketing, információhiány
Kedvezőtlen szemlélet
▪Összefüggő útvonalhálózat hiánya
▪Akadálymentesség hiánya
▪Biztonságos útvonalak korlátozottsága
▪Attrakciók bekötésének korlátozottsága
▪Tematizált szakaszok, útvonalak hiánya
▪Utak rossz minősége, karbantartási problémái
▪Útirányjelző táblarendszer elégtelenségei
▪Biztonságos kerékpártárolás megoldatlansága
▪Pihenők, vízvételi lehetőségek WC-k, csomagmegőrzők korlátozottsága
▪Egységes kerékpárosbarát szálláshely-hálózat hiánya
▪Kerékpárszervizek, kölcsönzők korlátozottsága
▪Általánosan kedvezőtlen nyitvatartási idő
▪Kerékpárszállítás nehézsége
▪Kikötők nem megfelelő összekötése
▪Kerékpáros rendezvények esetlegessége, rendezvény-naptár összehangolatlansága
▪Egyéb események, programok kerékpárosbarát jellegének hiánya
▪Csomagajánlatok, utazási irodák ajánlatainak korlátozottsága
•Hatékony koordináló szervezet hiánya (megfelelő finanszírozással)
•Szétaprózódott feladatok
•Területi együttműködések erős korlátozottsága
•Szakmai együttműködés korlátozottsága
•Civil szervezetek széthúzása
•Állami szerepvállalás mértéke és jellege nem tisztázott
•Finanszírozási problémák
•Stratégiai tervezés hiánya
•Partnerségek alacsony szintje
•Jogszabályi háttér tökéletlenségei
•Támogatási rendszer hiányosságai
▪Tájékoztatás korlátozottsága, információhiány
▪Naprakész térképek hiánya
▪Egységes online információs rendszer hiánya
▪Kerékpáros arculatépítés hiánya
▪Országos marketingaktivitás korlátozottsága
▪Kerékpáros turisztikai programok korlátozottsága
▪Kerékpáros információs központok hiánya
▪Primer piaci információk hiánya (felmérések hiányoznak)
▪Rossz közlekedési morál
▪Kerékpáros életmódra nevelés korlátozottsága
▪Szemléletváltás hiánya (szolgáltatóknál, önkormányzatoknál, turistáknál egyaránt)

4.3. JÖVŐKÉP ÉS CÉLMEGHATÁROZÁS

A kerékpáros turizmust a Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2007-2013 nem kezeli kiemelt turisztikai termékként, a regionális turisztikai termékek közé sorolja az aktív turizmus részeként. Ehhez illeszkedve, a **2015-ig megfogalmazott jövőképben *kettős szerepe* van a kerékpáros turizmusnak, egyrészt, a *mintarégiókban önálló turisztikai termékként* vizionálja a kerékpáros utazásokat, kirándulásokat**, **másrészt, országos szinten, olyan kiegészítő kínálatként kezeli azt, amely *tartalmi-fizikai kapocsként támogatja* adott terület turisztikai termékeinek elérését, összekapcsolását, attraktivitásának és a látogatás élményjellegének fokozását.**

Az UNWTO a globális válsághelyzet kezelésének egyik kiemelten fontos eszközeként értékeli a turizmus kapcsolódását a zöld gazdasághoz, azon belül is a zöld turisztikai infrastruktúrafejlesztést, a zöld szolgáltatók ösztönzését. A kerékpáros turizmus fejlesztése, ennek megfelelően jelentős mértékben **segítheti a fenntartható turizmus kialakítását**.

A kerékpáros turizmus 2015-ig szóló jövőképe, hogy (legalább) mintarégiók szintjén *olyan komplex turisztikai termékké váljon*, amely kerékpárosbarát infrastruktúrájának és szolgáltatásainak, az érintett szereplők koordinált, partneri együttműködésének és proaktív marketingtevékenységének köszönhetően **nagyszámú belföldi kirándulóforgalmat, emellett növekvő belföldi és érzékelhető nagyságú külföldi turistaforgalmat bonyolít, ezáltal *mérhető részarányt képvisel az ország turistaforgalmában*.** A kerékpározás jelentősége − elsősorban aktív szabadidő-eltöltési lehetőség, emellett, mint fenntartható közlekedési mód − növekedjen, hozzájáruljon, sőt ***erős kapcsot jelentsen adott térség más turisztikai termékeinek összefogására, ezáltal erősítse a desztináció versenyképességét*, elősegítse a kevésbé látogatott attrakciók bekapcsolását a turizmusáramba és hozzájáruljon a fenntartható turizmusfejlesztéshez.**

A 2015-ig megfogalmazott jövőkép fő elemei tehát:

- **Komplex turisztikai termék mintarégiók szintjén**: olyan összefüggő, megfelelő minőségű és karbantartott, a lehető legnagyobb mértékben akadálymentes útvonalak, amelyek a kerékpárosok által preferált környezetben vezetnek, biztosítják valamennyi igényelt kerékpárosbarát szolgáltatás elérését és a lakóhely–desztináció közötti kerékpárosbarát közlekedés lehetőségét.
- **Koordinált, partneri együttműködés**: a kerékpáros turizmusfejlesztés koordináltan folyik, egyértelmű feladat- és felelősségi körökkel, a szükséges mértékű finanszírozási források hozzárendelésével. Az érintett szereplőket (közszféra, civil szféra, magánszféra) hatékony együttműködés jellemzi.
- **Intenzív piaci jelenlét**: a kerékpáros turizmus jól pozícionált, komplex termékként jelenik meg a piacon, részben a termékfejlesztés, részben pedig a proaktív marketingtevékenység által. A potenciális célcsoportok rendelkeznek valamennyi szükséges információval a lehetőségekről, szolgáltatásokról, a szolgáltatók számára értékesíthető csomagajánlatok állnak rendelkezésre.
- **A kerékpáros turizmus mérhető részarányt képvisel az ország turistaforgalmában:** a belföldi kerékpáros kirándulások száma jelentős, egyre többen tesznek egynapos kirándulásokat lakóhelyük környezetében, illetve nyaralásaik helyszínén. A mintarégiókban a kerékpáros turisták száma is dinamikusan növekszik, a külföldi kerékpáros turisták száma is érzékelhetően emelkedik. A kerékpáros turizmus mérhető részarányt képvisel az ország turizmusában.
- **Szemléletformálódás – imázsépítés**: a kerékpározás egyre többek számára jelent gyakori szabadidő-eltöltési módot, a célközönség szélesedik, a kerékpározás megítélésében a pozitív asszociációk (pl. egészség, környezettudatosság, aktív időtöltés, táj élvezete) dominálnak.
  Egyre többen látnak gazdasági potenciált a kerékpáros turizmusban, így a gazdasági aktivitás élénkül (egyre több kerékpárosbarát szolgáltató, település, attrakció jelenik meg a piacon). A piaci szereplők a tudástranszfer és a koordináció révén képesek versenyképességük javítására.
- **A kerékpározás, mint tartalmi és fizikai kapocs hozzájárul a desztinációk versenyképességének erősítéséhez**: a kerékpározás egyre többek számára jelent az autóval és a közösségi közlekedési módokkal egyenrangú mobilitási módot a szabadidő-eltöltés, nyaralás során. Biztosítja adott térség látnivalóinak környezetbarát és többletértéket hordozó elérést, részben fizikai, részben tartalmi kapcsokkal, ezáltal fokozza adott térség attraktivitását,

meglátogatásának élményjellegét. Elősegíti a nehezebben „hozzáférhető" látnivalók bekapcsolását a turizmusáramba, hozzájárul a rurális területek versenyképességének javításához.

A jövőkép elérését reális célkitűzések megvalósításával biztosíthatjuk. Az alábbiakban, meghatározzuk ezeket a rövid- és középtávú közvetlen és közvetett célkitűzéseket, hatásokat, és – ahol lehetséges számszerűsített – indikátorokat rendelünk ezek mellé. Az indikátorok célértékeit a rendelkezésre álló statisztikák bázisán határoztuk meg. Azoknál a mutatóknál, amelyeknél nincsenek bázisértékek a jelenlegi felmérési adatok korlátozottsága miatt, ott a külföldi példák alapján határoztuk meg a reálisan elérhető célértékeket. Az indikátorokat táblázatban összesítjük.

Közvetlen célok:

- Összefüggő útvonalhálózat:
  - Országos kerékpáros gerincútvonal-hálózat kialakítása
  - Kerékpárosbarát és karbantartott, változatos, eltérő igényeket és kerékpározási szokásokat is kielégíteni képes regionális és mellékútvonalak kialakítása
  - Biztonságos és akadálymentes kerékpáros útvonalakon elérhető desztinációk
- Egységes és egyértelmű útirányjelző táblarendszer a teljes hálózaton
- Megfelelő tájékoztatás, információközlés az utazás előtt és alatt
- Intenzív és koordinált marketingtevékenység, a kerékpáros turizmus, mint komplex termék piaci bevezetése, megfelelő pozícionálással, egységes marketingstratégiára alapozva
- Rugalmasan – igényeknek megfelelően hozzáférhető kerékpárosbarát szolgáltatáskör
- Színvonalas kerékpárosbarát turisztikai és háttér-infrastruktúra
- Egységes minősítésű szolgáltatások
- Koordináció, egyértelmű feladat- és felelősségi körök – dedikált szervezet létrehozása, amelynek a feladata a kerékpáros turizmus, és az ahhoz kapcsolódó részterületek koordinációja
- Megfelelő források rendelkezésre állása (magánszféra hozzájárulásával)
- Naprakész adatbázis és marketing információs rendszer (rendszeres felmérésekkel)

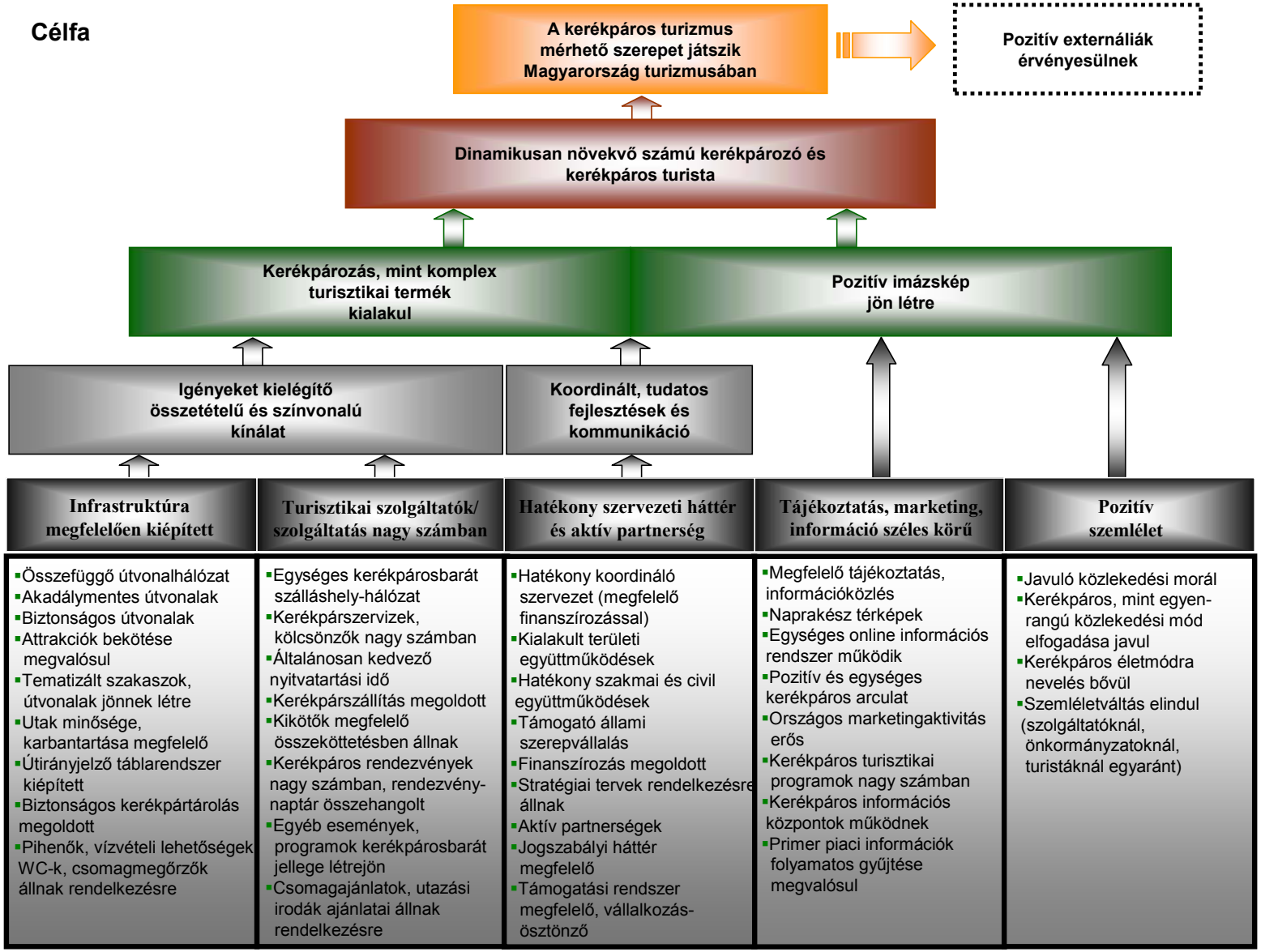
Közvetett célok (eredmények):

- Lakosság által hozzáférhető kerékpáros útvonalak
- Jól definiált arculatú, pozícionált kerékpáros célterületek
- Kerékpáros turizmus kedvező megítélése, pozitív imázsképe jön létre – tudatosul, hogy
  - a kerékpározás egészséges és élményekben gazdag szabadidő-eltöltési lehetőség
  - a kerékpáros turizmus jövedelmező, valós üzleti potenciállal rendelkező turisztikai termék
  - a kerékpáros turizmus adott település, térség turisztikai versenyképességét erősíti
- Vendégforgalom növekedése:
  - Belföldi kerékpáros kirándulások számának dinamikus emelkedése
  - Belföldi kerékpáros utazások számának emelkedése
  - Tartózkodási idő növekedése
  - Külföldi vendégérkezések számának emelkedése
  - Szezonalitás csökkenése
- Igényes, magasabb fizetőképességű vendégkör részarányának növekedése, költés fokozódása
- Fenntartható módon működő intézményi-szervezeti háttér
- Piaci szereplők számának növekedése
- Hatékony partnerségek
- Nemzetközi jelentőségű kerékpáros események, rendszeres kerékpáros nagyrendezvények

Hatások (pozitív externáliák):

- Biztonság növekedése (mind a vagyon- mind a közlekedésbiztonság terén)
- Kerékpáros turizmusból származó közvetett bevételek növekedése (vállalkozások, önkormányzatok, lakosság bevételeinek növekedése)
- Munkahelyteremtés- és megőrzés
- Hozzájárulás a fenntartható turizmushoz (környezetszennyezés csökkenése, rurális települések bekapcsolódása a turizmusáramba)
- Egészségügyi kiadások csökkenése
- Lakosság életminőségének és életszínvonalának javulása a turizmus pozitív externáliái révén

Célfa


A kerékpáros turizmus mérhető szerepet játszik Magyarország turizmusában
Pozitív externáliák érvényesülnek
Dinamikusan növekvő számú kerékpározó és kerékpáros turista
Kerékpározás, mint komplex turisztikai termék kialakul
Pozitív imázskép jön létre
Igényeket kielégítő összetételű és színvonalú kínálat
Koordinált, tudatos fejlesztések és kommunikáció
Infrastruktúra megfelelően kiépített
Turisztikai szolgáltatók/ szolgáltatás nagy számban
Hatékony szervezeti háttér és aktív partnerség
Tájékoztatás, marketing, információ széles körű
Pozitív szemlélet
▪Összefüggő útvonalhálózat
▪Akadálymentes útvonalak
▪Biztonságos útvonalak
▪Attrakciók bekötése megvalósul
▪Tematizált szakaszok, útvonalak jönnek létre
▪Utak minősége, karbantartása megfelelő
▪Útirányjelző táblarendszer kiépített
▪Biztonságos kerékpártárolás megoldott
▪Pihenők, vízvételi lehetőségek WC-k, csomagmegőrzők állnak rendelkezésre
▪Egységes kerékpárosbarát szálláshely-hálózat
▪Kerékpárszervizek, kölcsönzők nagy számban
▪Általánosan kedvező nyitvatartási idő
▪Kerékpárszállítás megoldott
▪Kikötők megfelelő összeköttetésben állnak
▪Kerékpáros rendezvények nagy számban, rendezvény-naptár összehangolt
▪Egyéb események, programok kerékpárosbarát jellege létrejön
▪Csomagajánlatok, utazási irodák ajánlatai állnak rendelkezésre
▪Hatékony koordináló szervezet (megfelelő finanszírozással)
▪Kialakult területi együttműködések
▪Hatékony szakmai és civil együttműködések
▪Támogató állami szerepvállalás
▪Finanszírozás megoldott
▪Stratégiai tervek rendelkezésre állnak
▪Aktív partnerségek
▪Jogszabályi háttér megfelelő
▪Támogatási rendszer megfelelő, vállalkozás-ösztönző
▪Megfelelő tájékoztatás, információközlés
▪Naprakész térképek
▪Egységes online információs rendszer működik
▪Pozitív és egységes kerékpáros arculat
▪Országos marketingaktivitás erős
▪Kerékpáros turisztikai programok nagy számban
▪Kerékpáros információs központok működnek
▪Primer piaci információk folyamatos gyűjtése megvalósul
▪Javuló közlekedési morál
▪Kerékpáros, mint egyenrangú közlekedési mód elfogadása javul
▪Kerékpáros életmódra nevelés bővül
▪Szemléletváltás elindul (szolgáltatóknál, önkormányzatoknál, turistáknál egyaránt)

4.4. INDIKÁTOROK

Az alábbiakban a célkitűzések elérésének mérésére szolgáló indikátorokat határozzuk meg:

- Az output indikátorok a közvetlen célok;
- Az eredményindikátorok a közvetett célok,
- A hatásindikátorok pedig az externáliák

teljesülését hivatottak mérni.

Az indikátorok mellett megadjuk a jelenlegi, azaz a bázisérték adatforrását, valamint azt, hogy az elérendő célértéket milyen forrásból lehet majd beszerezni. Mivel jelenleg igen korlátozottan állnak rendelkezésre statisztikai adatok az érintett, és a célkitűzések referencia időszakon belüli teljesülését vagy elmaradását reprezentáló mutatók bázisértékeire vonatkozóan, ezért ezen indikátorok esetében a bázisérték és a célérték meghatározása is a stratégia végrehajtásának egyik feladatát jelenti (ezt a „nincs adat” jelzi).

Az alábbi indikátorok javaslatok, az irányító szervezet feladata és hatásköre a ténylegesen alkalmazott indikátorok kiválasztása és ezek monitorálása.

Indikátor neve	Mérték-egység	Kiindulási érték	Vég-érték	Végérték elérésének időpontja	Indikátor forrása
Output indikátorok					
Kialakított összefüggő országos OTrT gerinchálózati elemek száma	db	0	4	2015	Bázisérték: Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) Célérték: KKK nyilvántartása
Kerékpárosbarát országos, regionális és mellékútvonalak hossza	km	n.a.	n.a.	2015	Bázisérték: meghatározandó! Célérték: meghatározandó! Forrás: KKK, helyi, regionális és nemzeti TDM szervezetek, ill. ROP és KÖZOP IH nyilvántartása, pályázatok előrehaladási és projektellenőrzési jelentései
Mindkét irányban útirányjelző táblarendszerrel jelölt kerékpáros útvonalak aránya (adott időszakban meglévő / kiépített összes kerékpáros útvonalhoz viszonyítva)	%	n.a.	55%	2015	Bázisérték: meghatározandó! Célérték: KKK, helyi, regionális és nemzeti TDM szervezetek nyilvántartása, ROP és KÖZOP IH nyilvántartása, pályázatok előrehaladási és projektellenőrzési jelentései
Országos centralizált koordináló szervezet megléte	igen/ nem	nem	igen	2010	Bázisérték: – Célérték: –
Nemzeti TDM szervezet megléte	igen/ nem	nem	igen	2014	Bázisérték: – Célérték: –
Ernyőszervezetként működő országos civil összefogás	db	0	1	2010	Bázisérték: – Célérték: –
Országosan elfogadott egységes minősítési rendszer – infrastruktúrára	db	0	1	2011	Bázisérték: – Célérték: KKK nyilvántartása
Országosan elfogadott egységes minősítési rendszer – szolgáltatásokra, desztinációkra	db	0	1	2011	Bázisérték: – Célérték: minősítést végző civil szervezet szabályzata
Országos, elfogadott kerékpáros turizmus marketingstratégia és arculati terv megléte	db	0	1	2010	Bázisérték: – Célérték: ÖM nyilvántartása
Regionális kerékpáros turizmus marketingstratégia	db	n.a.	n.a.	2012	Bázisérték: meghatározandó! Célérték: meghatározandó! ROP IH nyilvántartása, regionális TDM szerveztek nyilvántartása

Indikátor neve	Mérték-egység	Kiindulási érték	Vég-érték	Végérték elérésének időpontja	Indikátor forrása
Országos piacfelmérések száma, kapcsolódó témában	db/év	0	1-2	2010-től évente	Bázisérték: – Célérték: ÖM / koordináló szervezet nyilvántartása
Aktuális országos kerékpáros turisztikai adatbázis és interaktív portál elindítása	db	0	1	2010	Bázisérték: – Célérték: ÖM, KKK / koordináló szervezet nyilvántartása
Aktuális országos kerékpáros térkép megjelentetése	db/év	1	1	2010-től évente	Bázisérték: Magyar Turizmus Zrt. Célérték: Magyar Turizmus Zrt.
Kerékpárosbarát (kerékpárszállításra alkalmas) vasúti kocsikon szállítható kerékpárok száma összesen, a fő desztinációkba	db	n.a.	n.a	2012	Bázisérték: meghatározandó! Forrás: MÁV nyilvántartása Célérték: meghatározandó! Forrás: MÁV nyilvántartása
Eredményindikátorok					
1 napon belüli kerékpáros kirándulások száma	millió db	16	19,85	2015	Bázis: EuroVelo Study 2009 Hazai felmérés szükséges a pontosítására! Célérték: primer felmérés; szolgáltatók adatszolgáltatásai
1 napon belüli kerékpáros kirándulások növekedési üteme	%/év	-	6	2011-től évente	Bázis: – Célérték: primer felmérés; szolgáltatók adatszolgáltatásai
Többnapos kerékpáros utazások száma	millió db	0,2	0,35	2015	Bázis: EuroVelo Study 2009 Hazai felmérés szükséges a pontosítására! Célérték: primer felmérés; szolgáltatók adatszolgáltatásai
Többnapos kerékpáros utazások növekedési üteme	%/év	-	5	2011-től évente	Bázis: – Célérték: primer felmérés; szolgáltatók adatszolgáltatásai
Többnapos kerékpáros utazások tartózkodási ideje	nap	4	6	2015	Bázis: kérdőíves felmérés Célérték: primer felmérés; szolgáltatók adatszolgáltatásai
Kerékpáros turisták által eltöltött vendégéjszakák száma	millió vendégéj	0,6	1,75	2015	Bázis: EuroVelo Study 2009; kérdőíves felmérés Hazai felmérés szükséges a pontosítására! Célérték: KSH adatgyűjtés (szolgáltatók adatszolgáltatása)
Szezonon kívüli kerékpáros utazások aránya	%	45	60	2015	Bázis: kérdőíves felmérés Célérték: primer felmérés; szolgáltatók adatszolgáltatásai

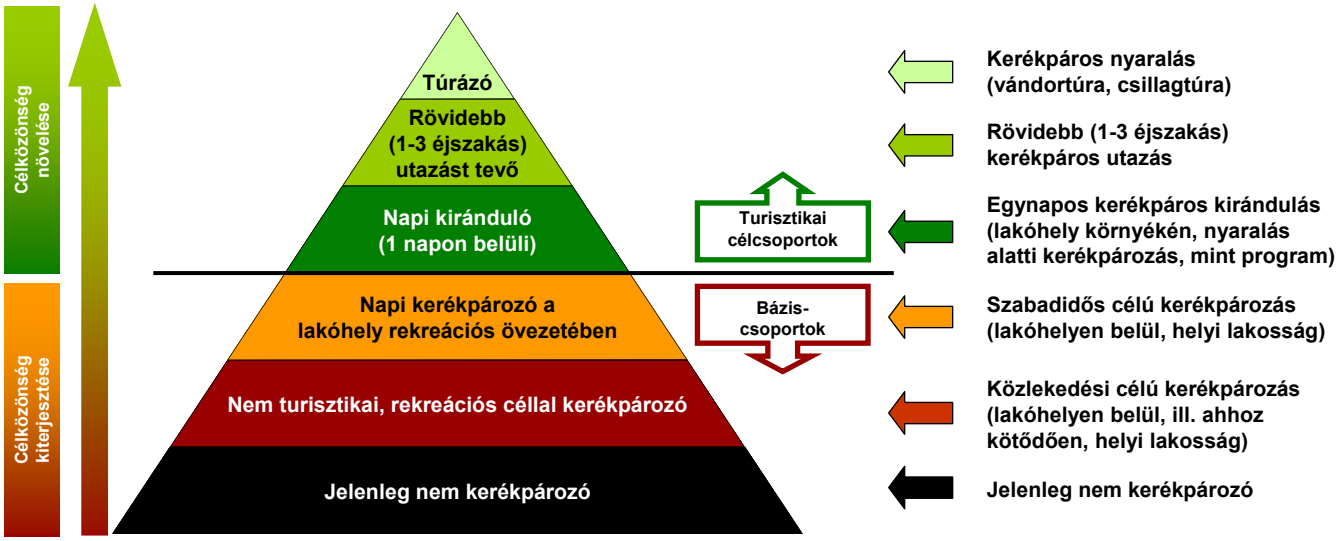
Indikátor neve	Mérték-egység	Kiindulási érték	Vég-érték	Végérték elérésének időpontja	Indikátor forrása
Kerékpárral megtett utazások aránya az összes utazás számához viszonyítva	%	2	5	2015	Bázis: EuroVelo Study 2009, KSH Hazai felméréssel pontosítandó! Célérték: primer felmérés; szolgáltatók adatszolgáltatásai, KSH
Kerékpáros kirándulások fejenkénti költése	Ft/út	2000	3500	2015	Bázis: kérdőíves felmérés Célérték: primer felmérés; szolgáltatók adatszolgáltatásai
Többnapos kerékpáros utazások fejenkénti, napi költése	Ft/nap	5000	10000	2015	Bázis: kérdőíves felmérés Célérték: primer felmérés; szolgáltatók adatszolgáltatásai
Megrendezésre kerülő nemzetközi kerékpáros események száma	db	n.a.	3	2012-től, évente	Bázis: meghatározandó! Forrás: érintett szervezetek (MT Zrt., civil szervezetek) nyilvántartásai Célérték: Magyar Turizmus Zrt., minisztériumok / TDM szervezetek nyilvántartásai
Kerékpáros kirándulásokhoz rendelkezésre álló lehetőségek megítélése	Pontszám (8-as skálán	4,26	6,5	2015	Bázis: kérdőíves felmérés Célérték: primer felmérés
Többnapos kerékpáros utazáshoz rendelkezésre álló lehetőségek megítélése	Pontszám (8-as skálán)	3,96	5,5	2015	Bázis: kérdőíves felmérés Célérték: primer felmérés
Hatásindikátorok					
Kerékpárosokat ért, személyi sérüléssel járó balesetek aránya az összes közúti balesethez viszonyítva	%	15	10	2015	Bázisérték: ORFK statisztikák, www.lelegzet.hu alapján becsült Célértékek: ORFK és KSH statisztikák, települések adatszolgáltatása
Közvetett turisztikai bevételek	€/út	30	40	2015	Bázisérték: Sustrans Monitoring Report 2008 alapján becsült Hazai felméréssel pontosítandó! Célértékek: ÖM / TDM szervezet felmérései, települések, szolgáltatók adatszolgáltatása

Indikátor neve	Mérték-egység	Kiindulási érték	Vég-érték	Végérték elérésének időpontja	Indikátor forrása
Országos, egységes minősítési rendszerben minősített szálláshely szolgáltatók száma	db	0	500	2015	Bázis: – Célérték: minősítést végző szervezet nyilvántartása
Teremtett, illetve megőrzött munkahelyek száma (közvetve és közvetlenül)	fő	-	10000	2015	Bázisérték: Sustrans Monitoring Report 2008 alapján becsült Hazai felmérések alapján pontosítandó! Célértékek: ÖM / TDM szervezet felmérései, települések, szolgáltatók adatszolgáltatása
CO_2 ekv. kibocsátás mennyiségének csökkenése	tonna	8000	13000	2015	Bázisérték: primer felmérés (autós utazások aránya), becsült kerékpáros utazás-növekedés, Sustrans Monitoring Report 2008 alapján becsült. Módszertan és számítás pontosítandó! Célértékek: forgalomszámlálás, kibocsátásmérés, primer felmérések (TDM szervezetek, minisztériumok, civil szervezetek)
CO_2 ekv. kibocsátás csökkenésének értéke	millió Ft	70	110	2015	
Használók haszna	milliárd Ft	78	105	2015	Bázis: TransLink Public Bike System Feasibility Study Módszertan és számítás pontosítandó! Célérték: primer felmérések, számítások
Externális hasznok	milliárd Ft	170	230	2015	Bázis: TransLink Public Bike System Feasibility Study Módszertan és számítás pontosítandó! Célérték: primer felmérések, számítások
Kerékpározás, mint szabadidős forma megítélése	pontszám	n.a.	n.a.	2015	Bázisérték: meghatározandó! Célérték: meghatározandó! Forrás: primer felmérések
Eladott kerékpárok száma	db	300 000	350 000	2015, évente	Bázisérték: Magyar Kerékpáripari és Kereskedelmi Szövetség és Magyar Kerékpárosklub publikációja Célérték: primer felmérések
Egészségügyi bevételek – kerékpáros kirándulások	millió €	43,1	53,5	2015	Bázis- és célérték: Health Economic Assessment Tool for Cyling (WHO)
Egészségügyi bevételek – kerékpáros utazások	millió €	3	7,8	2015	Módszertan és számítás az alapadatok tisztásával pontosítandó!

5. CÉLCSOPORT-KÉPZÉS ÉS POZÍCIONÁLÁS

5.1. A KERÉKPÁROS TURIZMUS KÖZVETLEN CÉLCSOPORTJAI = A JELENLEGI ÉS POTENCIÁLIS KERÉKPÁROS TURISTÁK

A kerékpáros turizmus célközönségét többféle ismérv alapján szegmentálhatjuk: ezen változók vonatkozhatnak a motivációra, a szegmensek leíró jellemzőire (pl. kor, családi életciklus, jövedelmi helyzet). A nemzetközi gyakorlatban használt, az utazás időtartama szerinti szegmentálásnál a kerékpározás célcsoportjainak nagyságát, és az egyes szegmensek egymásra épülését az alábbi piramis szemléleti[46]:



E szegmensek közül, a kerékpáros turizmus közvetlen célcsoportjainak a piramis felső három csoportját tekintjük, azzal a fontos megjegyzéssel, hogy a piramis alapjaként ábrázolt napi – nem turisztikai – céllal, illetve a jelenleg nem kerékpározók adhatják a turisztikai szegmensek bázisát, potenciális célcsoportjait, azaz a szemléletformálást ezen csoportoknál szükséges elkezdeni!

A célközönség növelésének, a célcsoportok kiterjesztésének alapelve tehát az, hogy a piramist minél laposabbá tegyük, azaz az egyes szegmenseket a „feljebb lépésre" ösztönözzük: a fokozatosság elvét követve, a napi kerékpározókból először a lakóhely rekreációs övezetében biciklizők, majd napi kiránduló válhat (illetve egymást kölcsönösen erősítő folyamat részeként fordítva is), pozitív tapasztalatok és élmények esetén pedig rövidebb, majd hosszabb kerékpáros utazásokat tehet.

- Báziscsoportok esetében tehát a cél, hogy minél több új belépőt generáljunk a turisztikai piacra, azaz minél nagyobb közönséget nyerjünk meg a korábban egyáltalán nem, vagy turisztikai céllal nem kerékpározók közül.
- A turisztikai célcsoportok esetében pedig a célközönség nagyságának, valamint a kerékpáros utazások számának és hosszának a növelése, illetve az eszközökkel és szolgáltatásokkal szemben az igényszint növelése a cél.

A megnyerés „esélyei" (amely függ adott szegmens jelenlegi kerékpározási hajlandóságától, valamint a „feljebb lépés" infrastrukturális adottságaiból, jövedelmi kérdéseiből adódó lehetőségétől), és a célcsoport potenciális piacmérete alapján:

[46] Forrás: Claudia Krieger: Touristische Projekte; Cycling Tourists: Who they are, what they want and how they improve regional economy, Velo-City Munich 2007 – saját fordítás és újraszerkesztés (http://www.slideshare.net/PSWE/european-funding-for-cycling-iniatives-in-new-member-states alapján)

Jelenleg hely a piramisban	Cél
Elsődleges célcsoportok	
Lakóhely rekreációs övezetében kerékpározó	➔ Napi kirándulóvá váljon
Napi kiránduló	➔ Kirándulás gyakoriságának növelése ➔ Rövidebb (1-2 éjszakás) utazóvá váljon
Másodlagos célcsoportok	
Rövidebb utazásokat tevő	➔ Rövidebb utazások gyakoriságának növelése ➔ Hosszabb utazásokon részt vevő legyen
Hosszabb utazásokon részt vevő	➔ Hosszabb utazások gyakoriságának növelése
Harmadlagos célcsoportok	
Nem turisztikai/rekreációs céllal kerékpározó	➔ Lakóhely rekreációs övezetében kerékpározóvá váljon ➔ Nyaralás alatti kerékpározóvá váljon
Nem kerékpározó	➔ Napi kerékpározóvá váljon ➔ Lakóhely rekreációs övezetében kerékpározóvá váljon ➔ Nyaralás alatti kerékpározóvá váljon

A fejlesztéseknek tehát elsőként a helyi igényekből kell kiindulnia, **cél, hogy a mindennapi élet részévé váljon a kerékpározás**. A turizmus erre az alapigényre és alapinfrastruktúrára kapcsolódhat rá! A célcsoportok megnyerése természetesen **megfelelő kínálattal és kommunikációval** lehetséges, mely feladatokat a releváns fejezetekben mutatjuk be.

Korcsoport és motiváció szerinti szegmentálás

A kerékpáros turizmus célcsoportjainak egyértelmű körülhatárolását nehezíti, hogy a célközönség jellemzően összetett, utazásait, kirándulásait nem kizárólag, illetve gyakran nem elsősorban a kerékpározás, hanem az alapmotiváció (pl. kulturális örökség meglátogatása, természet élvezete, stb.) határozza meg. Ennek megfelelően, a célcsoportok megnyerésénél és kiterjesztésénél a fő cél az, hogy minél nagyobb célközönség számára legyen vonzó alternatíva az alapmotivációként felkeresett látnivaló, programlehetőség kerékpáros megközelítése.

Az alábbi táblázatban az utazás időtartama és korcsoport szerint mutatjuk be a jelentősebb turisztikai célú utazások becsült arányát[47], valamint ezek kapcsolódását a kerékpáros turizmushoz (kérdőíves felmérés eredményei alapján):

[47] Alapinformációk: Magyar Turizmus Zrt. a Turizmus Magyarországon 2008 c. kiadványában szereplő motivációs megoszlás; az egynapos utazások motivációit bemutató a Magyar Turizmus ZRt. - M.Á.S.T. Piac- és Közvéleménykutató Társaság A magyar lakosság utazási szokásai, 2005 c. kiadvány.

Korcsoport	Jellemző	1 napos kirándulások	2-4 napos utazások	Többnapos utazások
Fiatalok	16-24 évesek Szervezett, csoportos kirándulások	**Iskolai kirándulások, táborok**	**Iskolai kirándulások, táborok**	**Vízparti üdülés** Iskolai táborok Aktív turizmus
Fiatal felnőttek	25-34 évesek; gyermektelenek Párral, illetve nagyobb társasággal utazók Közepes jövedelem, magas diszkrecionális résszel Magasabb iskolai végzettség	**Kerékpározás, egyéb aktív időtöltés** **Kulturális turizmus** Kirándulás, ökoturizmus Vízparti üdülés Gasztroturizmus	**Vízparti üdülés** **Kerékpározás, egyéb aktív időtöltés** **Gasztroturizmus** Kulturális turizmus Kirándulás, ökoturizmus Egészségturizmus	Kerékpározás, egyéb aktív időtöltés **Vízparti üdülés**
Kisgyermekes családok	25-34 évesek Családdal (kisebb gyermekkel) utazók Közepes jövedelműek, alacsonyabb diszkrecionális résszel		**Vízparti üdülés** **Egészségturizmus** Kirándulás, ökoturizmus	**Vízparti üdülés**
Középkorú családosok	35-45 évesek Családdal (nagyobb gyermekkel) utazók 3-4 fős úti társaság Magasabb jövedelem, közepes diszkrecionális résszel Magasabb iskolai végzettség	**Kerékpározás, egyéb aktív időtöltés** **Kulturális turizmus** **Kirándulás, ökoturizmus** Vízparti üdülés Gasztroturizmus Rendezvényturizmus	**Vízparti üdülés** **Kerékpározás, egyéb aktív időtöltés** **Egészségturizmus** Kulturális turizmus Kirándulás, ökoturizmus	**Vízparti üdülés** Kerékpározás, egyéb aktív időtöltés Kulturális turizmus Kirándulás, ökoturizmus Egészségturizmus
Középkorúak	46-65 évesek Párral utazók Magasabb iskolai végzettség és jövedelem, magasabb diszkrecionális résszel	**Kerékpározás, egyéb aktív időtöltés** **Kulturális turizmus** **Kirándulás, ökoturizmus** **Gasztroturizmus** **Egészségturizmus** **Rendezvényturizmus**	**Kulturális turizmus** **Kirándulás, ökoturizmus** **Egészségturizmus** Gasztroturizmus Vízparti üdülés Kerékpározás, egyéb aktív időtöltés	Vízparti üdülés **Kulturális turizmus** **Kirándulás, ökoturizmus** Egészségturizmus
Idősebbek	65 év felettiek Párral, vagy csoporttal utazók Alacsonyabb jövedelműek, alacsonyabb diszkrecionális résszel		**Kulturális turizmus** **Kirándulás, ökoturizmus** Egészségturizmus Rendezvényturizmus	**Egészségturizmus** Kulturális turizmus Vízparti üdülés Vallási turizmus

Elsődleges Másodlagos Kiegészítő

További szegmentálási szempontok:

- Küldőterület szerinti szegmentálás:
  - Elsődleges célcsoport: belföldi lakosok, kiemelten a mintarégiók közelében élők
  - Másodlagos célcsoport: külföldi turisták (a szegmens várható méretéből adódóan – összehasonlítva a belföldi célcsoport potenciális piacméretével – rövid-, illetve középtávon másodlagos célcsoportnak tekinthető).
    A fő küldőterületek közé tartozhatnak:
    - Egyrészt, az egyéb – elsősorban rekreációs – motivációval hazánkba (főként a Balatonra) érkező kerékpározást szabadidős tevékenységként űző külföldi turisták, főként osztrákok, németek, lengyelek, britek, hollandok, olaszok
    - Másrészt, a hosszabb távú kerékpáros utazásoknál a hagyományos kerékpáros országok, pl. Németország, Ausztria, Dánia, Hollandia
- Jövedelmi helyzet és iskolai végzettség szerinti szegmentálás:
  - Elsődleges célcsoport: mind a nemzetközi trendek, mind a belföldi felmérések alapján, a kerékpáros utazások fő célcsoportját a magasabb iskolai végzettségű, jobb anyagi körülmények között élők alkotják
  - Másodlagos célcsoport: alacsonyabb jövedelmi helyzetűek, elsősorban a napi kirándulásoknál

Összességében tehát, a kerékpáros turizmus kiemelt célcsoportját jelentik a magasabb iskolai végzettségű és jövedelmi helyzetű, belföldi fiatal felnőttek, a középkorú (nagyobb gyermekes) családosok és a középkorúak, valamint – elsősorban bizonyos területi egységeknél – a külföldi (német, osztrák, holland, lengyel és dán) hasonló korosztályokba tartozó turisták.

Adott régió által megnyerhető célcsoportok jellemzői a regionális adottságoktól függően alakulnak (adott régió turisztikai termékei szerint), így a célcsoport-képzés pontosítása a regionális kerékpáros turizmusfejlesztési stratégiák feladatkörébe utalt, piackutatásra alapozott feladat.

Potenciális piacméret

Jelenleg nem állnak rendelkezésre pontos felmérések a hazai kerékpáros turisták számáról, így kizárólag az EuroVelo Monitoring Report 2008 c. tanulmányában meghatározott mutatókra, más országok statisztikai adataira, valamint a hazai általános turisztikai trendekre támaszkodhatunk, amelyek azonban jó megközelítést és alapot adnak a potenciális piacméret meghatározásához.

Kerékpáros kirándulások potenciális piacmérete:

Kerékpáros kirándulás	Adat	Adatforrás
Egynapos utazáson résztvevők aránya az összes kirándulásszámra vetítve (%)	63	Magyar Turizmus Zrt.
Egynapos utazáson résztvevők száma (fő/év)	6 300 000	Számítás
Kerékpáros kirándulás éves gyakorisága (db/fő)	4,5	Kérdőíves felmérés
Kerékpáros kirándulás éves száma = potenciális piacméret (db)	28 350 000	Számítás
Jelenlegi kerékpáros kirándulások száma (db)	16 000 000	EuroVelo jelentés
Jelenlegi kerékpáros kirándulások aránya az összes kirándulásszámra vetítve (%)	56	Számítás
Elérendő részarány (2015-ig; %)	70	Becslés
Elérendő kirándulásszám (2015-ig) = elérhető piacméret (db)	**19 845 000**	Számítás
Belföldiek részaránya (%)	100	Nemzetközi példák

Kerékpáros utazások potenciális piacmérete:

Kerékpáros utazás	Adat	Adatforrás
Többnapos utazáson résztvevők aránya (%)	58	Magyar Turizmus Zrt.
Többnapos utazáson résztvevők száma (fő/év)	5 800 000	Számítás
Kerékpáros utazások éves gyakorisága (db/fő)	2	Kérdőíves felmérés
Kerékpáros utazások éves száma = potenciális piacméret (db)	11 600 000	Számítás
Jelenlegi kerékpáros utazások száma (db/év)	200 000	EuroVelo jelentés
Jelenlegi kerékpáros utazások aránya az összes utazásszámra vetítve (%)	1,7	Számítás
Elérendő részarány (2015-ig; %)	3,0	Becslés (példák)
Elérendő utazásszám (2015-ig) = elérhető piacméret (db)	**348 000**	Számítás
Belföldiek részaránya (%)	95	Nemzetközi példák
Külföldiek részaránya (%)	5	Nemzetközi példák

Pozícionálási stratégia

A kerékpáros turizmus pozícionálási stratégiájának hangsúlyai:

- más turisztikai termékekkel együtt kialakított komplex kínálat
- mindenki számára vonzó szabadidő-eltöltési forma, szabadidőben is természetes közlekedési mód
- optimális adottságok az országban (változatos tájak, mindenki megtalálja a számára megfelelő nehézségű, vonalvezetésű, környezetű)
- természetközelség, felfedezés (új belépők meggyőzése)
- egészségmegőrzés (új belépők meggyőzése)
- környezetszennyezés csökkentése, környezettudatos életmód (új belépők meggyőzése)
- társasági életforma

A kerékpáros turizmus pozícionálási stratégiája tehát, hogy a **kerékpározás olyan aktív kikapcsolódási forma, amely az egészség megőrzése és a környezetterhelés csökkentése mellett biztosítja a természeti értékek, kulturális és egyéb látnivalók felfedezését. Mindenki számára hozzáférhető és élménydús utazást biztosít**, legyen szó fiatalokból álló társaságokról, családokról vagy idősebbekről, nehezebb vagy könnyebb útvonalakat preferálókról, a puszták, a vízpartok, hegyvidékek vagy az épített környezet kedvelőiről.

5.2. A KERÉKPÁROS TURIZMUS TOVÁBBI CÉLCSOPORTJAI ÉS ÉRINTETTJEI

A turisták mellett, a kerékpáros turizmusfejlesztési stratégia kiemelt célcsoportként kezeli a szolgáltatói réteget, azaz azokat a piaci szereplőket, amelyek kínálata elengedhetetlen a megfelelő minőségű és összetételű szolgáltatás-együttes kialakításához, így nélkülözhetetlen szerepet játszanak a kerékpáros turizmus fejlődésében:

- Szálláshelyek
- Vendéglátóhelyek
- Kerékpárkölcsönzőket és szervizeket működtető szolgáltatók
- Közlekedési vállalatok, szolgáltatók
- Más turisztikai ágazatban tevékenykedők
- Utazási irodák, utazásszervezők
- Egyéb szolgáltatók

Fontos érintettek a helyi és megyei önkormányzatok, mint a kerékpáros alapinfrastruktúra jelentős részének tulajdonosai és fenntartói.

Speciális helyzetű célcsoportot jelent a helyi – azaz a fejlesztések környezetében élő, oda nem turistaként érkező – lakosság:

- Egyrészt, bizonyos kínálati elemek használóiként azok közvetlen célcsoportját jelentik (ebben az esetben a turisták, mint célcsoport közé „sorolandók”);
- Másrészt, mint potenciális vállalkozói réteg a szolgáltatói háttér kialakításában is szerepet játszanak (akár üzleti vállalkozás, akár kiegészítő jövedelemszerzési lehetőségként);

- Harmadrészt, a lakosság, mint a települési imázs (ti. humán erőforrások, vendégszeretet és miliő) és a várostermék (pl. munkaerő, fizetőképes kereslet, környezetét formáló polgár) egyik meghatározó tényezője befolyással van annak alakulására is, így a városmarketing egyik „eszközeként" működik.

A további érintett szereplők közé sorolhatók a különböző szakhatóságok, kerékpáros civil szervezetek, médiumok, kapcsolódó turizmuságak érdekképviseleti szervei, nemzetközi kerékpáros szervezetek, környezetvédelmi szervezetek, szakértők, oktatási intézmények.

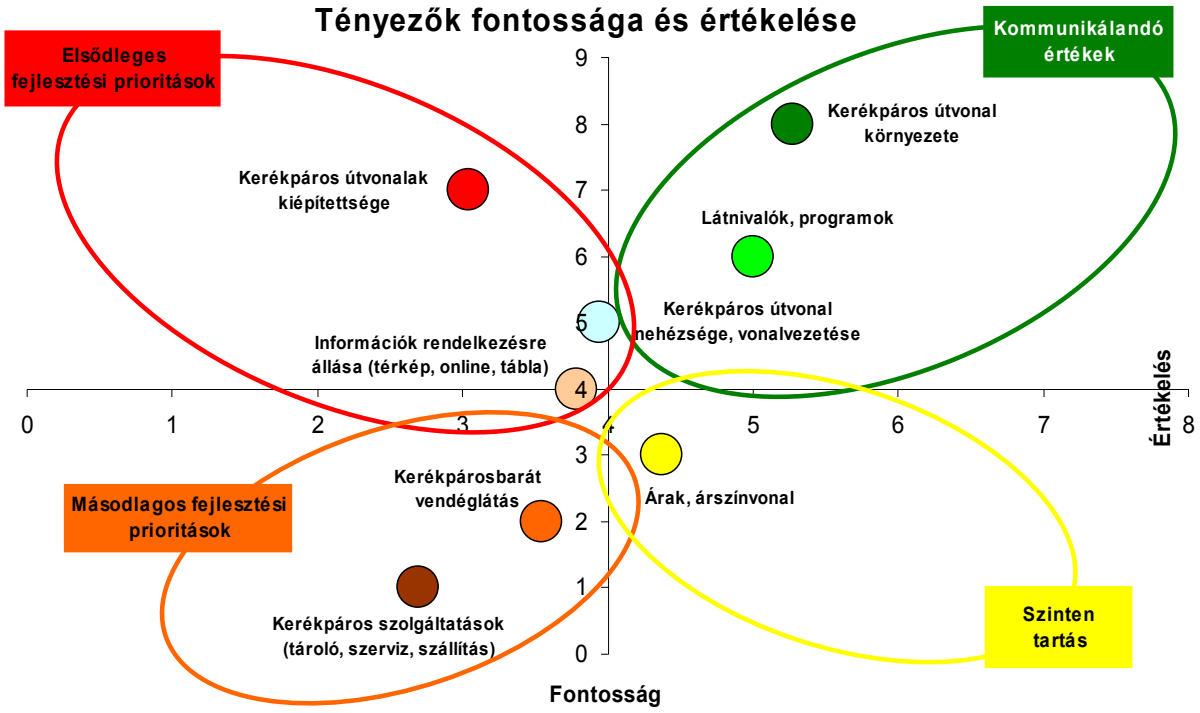
Ezen célcsoportok esetében a piacméret meghatározása nem releváns, a **pozícionálási stratégia pedig a kerékpáros turizmus, mint jövedelmezőséget biztosító és számos pozitív társadalmi, gazdasági és környezeti externáliával bíró turisztikai termék, termékrész tudatosítására irányulhat.**

6. A KERÉKPÁROS TURIZMUS FEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA

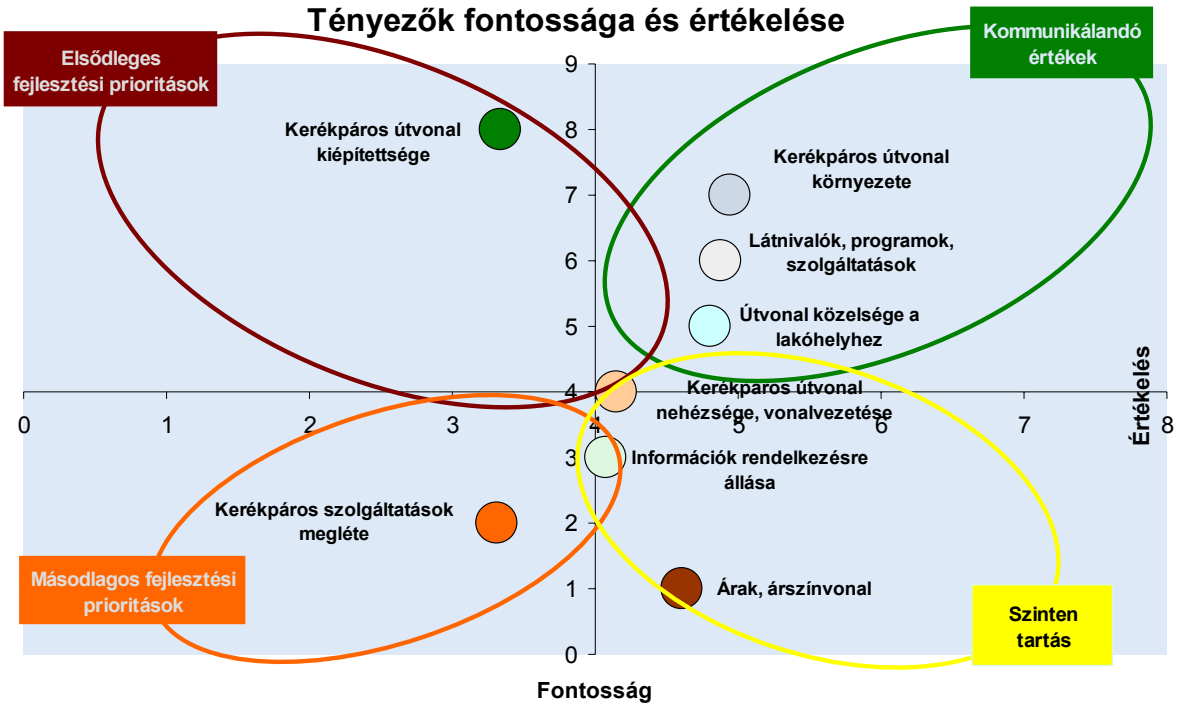
A stratégiaalkotás feladata a fejlesztési prioritások, módok és megoldások meghatározása: olyan – a helyzetfeltárás eredményeire alapozott – követendő irányvonalakat ad meg, amelyek mentén az egyes konkrét intézkedések tervezhetővé válnak. A stratégiaalkotás során a fejlesztendő terület, azaz a kerékpáros turizmus komplex megközelítése szükséges a szinergiák kiaknázása érdekében.

A **fejlesztési irányvonalak** meghatározásához a primer felmérések eredményeit használhatjuk fel, amelyek az alábbi prioritásokat jelölik ki a termékfejlesztés és a kommunikáció tekintetében:

Többnapos kerékpáros utazások:



Rövidebb kerékpáros kirándulások:



Fejlesztési prioritások:

Többnapos kerékpáros utazásoknál	Rövidebb kerékpáros kirándulásoknál
A kerékpárok lopásvédelmének javítása (különálló, kiemelt feladat)	
1. A kerékpáros útvonalak fejlesztése	
→ *Legfontosabb*: akadálymentes közlekedési lehetőség	
→ *Közepes fontosságú*: ▪ Összefüggő kerékpáros útvonalhálózat ▪ Tematikus útvonalak ▪ Változatos vonalvezetésű útvonalak ▪ Kerékpáros útvonalhoz közeli települések ▪ Kevésbé nehéz szakaszok	
→ *Kevésbé fontos*: ▪ Önálló kerékpárút a teljes útvonalon (a többnapos utazásoknál a válaszadók mindössze 9%-ának, a kirándulásoknál pedig 4%-ának jelent gondot, ha rövidebb szakaszokon kis gépjárműforgalmú közutakon kell biciklizni; és mindössze 12% ill. 16% az, aki kizárólag a gépjárműforgalomtól mentes útvonalakat tartja megfelelőnek a kerékpározáshoz) ▪ Kerékpáros útvonalhoz közeli települések ▪ Természetközeli, vízparti, erdős területeken vezető útvonalak	
→ *Legkevésbé fontos*: kizárólag síkvidék vagy nehéz terep	

Többnapos kerékpáros utazásoknál	Rövidebb kerékpáros kirándulásoknál
2. Tájékoztatás, információszolgáltatás fejlesztése	**2. Kerékpárosbarát infrastruktúra fejlesztése**
→ *Legfontosabb:* valamennyi kerékpáros útvonalról naprakész térképek, útikönyvek → *Közepes fontosságú*: információszerzési lehetőség útközben is; online információk → *Kevésbé fontos:* jelzett útvonalak	→ *Legfontosabb:* ▪ Biztonságos kerékpártároló valamennyi látnivalónál, pihenőhelynél → *Közepes fontosságú:* ▪ Zárt kerékpártároló valamennyi látnivalónál, pihenőhelynél ▪ Esőbeállók, pihenőhelyek az útvonal mentén → *Kevésbé fontos:* ▪ Kerékpár-szállítási lehetőség elsősorban vonaton, valamint más közösségi közlekedési eszközön ▪ Vendéglátóhelyek, éttermek → *Legkevésbé fontos:* ▪ Kerékpáros rendezvények
3. Kerékpárosbarát infrastruktúra fejlesztése	**3. Tájékoztatás, információszolgáltatás fejlesztése**
→ *Legfontosabb:* ▪ Biztonságos kerékpártároló valamennyi látnivalónál, pihenőhelynél ▪ Kerékpár-szállítási lehetőség elsősorban vonaton, valamint más közösségi közlekedési eszközön → *Közepes fontosságú:* ▪ Zárt kerékpártároló valamennyi látnivalónál, pihenőhelynél ▪ Kerékpárosbarát szálláshelyek (1éjszakás foglalási lehetőséggel) → *Kevésbé fontos:* ▪ Esőbeállók, pihenőhelyek az útvonal mentén ▪ Vendéglátóhelyek, éttermek ▪ Kerékpáros rendezvények	→ *Legfontosabb*: valamennyi kerékpáros útvonalról naprakész térképek, útikönyvek → *Kevésbé fontos:* ▪ Információszerzési lehetőség útközben is ▪ Online információk az út szervezéséhez ▪ Jelzett útvonalak
4. Árak, árszínvonal	
Az árszínvonal nem jelent fontos szempontot: se az alacsony árak (minőség rovására), se a magas, de minőséggel párosuló árszínvonal nem érzékelhető lényeges kritériumként, azaz átlagos árelfogadással számolhatunk.	

Az alábbi táblázat a fejlesztési prioritásokat, intézkedéscsoportokat foglalja össze:

Prioritások és intézkedések
6.1 Szervezeti háttér, együttműködések fejlesztése
6.2 Kínálatfejlesztés
6.2.1 Kerékpárosbarát útvonalak fejlesztése
6.2.1.1 Infrastruktúrafejlesztés
6.2.1.2 Infrastruktúrafejlesztés információtechnológiai és humán erőforrásbeli feltételeinek megteremtése
6.2.1.3 Infrastruktúrafejlesztés jogi hátterének kialakítása
6.2.2 Útirányjelző és információs táblarendszerek fejlesztése
6.2.3 Kerékpáros attrakciók fejlesztése
6.2.3.1 Kerékpáros attrakciók kialakítása
6.2.3.2 Kerékpáros programok, események fejlesztése
6.2.4 Turisztikai és kerékpáros szolgáltatások fejlesztése
6.2.4.1 Kerékpározás integrálása más közlekedési rendszerekbe
6.2.4.2 További háttérszolgáltatások fejlesztése
6.2.4.3 Minősítési rendszer kialakítása és bevezetése
6.2.4.4 Információszolgáltatás
6.2.5 Kerékpáros turizmus kapcsolása más turizmuságakhoz
6.2.6 Kínálatfejlesztés területi differenciálása
6.2.6.1 Kerékpáros desztinációk és magterületek lehatárolása
6.2.6.2 Kerékpáros desztinációk fejlesztése
6.3 Kerékpáros turizmus marketingjének fejlesztése
6.3.1 Árpolitika fejlesztése
6.3.2 Értékesítési politika fejlesztése
6.3.3 Marketingkommunikáció fejlesztése
6.3.3.1 Közvetett szerepelők és érintettek motiválása
6.3.3.2 Turisták ösztönzése
6.4 Monitoring
6.4.1 Marketing információs rendszer fejlesztése és monitoring tevékenység
6.4.2 Fejlesztési források felhasználására vonatkozó szempontrendszer kialakítása

A fejlesztési prioritások és intézkedések tartalmát, szempontrendszerét és feladatait a következő fejezetek részletezik.

6.1. SZERVEZETI HÁTTÉR, EGYÜTTMŰKÖDÉSEK FEJLESZTÉSE

A kerékpáros turizmus, mint turisztikai termék az országos turisztikai kínálat részét képezi, ezáltal a **Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégiában (NTS) foglalt szervezeti rendszerbe ágyazva szükséges a koordinációját, irányítását megvalósítani.**

Mint ahogy a helyzetfeltárásban bemutatásra került, a kerékpáros turizmus jelenlegi szervezeti rendszere nem kedvez az ágazat fejlődésének. Ez negatívan hat az NTS-ben is stratégiai célként említett[48], jelenleg kialakítás alatt álló TDM-rendszerre is, ugyanis jelenleg nem, vagy csak hiányosan állnak rendelkezésre azok a feltételek, amelyek az alulról építkező szervezet hatékony működését biztosíthatnák. Ezért a kerékpáros turizmus szervezeti átalakításának legfontosabb kritériumai:

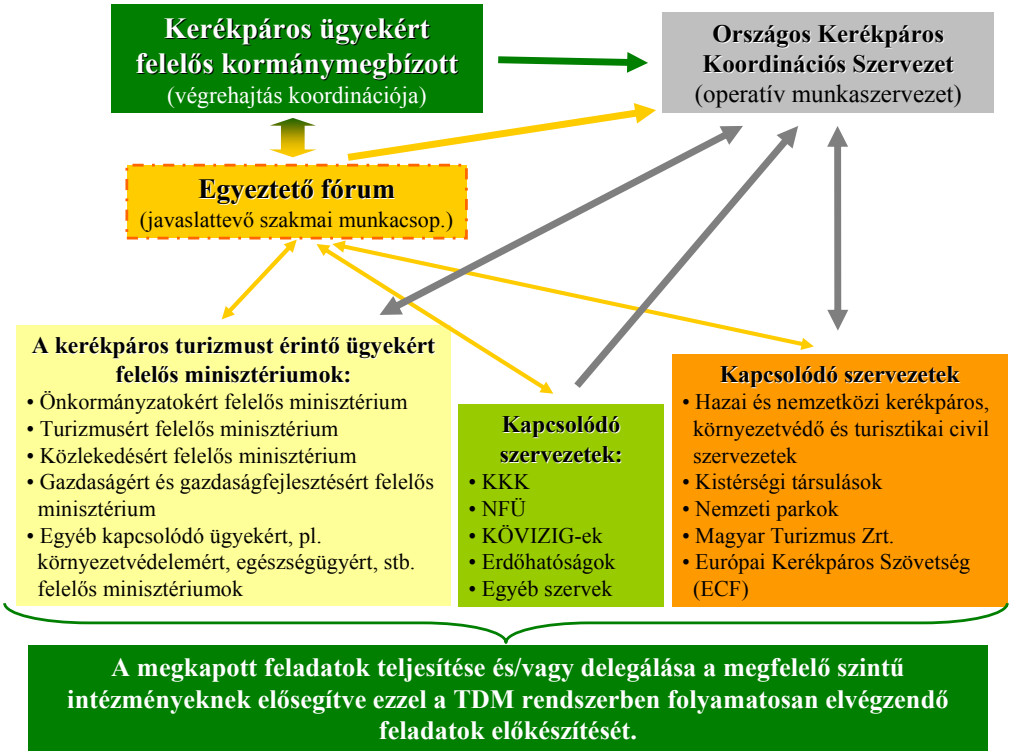
- Jól koordinált, a kerékpáros turizmus minden érintettjét és érdekeltjét összefogó együttműködési platform alakuljon ki (köz- és magánszférát egyaránt érintve),
- Nyújtson világos iránymutatást a TDM rendszer minden szintjén tevékenykedőknek a témához illeszkedő saját feladataikról.

[48] Forrás: Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2005-2013, 4.5 Hatékony működési rendszer kialakítása c. fejezet. 112. oldal, *A regionális fejlesztésért és felzárkóztatásért felelős tárca nélküli miniszter felügyelete alá tartozó kormányhivatal, 2005*

A szervezetfejlesztés célja, hogy folyamatos kommunikáció és kooperáció alakuljon ki az érintett szervezetek – kormányzati szervek, régiók, önkormányzatok, a vállalkozói szféra és a civil szervezetek – között a kerékpáros turizmus megalapozott fejlesztésének és zökkenőmentes működtetésének érdekében. Tekintettel arra, hogy az említett TDM rendszer kiépüléséhez még időre van szükség, ezért a szervezetfejlesztést két fázisban javasoljuk megoldani:

Az első fázis tartalmazná a jelenleg a kerékpáros turizmushoz kapcsolódó tárcák és egyéb szervezetek koordinációját, amely egy, a Kormány által kinevezett személy vagy szervezet feladata kell, hogy legyen. Ebben a fázisban szükséges elvégezni azokat a megalapozó munkákat, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a később kialakuló és működő TDM szervezetek már a konkrét, tesztelt mechanizmusokat tudják átvenni és működésükbe beépíteni. A kezdeti centralizált szervezeti rendszer mindenképpen indokolt a feladatok jelenlegi szétaprózottságának, ezáltal a hatékony fellépési lehetőség elmaradásának kezelésére.

1. fázis – ideális esetben 2010-2013-ig



Feladatok az első, centralizált fázisban

A Kormány által a feladat élére delegált koordinátor feladata a kapcsolódó tárcákkal, hatóságokkal, civil, gazdasági és egyéb szervezetekkel való kapcsolattartás a kerékpáros turizmus mellett a kerékpáros közlekedés területén is. Ez leghatékonyabban egy egyeztető fórum közbeiktatásával valósulhat meg, ahol az egyes résztvevők saját álláspontjukat kifejtve közvetíthetik a problémákat és javaslataikat a kerékpáros ügyekért felelős megbízott felé. A koordinátor pedig az észrevételek és javaslatok szintetizálásával utasítást adhat az egyes résztvevőknek a megoldások célirányos kidolgozására. Ahhoz, hogy ez zökkenőmentesen történjen, szükséges egy operatív munkaszervezet (Országos Kerékpáros Koordinációs Szervezet - OKKSZ) közbeiktatása, amely mind a kormánymegbízottal, mind pedig az érintettekkel szorosan együttműködve dolgozik. E szervezet feladatai többek között a következők:

- Az egyeztető fórumon elhangzottak szintetizálása és az ott felmerült feladatok delegálása az illetékes szervezeteknek, mely feladatok lehetnek pl.:
  - minősítő védjegyrendszer kidolgoztatása pályáztatás útján civil szervezetekkel,
  - ajánlások megfogalmaztatása az egyes hatóságokkal, minisztériumokkal a kerékpározás egyes részterületeire vonatkozóan,
  - szemléletformálással kapcsolatos feladatok koordinációja,

- → országos léptékű információs rendszer bevezetése,
- → országos marketingtevékenység finanszírozási feltételeinek a megteremtése.

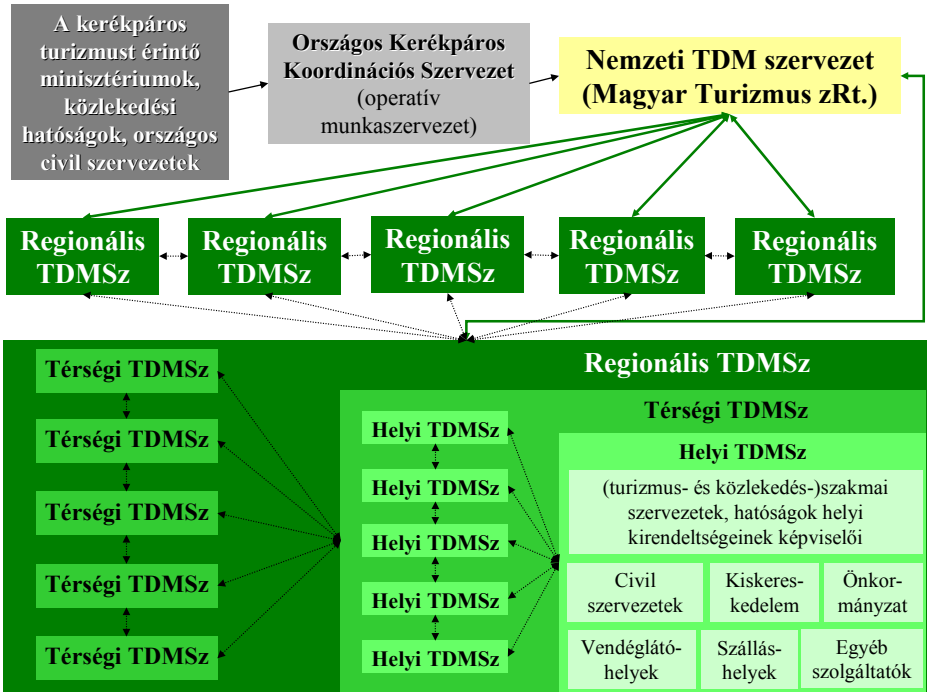
- Az egyes részterületek koordinációja és a feladatok megoldására operatív program és évenkénti részletes cselekvési terv kidolgozása,
- A megbízott technikai támogatása,
- Folyamatos kapcsolattartás az érintettekkel,
- Információnyújtás az aktuális témák státuszáról az érintettek számára.

Az OKKSZ legfontosabb szerepe, hogy összekötő kapocsként összefogja a rendszert, ugyanis ez a szervezet biztosíthatja a két fázis közötti zökkenőmentes átállást, valamint azt a tudásbázist, ami a későbbi TDM rendszer valamennyi szintjén tevékenykedőket segíti szakmai tanácsokkal és útmutatással. Tehát, míg az első szervezeti fázisban a kerékpáros ügyekért kinevezettet segíti operatív munkaszervezetként, a második fázisban a kerékpáros turizmus szakmai alapokon nyugvó koordináló segédszervezete és a nemzeti TDM szervezet (nem kifejezetten a turizmust érintő ügyekben eljáró) segítője lehet. Az operatív munkaszervezet létszáma a feladatellátáshoz szükséges kompetenciák, képességek és gyakorlat függvényében határozható meg.

A jelenleg fennálló legfontosabb, a kerékpáros turizmust érintő központi feladatok:

- *Jogszabályi háttér rendezése:* épített infrastruktúrára, szolgáltatási háttérre, egyéb (pl. KRESZ) vonatkozó jogszabályainak tisztázása és az ágazat szempontjából kedvező döntések meghozatalának elősegítése.
- *Biztonságos és akadálymentes kerékpáros útvonalhálózat kritériumainak meghatározása*, a kiépítendő kerékpáros útvonalaknál történő alkalmazása.
- *Gerinc útvonalhálózat kiépítésének kezdeményezése*
- *Oktatás, szemléletformálás:* KRESZ-oktatás, egyéb biztonsági előírások, a különböző kerékpárok előnyeinek a hangsúlyozására, a kerékpározás pozitív egészségügyi és környezetvédelmi hatásaira. A lakosság szemléletformálása érdekében a minisztériumok és egyéb szervezetek összefogásával kampányok indíthatók a kerékpározás pozitívumainak hangsúlyozásával.
- *Kerékpáros védjegy és minősítő rendszer kidolgoztatása:* célja, hogy a szolgáltatások összehasonlíthatóak és a látogatók számára már a látogatás előtt értékelhetőek legyenek. A védjegyrendszer kidolgozására, megvalósítására civil szervezet bevonása célszerű (feladatfinanszírozással, de többéves szerződéssel), a rendszer fenntartása már a befolyt tagdíjakból és egyéb saját – pl. hirdetési – bevételekből finanszírozható.
- *Kiadványok, egyéb kommunikációs aktivitások:* a kerékpározás országos médiumokban való kampányszerű és folyamatos megjelenése, valamint az ehhez kapcsolódó tájékoztató kiadványok, ingyenes turistatérképek biztosítása elengedhetetlen az ágazat fejlődéséhez.

2. fázis – ideális esetben 2014-től[49]



Feladatok a második, decentralizált fázisban

A szervezeti rendszer második fázisában a TDM rendszerre való átállás történik meg, valamint sor kerül az első fázisban kidolgozott stratégiák és intézkedési tervek alapján a feladatok megfelelő szintre való delegálására. Ennek koordináló szervezete az Országos Kerékpáros Koordinációs Szervezet.

A második fázisnak két alapvető feltétele van:
- Működjön a TDM rendszer minden szintje (nem feltétlenül mindenhol),
- Készüljenek el a kerékpározást és a kerékpáros turizmust érintő alapdokumentumok, szabványok, minősítések és megtörténjen a bennük szereplő egyszeri vagy ismétlődő feladatok delegálása a különböző területi szintek operatív szervezetei felé.

A rendszer kiépülését követően az OKKSZ feladatai közé tartozik:
- Az érintett, kerékpározással kapcsolatos szervezetekkel való kapcsolattartás,
- Információnyújtás az aktuális ügyek státuszáról,
- Az egyes feladatok koordinációja és leosztása a különböző területi szintekre,
- Rendszeres egyeztető fórumok összehívása és koordinálása.

A következőkben leginkább a turizmus irányítására térünk ki (természetesen továbbra is fenntartva a közlekedési és egyéb szempontok fontosságát).

Nemzeti szintű TDM szervezet (Magyar Turizmus Zrt.) feladatai közé tartozik:
- A kerékpáros turizmus, mint turisztikai termék felvétele a hangsúlyos termékek közé (nem feltétlenül kiemelt termékként, pl. aktív turizmust népszerűsítő kampányév keretében),
- Országos és nemzetközi kampányok szervezése, marketingkiadványok készítése,
- Nemzetközi kampányok szervezése, kiállításokon, vásárokon való részvétel,
- Országos kerékpáros turisztikai információs portál működtetése (alsóbb szintű TDM szervezetekkel együttműködve, illetve a feladatot delegálva civil szervezetnek),
- Együttműködések kialakítása nemzetközi marketingszervezetekkel,
- Kapcsolattartás a minisztériumokkal pótlólagos források beszerzése és az igényeik feltárása érdekében,

[49] Az átláthatóság biztosítása érdekében az együttműködő szervezetek közötti kapcsolatot szimbolikusan az ábrán nyilakkal jelöltük.

- Kapcsolattartás a szakmai és civil szervezetekkel, hatóságokkal az első szervezeti fázisban született megállapodások szerint,
- Kapcsolattartás a regionális TDM szervezetekkel, a Regionális Fejlesztési Tanácsokkal és a Regionális Marketingigazgatósággal,
- A kerékpáros turizmus marketingjének koordinációja, amelynek eszközei:
  - Partnerség kialakítása és fenntartása a regionális TDM szervezetekkel,
  - Tapasztalatcsere külföldi partnerszervezetekkel,
- Kutatások lefolytatása országos szinten a kerékpáros turizmus volumene változásának nyomon követésére, a kerékpáros turisták és kirándulók változó igényeinek feltérképezésére,
- Szoros kapcsolat az NFÜ-vel a források biztosítása és hatékony szétosztása érdekében.

Regionális szintű intézmények feladatai[50] és megvalósításuk eszközei:
A helyi és térségi TDM-ek összefogásából született regionális irányító-koordináló civil ernyőszervezet(ek) fő feladatai:

- A helyi/térségi összefogás, együttműködés ösztönzése, az érintettek közti kommunikáció összehangolása,
- Szoros együttműködés a nemzeti szintű TDM szervezettel, valamint az OKKSZ-szel,
- Állandó fórumbeszélgetések szervezése az érdekeltek/szereplők részvételével,
- Regionális szakértői és együttműködő központként való működés,
- Regionális kerékpáros stratégia és marketingkoncepció kidolgozása,
- Országos arculatba illeszkedő, a régió jegyeit is magán viselő arculat megteremtése,
- Adatgyűjtés és adatszolgáltatás az országos információs adatbázisokba, regionális információs rendszer működtetése,
- Kerékpáros életmódra nevelés segítése,
- A regionális szintű forrás-koncentráció és forrás-koordináció megvalósítása.

A helyi kerékpáros politikát koordináló szervezetek[51] feladatai és eszközeik:

- Szoros együttműködés a regionális TDM szervezettel és az OKKSZ-szel,
- Termék- és szolgáltatásfejlesztés ösztönzése (kerékpáros infrastruktúra és háttérszolgáltatások), valamint a helyi lakosok, autóval közlekedők szemléletformálása, kerékpáros szolgáltatások letelepülésének ösztönzése,
- Helyi, kistérségi kerékpáros útvonalak, helyi kerékpáros központok kialakítása,
- Nyilvántartás készítése és folyamatos vezetése a kerékpáros infrastruktúráról, a kerékpárosbarát szolgáltatókról, regionális információs rendszerekbe adatszolgáltatás,
- Tájékoztatás, táblarendszer kialakítása,
- Állandó fórumbeszélgetések szervezése az érdekeltek/szereplők részvételével,
- Rendezvények, programok, versenyek szervezése,
- Kapcsolatépítés hasonló vagy magasabb szintű, illetve külföldi szervezetekkel,
- Alternatív útvonalak kitáblázása, fejlesztése,
- Forrásallokáció és külső források megszerzése a kerékpáros turisztikai elemek fejlesztésére,
- A szolgáltatók ösztönzése az egységes minősítő rendszer alkalmazására,
- Helyi, térségi kerékpáros útvonalak fenntartása.

Amennyiben a fenti szervezetfejlesztésre nincs lehetőség, a szorosan a turizmusirányításhoz kapcsolódó feladatok az Önkormányzati Minisztérium Turisztikai Szakállamtitkárságának, 2014-től pedig a nemzeti TDM szervezetnek a feladat- és hatáskörébe utaltak, míg a kapcsolódó (pl. infrastruktúrafejlesztési) intézkedések felelőse a Kerékpáros Tárcaközi Bizottság, ajánlásokat megfogalmazva az illetékes minisztériumoknak, szervezeti egységeknek.

[50] Lásd: regionális marketingigazgatóságok, regionális idegenforgalmi bizottságok, regionális fejlesztési tanácsok és ügynökségek
[51] Lásd: önkormányzatok, Tourinform irodák, kistérségi társulások, helyi/térségi TDM szervezetek

6.2. KÍNÁLATFEJLESZTÉS

A kínálat fejlesztése során összetett módon szükséges kezelni a kerékpáros turizmus alap- és háttérszolgáltatásait, ezek feltételrendszerét. A stratégiai feladatok (meglévő kínálat összetételének, színvonalának, hozzáférésének javítása) megfogalmazásán túl szükség van új kínálati elemek kialakítására a vonzerőérték növelése, a célcsoportok igényeinek jobb kielégítése érdekében több területen is, amelyeket az alábbi fejezetek mutatnak be.

6.2.1 Kerékpárosbarát útvonalak fejlesztése

A korábbi fejlesztési tervek elsődleges célja volt a kerékpáros útvonalak összefüggőségének fejlesztése. Jelenleg e cél elérését az alábbi tényezők befolyásolják:

- Az EuroVelo keret és az országos főutak menti kerékpárutak fejlesztésére allokált útpénztári keretet átcsoportosították egyéb célokra. A legfontosabb EuroVelo nyomvonalakon (és a legjelentősebb közlekedésbiztonsági célú, főútvonalak menti nyomvonalakon) jelenleg nincsen pályázati lehetőség: az OTrT-ben rögzített gerinchálózaton kívüli regionális és helyi turisztikai nyomvonalak fejlesztése az egyes ROP-okban pályázható 2009-től.
- Az 1, 2, és 3 számjegyű főútvonalak menti közlekedésbiztonsági célú kerékpárutak fejlesztése ugyan folytatódik a KÖZOP keretében (2013-ig összesen 350 km önálló kerékpárút megvalósítása várható, ezeknek azonban csak egy része illeszkedik a turisztikai célú kerékpáros útvonalhálózatba), de a települési önkormányzatoknak szóló pályázatokat felfüggesztették. Ezen túl, az OTrT-ben rögzített gerinchálózat elemeire áll rendelkezésre központi (regionális, turisztikai) fejlesztési forrás, továbbá a regionális operatív programok keretében van lehetőség ilyen célra pályázni.
- A települési önkormányzatok elvileg bármilyen forrásra pályázhatnak, de jellemzően szűkös anyagi körülményeik miatt kizárólag a belterületük kerékpáros fejlesztésére törekszenek, ami a speciális szakértelem lokális hiánya miatt gyakran kétes eredményeket hoz (az előkészítetlenül, megfelelő egyeztetés nélkül és elavult tervezési elvek alapján megvalósuló, gyenge minőségben kivitelezett infrastruktúra sok esetben csak tovább rontja a kerékpáros közlekedés biztonságát és akadálymentességét – ld. „járdakerékpárutak").
- Külterületi szakaszok fejlesztése nem érdeke a települési önkormányzatoknak, főleg viszonylag hosszú szakaszok esetében, illetve ha a létrejövő hálózat nem érinti az adott település belterületét. Megoldás lehet olyan kistérségi együttműködési megállapodások megkötése, amelyek keretében az ilyen települések a törvény szerint tulajdonukba veszik a megvalósított infrastruktúra-elemet, de annak fenntartását másik, a térség kerékpáros fejlesztésében érdekeltebb település(ek)re bízzák. A helyi, térségi kerékpáros turizmus fejlesztési stratégiák kidolgozása, a kerékpáros útvonalak kijelölése, kialakítása kistérségi feladat. Ennek a problémának lehetséges megoldására működő modell a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF) jelenleg folyó, Mezőberény-Baja közötti fejlesztése, amelynek során a KÖZOP keretében építenek ki összefüggő kerékpáros útvonalat.
- A jelenlegi centralizált infrastruktúrafejlesztési gyakorlat korlátozza az érintett szervezetek széleskörű és pozitív partnerségét és együttműködését. A hálózatos infrastruktúrafejlesztéshez elengedhetetlen a központilag elképzelt hálózattal érintett szervezetek közötti folyamatos és hatékony kommunikáció, koordináció és érdekegyeztetés. Ennek érdekében javasolt az infrastruktúrafejlesztési tervek hatékony „társadalmasítása", a participáció elvének megfelelő koordináció feltételeinek megteremtése az összes érintett szervezet között, a helyi elképzelések egyeztetése az országos jelentőségű célokkal.

A 2008-ban elfogadott Országos Területrendezési Terv rögzíti az országos jelentőségű, turisztikai célú kerékpáros nyomvonalakat. A tervek szerint a több mint 4500 km összhosszúságú, kétszintű minősítési rendszerbe szervezett gerinchálózat elemei – összefüggően megvalósítva – felfűzik az országos jelentőségű turisztikai attrakciókat. Az elsőrendű hálózati elemek száma 9 db, melyek együttes hossza 3210 km (az egyes nyomvonalfolyosók 5 km-es pontossággal történt megállapítását követő összegzés eredményeként). A másodrendű hálózati elemek száma 14db, melyek együttes hossza (hasonló pontossággal számolva) 2340 km. A 4db kiegészítő hálózati elem együttes hossza 130 km. Mindezeknek megfelelően a javasolt hálózati teljes hossza 5680 km.[52]

[52] Forrás: Az országos kerékpárút-hálózat (OTrT törzsúthálózat) kialakítása (Tetthely Kft., 2006; Megbízó:

A kerékpáros turisztikai útvonalak kijelölésének és kialakításának legfontosabb szempontjai:

- **Akadálymentesen kerékpározható (kis gépjármű-forgalmú, illetve gépjárműforgalomtól elzárt) útvonalak kialakítása / kijelölése szükséges, nem feltétlenül önálló kerékpárutaké – napi kiránduló utakon és nyaralóhelyszínek körzetében viszont a gépjárműforgalomtól távol vezetett útvonalak kialakítása javasolt**, az ezeket az útvonalakat használók igényeinek megfelelően (ti. a kerékpáros kirándulók, illetve a nyaralás alatt kerékpározók számára a gépjárműforgalomtól mentes környezet fontosabb szempont, mint a gyakorlottabb kerékpáros túrázók számára)!
- **A hálózat kösse össze a turisztikai, rurális területeket és a városközpontokat** (utóbbiakat, mivel ezek érdekes látnivalót jelentenek a turisták számára, biztosítják az összeköttetést a közösségi közlekedéshez, vonatállomásokhoz, illetve mert a célcsoport jelentős része a városokban él).
- **Az útvonalak a feltárt célcsoportok számára érdekes látnivalókat kössenek össze, értelmezhető útvonalon haladjanak** (legyen kiindulási és végpontja), érintsenek egyéb, megállásra alkalmas pontokat (pl. étterem) is.
- **A hálózat kialakítása során figyelembe kell venni a meglévő infrastruktúrát** (meglévő kerékpárutak és biztonságos, alacsony gépjármű-forgalmú közutak akadálymentes összekötésével), a **meglévő útvonalak karbantartása** kiemelt feladat.
- Nem a leggyorsabb út megtalálása a cél két pont között, hanem **olyan útvonalak kijelölése, ahol a természet, a környezet élvezhető.**
- **Természetközeli, vízparti, erdős területeken vezető útvonalak preferáltak.**
- **Minél változatosabb vonalvezetésű, nehézségű és környezetű útvonalhálózat kialakítása szükséges az összetett célcsoport igényeinek kielégítésére (adott térség célcsoport-képzése szerint)**. Nehézségeket, akadályokat, uralkodó széljárást is figyelembe kell venni a tervezésnél.
- **Különböző hosszúságú útvonalak jöjjenek létre**, a hosszabb utak 30-50 km-es alszakaszokból álljanak, így hosszabb-rövidebb utak – köztük fél-egynapos kirándulások – megtételére is alkalmasak legyenek.
- **Megfelelő és logikus kapcsolatok jöjjenek létre az utak között** – útvonalak kapcsolódjanak egymáshoz, körútszerű kialakításokkal, a turista választhasson több lehetőség közül.
- **Megfelelő kapcsolatot alakítson ki az útvonal a regionális és helyi utak között, továbbá a nemzetközi kerékpáros útvonalakkal.**
- Félreeső helyen maximum 5 km-es út vezessen (biztonságos utakon).
- **Közösségi közlekedés lehetősége, legalább a cél- és végállomáson, biztosított legyen.**
- **Marketingszemlélet érvényesüljön az útvonalak kijelölésénél** (pl. tematikus utak kialakításával).
- **Az útvonalak kijelölése helyi szakértők segítségével (helyi önkormányzatok, szervezetek, kerékpárosok bevonásával) történjen**, annak érdekében (is), hogy a helyi szereplők magukénak érezzék azokat.
- **Lehetséges kiegészítő útvonal-lehetőségek feltárása** (pl. felhagyott vasútvonalakon).
- **Összefüggő kerékpárosbarát útvonalak kijelölése és megvalósítása:**
  - → EuroVelo túraútvonalak befejezése
  - → Országos gerinchálózati elemek útirányjelző táblázása, hiányzó szakaszok megvalósítása
  - → Regionális és térségi úthálózatok kijelölése / megvalósítása a települések, látnivalók felfűzésével:
    - Mintaprojektek – külső megközelítés biztosításával
    - További turisztikai célterületeken
    - Nagyvárosok és jelentős turisztikai desztinációk környezetében, napi kirándulásokra alkalmas kerékpáros útvonalak létrehozásával
- **Tematikus útvonalak kialakítása:**
  - → Kerékpáros utak kombinálásával (útvonalakat összekötve egy adott tematika szerint),
  - → Meglévő tematikus utakra építve (meglévő tematikus útvonal kerékpáros bejárhatóságának kialakítása),
  - → Önálló kerékpáros témaútként.
- **Kapcsolódás biztosítása más aktív (pl. kiránduló-, vízi-) útvonalakhoz**

6.2.1.1 Infrastruktúrafejlesztés és karbantartás

- **A tervezett elemek megvalósításával párhuzamosan a célterületek megközelíthetőségét az elkészült szakaszokon is folyamatosan tovább kell fejleszteni. Az erre irányuló „lobbitevékenység" az érintett tárcáknál a kerékpáros turizmus irányítását végző szervezet kiemelten fontos feladata.**
- Az OTrT-ben rögzített nyomvonalon a KKK elkészíttette az egyes gerinchálózati elemek (EuroVelo 6 és 11, nyugat-magyarországi kerékpáros túraútvonal, Győr-Balaton kerékpáros túraútvonal, Körös-mente kerékpáros túraútvonal) tanulmánytervi szintű dokumentációit. **Az országos hálózat továbbfejlesztéséhez szükség van a gerinchálózat további elemeinek ütemezett, tanulmánytervi szintű nyomvonaltervezésére, illetve azok megjelenítésére a régiós, megyei (ÖM), kistérségi és önkormányzati területrendezési tervek esetleges felülvizsgálata során.**
- **Célszerű az elkészült tanulmánytervvel rendelkező szakaszokon az engedélyes tervezés és kivitelezés központi támogatásának további folytatása.**
- A KKK koordinációjával jött létre a 6. számú EuroVelo túraútvonal ideiglenes útirányjelző és információs táblarendszere összefüggő nyomvonalon. A táblarendszer kiépítésével párhuzamosan a rendszer fenntartásához szükséges szervezeti és intézményi háttér nem alakult ki olyan mértékben, hogy a túraútvonal megfelelő szolgáltatási színvonala hosszú távon fenntartható legyen. Az EuroVelo 6. fenntartási rendszerét szükséges sürgősen kialakítani.
- Az OTrT által rögzített országos hálózat 24 helyen kapcsolódik a környező országok kerékpáros törzsúthálózatához. Az törvény által meghatározott kerékpáros túraútvonalak tervezése és egyeztetése során megtörtént, illetve **a tervezés alatt lévő szakaszokon megoldandó feladat a szomszédos országok kerékpáros túraútvonalaihoz való kapcsolódási pontok meghatározása, a hazai hálózat beillesztése a nemzetközi kerékpáros útvonalhálózatba.**
- **Szükséges a kapcsolattartás a környező országok érintett kerékpáros szervezeteivel úgy állami, mint civil és vállalkozói szinten** a megfelelően egyeztetett összefüggő infrastruktúra kialakításának érdekében. További kapcsolatok létrehozásának lehetőségét is folyamatosan egyeztetni kell, ezeket érdemes a helyi kerékpáros szervezetek hatáskörébe utalni.
- **A támogatási rendszereknek szükséges ösztönözni a pályázó szervezeteket az összefüggő kerékpáros útvonalhálózatok megvalósítására.** Jelenleg a ROP és az útpénztári pályázatok kötelezővé teszik az OTrT gerinchálózati terv figyelembevételét, továbbá plusz ponttal támogatják a hálózatba illeszkedő fejlesztéseket. Ezt a szempontot a jövőben javasolt még nagyobb súllyal figyelembe venni a fejlesztési tervek bírálata során, hogy a pályázókat ösztönözze az egymással való együttműködésre, ezzel a hosszabb, összefüggő hálózat-szakaszok fejlesztésére.
- **Megfontolandó az országos hálózat olyan elemeinek központi forrásokból és központi eszközökkel történő megvalósítása, amelyek kivitelezése a helyi érdektelenség, hozzáállás, vagy a helyi források hiánya miatt nem várható el reálisan.** (Ilyen például a 6. sz. EuroVelo Győr-Komárom közötti szakasza, ahol a turisztikai attrakciók alacsony sűrűsége miatt nem alakult ki helyi szándék az amúgy országos szempontból kiemelten fontos kerékpáros útvonal kiépítésére.)
- **Szükséges szorgalmazni, hogy a kerékpárosbarát közlekedési infrastruktúra fejlesztésének alapvetései beépüljenek a közútfejlesztéseket szabályozó Útügyi Műszaki Előírásokba, érvényesíttetni kell az előírások rendszeres átdolgozása során a szabadidős kerékpározás és a kerékpáros turizmus infrastruktúraigényének sajátos szempontjait is.** A természetvédelmi területek kerékpáros bejárhatósága érdekében az ilyen helyeken alkalmazható speciális kerékpáros infrastruktúra műszaki szabványainak kidolgozása szükséges.
- A főváros és a megyeszékhelyek a potenciális kerékpározók célcsoportjának nagy száma miatt kiemelt küldőterületnek számítanak. Ennek ellenére jelenleg például a fővárosból csak egyetlen útvonalon, a Duna mentén (északi és déli irányban) lehet kijutni kerékpárral viszonylag biztonságos és akadálymentes útvonalakon: az útirányjelző táblarendszerrel jelölt EuroVelo 6. ideiglenes nyomvonalán. Ezért az infrastruktúrafejlesztés elsődleges feladatai közé tartozik a jelentős számú és az átlagosnál magasabb életszínvonalon élő nagyvárosi lakosság, mint a kerékpáros turizmus egyik – közvetlen és közvetett módon is érintett – jelentős célcsoportjának kiszolgálása a helyi, szabadidős célú kerékpáros útvonalak fejlesztések ösztönzésével, támogatásával.

6.2.1.2 Infrastruktúrafejlesztés és –fenntartás/üzemeltetés információtechnológiai és humán erőforrásai

Az infrastruktúrafejlesztés információs hátterét a KKK biztosítja két, egymással összefüggő rendszer alkalmazásával. Ezek fejlesztésére az alábbi javaslatokat tesszük:

- A KENYI (www.kenyi.hu) olyan térinformatikai rendszer, amelynek elsődleges célja a KKK koordináló tevékenységének támogatása, azonban megfelelően továbbfejlesztve a kerékpáros túrázók számára is hasznos eszközzé válhat. Jelenleg vállalkozók megbízásával folyik az időszakonkénti adatgyűjtés, illetve azok folyamatos, de igencsak lassú ütemű feldolgozása, aktualizálása (a KKK-nál egy megbízott fő foglalkozik a feladattal). A rendszer továbbfejlesztését egyelőre a forráshiány gátolja. **A rendszerből kinyerhető adatok értékes információval bírnak nemcsak a kerékpáros túrázók, de a tervező szakma számára is, ezért javasolt a rendszer felhasználóbarát fejlesztése, a különböző felhasználói csoportok sajátos igényeinek megfelelő felületek kialakítása és az ezekhez tartozó jogosultságok (adatlekérdezés, keresések, szűrés stb.) megteremtése.** Szükséges a rendszer széleskörű megismertetése, használatának népszerűsítése is**. Javasolt továbbá a rendszer struktúrájának fejlesztése is a decentralizáltabb információmenedzsment irányába**, amely súlyos terheket vehet le a jelenlegi üzemeltető szervezetről. Egy ekkora rendszer fenntartható üzemeltetése hatékonyan valósítható meg adatbevitel- és karbantartás decentralizálásával. **Tovább kell fejleszteni a rendszer fenntarthatóságát, meg kell teremteni a rendszer használatában érintett összes érdekelt fél könnyű hozzáférhetőségét a megfelelő feltételek (műszaki szabályozás stb.) mellett.**
- A KKK által üzemeltetett információs rendszer másik alappillére a KERTÁM, amelyet az infrastruktúra-fejlesztésre pályázó szervezetek támogatására hoztak létre. A rendszeresen frissített www.kertam.hu oldalon keresztül zajlik az információáramlás a felhasználók és a fejlesztést koordináló állami intézmény között. **Az oldal felhasználóbarát továbbfejlesztése a pályázó szervezetek és a kerékpározással érintettek számának növekedésével és az infrastruktúra-fejlesztési és fenntartási tevékenységek körének szélesedésével párhuzamosan szükséges.**
- A fejlesztések információs háttérének kialakításánál kiemelt feladat a különböző érintett szervezetek közti kommunikáció és koordinációs lehetőségek biztosítása. Ilyen a közútfejlesztéssel foglalkozó egyéb állami szervezetek (pl. NIF) közvetlen hozzáférésének és adatcsere-lehetőségének megteremtése a KENYI-hez.
- **Az infrastruktúrafejlesztéssel érintett szervezeteknek biztosítaniuk kell a megfelelő számú szakértő munkaerőt** (a jelenlegi struktúrában nincs elég humán erőforrás és szakértelem) **a gyors ütemben fejlesztett közúti infrastruktúra kerékpáros szempontú ellenőrzésére.** A KENYI-be szükséges lenne minél hamarabb feltölteni a korábban megépült infrastruktúra információit is. Az összes érintett és potenciálisan felhasználó szervezetnél **definiálni kell a KENYI szerepét, alkalmazhatóságát** (pl. önkormányzati vagyonkezelés), meg kell teremteni a KENYI fenntartható működésének feltételeit, az egyre bővülő adatbázis naprakészen tartásához szükséges rendszert (összehasonlításul: az Országos Közúti Adatbank[53] menedzselését a központi 1-2 munkatárson kívül megyénként 3-4 fő végzi időszakosan, évente kétszer ellenőrizve a teljes közúthálózatot). A KKK a kerékpáros útvonalak folyamatos monitoringjához tervezi az adatgyűjtés vállalkozásba adását, ehhez a vállalkozók előminősítése folyamatban van.
- **Az infrastruktúrafejlesztés és –fenntartás/üzemeltetés jelenlegi szervezeti struktúrájának fejlesztésére van szükség** annak érdekében, hogy a kerékpáros infrastruktúra-hálózat növekedésével a szervezeti háttér lépést tudjon tartani, és az egyre bővülő feladatokat delegálni tudja a megfelelő szervezeti szintekre. A KKK által kidolgozott fenntartási-üzemeltetési rendszer bevezetése folyamatban van.[54]
- Ezzel párhuzamosan, **elengedhetetlen a szakértelem átadása az alsóbb szintek számára, oktatási és szemléletformáló programokkal**.
- **Javasolt bevezetni a kerékpáros műszaki ellenőrzést**, amelynek során a műszaki ellenőrnek kerékpárral is kötelezően végig kell járnia minden közútfejlesztést (a gyorsforgalmi utak kivételével) nemcsak a burkolatminőség, hanem a forgalomtechnikai megoldások kerékpáros szempontú vizsgálatának céljából is.

[53] Forrás: http://akmi.kozut.hu/index.php?id=8812
[54] Forrás: http://www.kertam.hu/doc/Karbantartás/Kerékpárút_üzemeltetés.doc

6.2.1.3 Infrastruktúrafejlesztés jogi hátterének kialakítása

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztéséhez az OTrT törzshálózat kialakítására tett 2006-os javaslatban is elengedhetetlennek tartották a jogszabályi háttér módosítását: „A műszaki előírások mellett a jogszabályi környezet pontosítása is szükséges. Jelenleg csak az önkormányzatok lehetnek építői és üzemeltetői a kerékpárutaknak, a helyi közúthálózat részeként. Szükséges az árvédelmi töltéseken vezetett útvonalak, mint kerékpárutak kezelésbe vételének jogszabályi hátterét biztosítani, fenntartva a lehetőségét más magánutak használatának is (pl.: erdészeti, mezőgazdasági utak) és nem kizárni az esetlegesen központi forrásból építendő törzshálózati elemeket sem (utóbbira aktuális példa a NIF beruházásában épülő Mezőberény-Baja kerékpáros útvonal, de ide sorolható a Balaton körüli kerékpáros útvonal kiépítése is, amit annak idején a Balaton-törvény írt elő).”[55]

Jelentős változás azóta mégsem történt, a kerékpáros útvonalak különböző tulajdonban lévő szakaszainak rendszerint továbbra is különböző a fejlesztője, kezelője, ráadásul az érintettek közötti kommunikáció és koordináció is alig működik.

Központi kezdeményezés és koordináció látszik elengedhetetlennek annak érdekében, hogy a szükséges jogszabályi módosítások megvalósulhassanak. **Az érintett jogszabályok felülvizsgálata jogalkotókkal és kerékpáros szakemberek bevonásával történhet az infrastruktúra fejlesztésére és fenntartására vonatkozó térségi javaslatok[56] egységesítése és országos szintre emelését követően.** Kiemelt feladat a legális hegyikerékpározás szükséges feltételrendszerének megteremtése (Az Erdőtörvény felülvizsgálata és módosítása 2009-ben ugyan megtörtént, azonban az ebben foglaltak továbbra is szűkös keretek közé zárják a hegyikerékpárosokat, amit többségében a kezelő szervek is elismernek.[57]). Az egyeztetési folyamatba be kell vonni a települési önkormányzatokat, kerékpáros civil szervezeteket és a tervező, illetve kivitelező szakma szakirányú tapasztalattal rendelkező képviselőit is. Tekintettel arra, hogy az egyeztetési folyamat eredménye szükségszerűen törvénymódosítás[58] kell, hogy legyen, **a jogszabályi háttér kialakításához elengedhetetlen a megfelelő politikai szándék és a döntéshozói szint elköteleződése, a lobbitevékenység.**

6.2.2 Útirányjelző és információs táblarendszerek fejlesztése

A kerékpáros turizmus infrastruktúra rendszerének sajátos elemei az egyértelmű, érthető és megbízható útirányjelző és információs táblarendszerek, amelyek fejlesztése az épített infrastruktúra fejlesztésétől időben és térben függetlenül is folyhat, azonban építéssel párhuzamosan mindenképpen ajánlott (és a központi támogatási rendszerek többnyire elő is írják).

Fejlesztési feladatok, eszközök:

- **Egységes útirányjelző és információs táblarendszer** kialakítása (egységes, elfogadott arculati terv alapján – információk szerint az arculati terv elkészült, de elfogadásra nem került)
- **Útirányjelző táblák kihelyezése a gerinchálózaton, illetve ennek ösztönzése, támogatása a regionális, térségi és helyi útvonalakon:**
  - Hagyományos táblarendszerek
  - Tematikus szakaszjelölések
  - Közösségi közlekedési kapcsolatok (vasútállomás, buszpályaudvar, kikötő) pontos kitáblázása
  - Családok által preferált útvonalakon gyermek kerékpáros táblarendszer kialakítása (gyermekek számára látható, érthető és attraktív megoldásokkal, a korai szemléletformálás elősegítésére)

[55] Forrás: Az országos kerékpárút-hálózat (OTrT törzsúthálózat) kialakítása (Tetthely Kft., 2006; Megbízó: Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság)
[56] Pl. Országos kerékpárút-hálózat magyarországi szakaszai karbantartásának modellje és mintarendszere a Fertő-tó mentén (Per Perc Bt. – Tandem Mérnökiroda Kft., megbízó: KKK; 2007.2008)
[57] Forrás: http://www.oee.hu/download.ashx?type=file&id=585
[58] Forrás: A Közúti közlekedésről szóló 1988. I. törvény (http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=98800001.TV)

- A táblarendszerek megvalósításánál figyelembe kell venni a **hazai közúti táblázás előírásait**[59]**, továbbá az Európai Kerékpáros Szövetség (ECF) ajánlásait** a nemzetközi (EuroVelo) kerékpáros útvonalak esetében
- **Az információs tábláknak tartalmaznia kell egy rövid tájékoztató és áttekintő térképet** a túraútvonal és a kapcsolódó kerékpáros útvonalhálózat nyomvonaláról, részletes térképet jelmagyarázattal, **feltüntetve a kerékpáros pihenőket, szervizeket és egyéb szolgáltatókat**
- **Az útirányjelző tábláknak tartalmazniuk kell az útirányokat, az út számát, a következő települést, és annak távolságát**
- A kihelyezett eszközökön a **szponzorok számára felület biztosítása lehetséges**, ezzel segítve az útvonal fenntartását
- **A kerékpáros útvonalakat mindkét irányban szükséges jelölni**
- A táblahelyszínek meghatározásához javasolt kerékpáros civil szervezetek bevonása

6.2.3 Kerékpáros attrakciók fejlesztése

Bár a kerékpározás elsődlegesen más turisztikai termékekkel, szolgáltatásokkal közösen értelmezhető komplex termékként, bizonyos célcsoportok számára akár önmagában is vonzerőt jelenthet, hiszen a kerékpáros turizmusban részvevők fő motivációja az élményszerzés mellett a kerékpározás, mint önálló tevékenység.

A kerékpáros attrakciófejlesztés céljai közé sorolható:
- Tartózkodás élményjellegének, változatosságának növelése
- Szezonalitás csökkentése – főszezonon kívüli programok, fedett lehetőségek biztosítása
- Kevésbé aktív kerékpárosok megnyerése (pl. rendezvényekkel)

6.2.3.1 Kerékpáros attrakciók kialakítása

A kerékpáros turizmus kínálatfejlesztése magában foglalhatja kifejezetten kerékpáros tematikával rendelkező és kerékpárosoknak szóló attrakciók létrehozását is, amelyek megfelelő kialakítás és népszerűsítés esetén turisztikai attrakcióvá válhatnak. Ilyenek lehetnek, többek között:
- Különböző, elsősorban az extrém sportokhoz kapcsolódó, így főként fiataloknak vagy sportolóknak kialakított fedett vagy szabadtéri létesítmények pl.
  - Kerékpárpályák és −csarnokok
  - KRESZ-park (amelynek elsődleges célja a kerékpáros közlekedés oktatása, a fiatalok nevelése, azonban akár kerékpáros kirándulás, túra célpontja, egy élményeleme is lehet)
  - Akadálypályák (pl. triál-pályák, dirt-pályák, BMX pályák)
  - Mountain bike (XC, DH, DS) pályák és ezek rendszerei

  A hegyikerékpáros (XC) túrákra (amelyek kapcsolódó turizmuságként jelentősek, azonban jelen stratégia fókuszán kívül esnek) alkalmas erdei útvonalhálózatokon kívül fentiek turisztikai vonatkozása kevésbé jellemző (kivéve versenyek, nagyobb hatókörű rendezvények esetében).
- Egy-egy tematikus park/útvonal részeként, állomásaként kialakított, elsősorban családokat, fiatalokat vonzó attrakciók, pl.
  - Kerékpáros ügyességi pályák (pl. balancebike – Mecsextrém Park);
  - Gyermek vagy családi kerékpáros – vagy lábbal hajtható egyéb eszközre, járműre (pl. lábhajtány) kialakított – akadálypályák, élményutak.
- Komplex turisztikai terméket alkotnak a tematikus utak, amelyek lehetnek
  - Kifejezetten a kerékpározásra, mint tematikára építő utak, ahol az állomáshelyek különböző kerékpáros attrakciókat (pl. előző pontokban felsoroltak) kötnek össze.
  - Különböző állomáshelyeket összekötő kerékpáros útvonalak, amelyek elsődlegesen a kerékpározásra, mint élményre építenek, és másodsorban szolgálják a különböző látnivalók, szolgáltatások összekötését (ezek esetében tehát az elsődleges cél nem a bizonyos tematika mentén kiválasztott attrakciók összekötése, hanem a kerékpározás élményének fokozása látnivalók, programok bekapcsolásával).

[59] ÚT 2-1.133 Útügyi Műszaki Előírás a Közúti jelzőtáblákról, illetve 2010-től várhatóan ÚT 2-1.203:2010 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése

- → Egyéb tematika mentén összekapcsolt turisztikai – pl. kulturális, ökoturisztikai – vonzerőket felfűző tematikus útvonalak, amelyeknél a kerékpározás „csak összekötő eszközként", egyfajta bejárási lehetőségként funkcionál (ezeket ld. Kapcsolódási lehetőségek más turizmuságakhoz c. fejezetben).
- Komplex szolgáltatásokat, programokat, attrakciókat magában foglaló kerékpáros termékcsomagok.

A kerékpáros attrakciók fejlesztésével kapcsolatos feladatok, eszközök:
Fentiek alapján megállapítható, hogy a kerékpáros tematikával rendelkező vagy kifejezetten kerékpárosoknak szóló kínálatfejlesztési feladatok elsősorban helyi, ill. desztinációszinten értelmezhető.
Adott desztináció esetében, annak
- adottságai (földrajzi elhelyezkedés, terepviszonyok),
- pozicionálási stratégiája,
- kiválasztott célcsoportjai

alapján határozhatóak meg a kerékpáros attrakciófejlesztési feladatok, pl.:
- Bakonyban mountain bike park, ügyességi és versenypályák létrehozása, rendszeresen megrendezésre kerülő versenyekkel,
- Tisza-tónál (öko- és aktív turisztikai park egy elemeként) kerékpáros ügyességi pálya létrehozása, amely családi rekreációs vagy céges outdoor programok színhelye lehet.

Fentiek nem konkrét fejlesztési javaslatok, hanem általános példák lehetnek, a tényleges kínálat kialakítása nyilvánvalóan a helyi szándékok (és a fentiekben felsoroltak) függvényében valósulhat meg, a központi koordináció feladata az alapelvek érvényesítésével ezek ösztönzése, támogatása.

A kerékpáros útvonalakat turisztikai termékcsomagként is értelmezhetjük, hiszen ezek az egyébként elszigetelt, pontszerűen elhelyezkedő látnivalók, kínálati elemek fizikai összekapcsolását eredményezik, ezáltal lehetővé teszik az egységes turisztikai csomagként való értékesítést. A termékcsomagok kialakítása a turisztikai termékfejlesztés egyik formája, amelynek célja a hosszabb tartózkodási idő és magasabb költés elérése adott térségben.
A kerékpáros útvonalak nyomvonalának kialakítása jellemzően fizikai vagy tartalmi kapcsok alkalmazásával történik:
- Fizikai kapcsolódást jelent egy meghatározott földrajzi útvonal mentén kialakított kerékpárút, ilyen például az Elba-menti kerékpáros útvonal;
- Tartalmi kapcsolódást jelent egy adott témakör köré felfűzött látnivalók, kínálati elemek egységes rendszerbe való építése, ilyen például a Romantische Straße.

Mindkét esetben, a kerékpárút egyrészt a konkrét fizikai összeköttetést jelenti az egyes látnivalók között, másrészt, önálló élményelemként és attrakcióként a kerékpározást, mint tartalmi kapcsot jeleníti meg.

A tematikus kerékpáros útvonalakkal kapcsolatos általános fejlesztési feladatok – a keresleti elvárások alapján – a következők:
- Élvezetes tájkép, folyamatosan vonzó környezet
  - → Csekély gépjárműforgalom, lehetőleg falusias vagy természeti környezet
  - → Természet, látványos panoráma, szép helyi épületek, farmépületek, egyéb látványosságok, helyi események és vásárlási helyek
- A térség meghatározott egyedi arculatát és kínálatát (ún. USP-t, azaz unique selling proposition / point, azaz egyedi értékesítési pont) tükrözzék, autentikus, természet-közeli környezetben
- Kerékpáros útvonalak (gépkocsi forgalom nélkül vagy kis forgalommal) szép tájakon, és környezetben
- Az út neve legyen kitáblázva legalább a kereszteződéseknél
- Vonzerők az út mentén, melyek illeszkednek a definiált tematikába
- Kapcsolatok megléte a közösségi közlekedési rendszerekhez
- Kerékpárosbarát szálláshelyek az út mentén, minimum 30 kilométerenként
- Gyermekek számára felállított létesítmények, játszóhely, kipróbálható eszközök
- Állandó innováció: folyamatos termékfejlesztés annak érdekében, hogy évről-évre újabb apropót szolgáltassanak a visszatéréshez

- További kapcsolódó feladatok:
  - → Szolgáltatók ösztönzése komplex csomagajánlatok kidolgozására
  - → Együttműködések, partnerségek kialakítása helyi, térségi, desztináció szinten
  - → Közös marketingtevékenység fejlesztése

6.2.3.2 Kerékpáros programok, események fejlesztési feladatai, eszközei

A kínálatfejlesztés részét képezi a programok, események szervezése is, amelynek nagy szerepe lehet:
- a kerékpározás népszerűsítésében, imázsának javításában,
- a kerékpározással kapcsolatos szemléletformálásban,
- a célcsoportok kiterjesztésében,
- illetve egyes kerékpáros desztinációk egyedi arculatának kialakításában is.

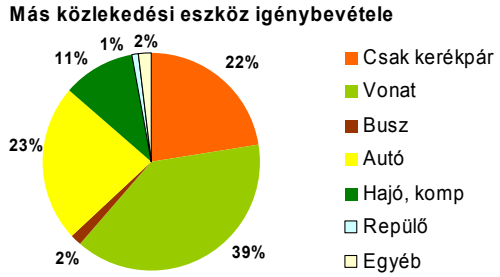
A kerékpáros rendezvények szervezésével kapcsolatos fejlesztési feladatok:
- Összehangolt rendezvénynaptár kialakítása: országos, regionális és helyi szinten összehangolt eseménynaptár létrehozása.
- Több hagyományteremtő kerékpáros (elsősorban a szabadidős és turisztikai célú kerékpározást népszerűsítő) rendezvény létrehozása, amelyek jelentős vonzerővel rendelkeznek és a kerékpáros célcsoportok nagy részét képesek megmozgatni.
- Legalább néhány nemzetközi jelentőségű kerékpáros rendezvény megnyerése, amelyek nemzetközi szinten is erősítik hazánk kerékpáros turisztikai kínálatának ismertségét és javíthatják imázsát (emellett jelentős számú vendéget vonzanak, a versenyzők mellett a szurkolók és érdeklődők révén – számukra külön programok szervezésével).
- Országos hatókörű, kiemelt rendezvények mellett az eltérő célcsoportok igényeinek megfelelő, változatos és attraktív programkínálat kialakítása a különböző desztinációkban, célterületeken helyi adottságokra, értékekre alapozva (kapcsolódva a helyi, térségi kínálathoz).
- Egyedi arculatú rendezvények létrehozása (pl. Balaton, Tisza-tó mellett több, családoknak szóló kerékpáros program, esemény; Budai-hegységben, Pilisben sportversenyek, erőpróbák szervezése).
- A lokális események mellett több településre, a kerékpáros útvonal hosszabb szakaszára is kiterjedő programsorozat, így biztosítva a többlet tartalmi kapcsolódásokat a helyszínek között.
- Komplex élményt nyújtó (élményszerzést az ismeretszerzéssel ötvöző) programok, események szervezése – pl. tematikus útvonal bejárása szakvezetéssel (külföldi érdeklődésre számot tartó desztinációkban idegen nyelven is).
- Az érintett szervezetek, szolgáltatók, desztinációk közötti folyamatos párbeszédet biztosító szakmai rendezvények, konferenciák, szemináriumok, workshop-ok rendezése.
- Nagyobb látogatószámú, zajosabb események számára megfelelő helyszín biztosítása szükséges (lakófunkciók, egyéb közlekedési forgalom zavarásának kiküszöbölésére).
- A rendezvényhelyszínek kerékpárosbarát háttér-infrastruktúrájának kialakítása (kerékpár-parkolási lehetőség, csomagmegőrzés, kerékpárosbarát vendéglátás, szálláshely).
- Programkínálat biztosítása az év egészében, évszaktól függő eseményekkel.
- Rendezvények professzionális marketingje.
- Együttműködések fejlesztése – a különböző programszervezéssel foglalkozó intézmények és kerékpáros szervezetek szoros együttműködése, amelyet a turisztikai desztináció menedzsment szervezetek létrehozása támogathat.

6.2.4 Turisztikai és kerékpáros szolgáltatások fejlesztése

A kerékpáros turizmus részletes szolgáltatás-fejlesztési szükségletei az egyes túraútvonalak és túraútvonal-hálózatok tervezése során határozhatók meg az országos, regionális és helyi szinten kidolgozandó szabványok szerint. Fejlesztési szempontok:
- Minőségi szolgáltatások kialakítása (optimális ár-érték arány)
- A kerékpáros útvonal mentén, 5-10 km-enként legyen kerékpárszerviz, 20-30 km-enként szálláslehetőség és vendéglátóhely
- A szálláshelyek az útvonaltól 0-2,5 km-es távolságban helyezkedjenek el
- Változatos szállásösszetétel a célcsoportok utazási társaságának nagyságát követő kapacitásokkal, 1 éjszakás foglalási lehetőséggel:

- Bed&Breakfast szálláshelyek
- Kisebb és nagyobb (50 fős csoportok fogadására is alkalmas) kapacitású szálláshelyek
- Turista- és ifjúsági szállások (igényes kialakításokkal)

- Megfelelő étel- és italkínálat a vendéglátóhelyeken, tájjellegű ételek, család- és gyermekbarát szolgáltatások
- Kisebb és nagyobb (50 fős csoportok fogadására is alkalmas) kapacitású vendéglátóhelyek
- Rugalmas hozzáférés lehetőségének biztosítása (pl. nyitvatartási idő rugalmas alakítása az igényeknek megfelelően)
- Kerékpáros csomagajánlatok kialakítása, a következő szolgáltatásokkal: szállás, reggeli és vacsora, térképek és információs anyagok, csomagszállítás (opcionális: kerékpárkölcsönzés, programok)
- Lehetőség más közlekedési eszköz használatára, legalább a visszatéréshez, az igénybe vett más közlekedési eszközök preferenciái alapján:



Forrás: kérdőíves felmérés

6.2.4.1 A kerékpározás integrálása más közlekedési rendszerekbe

A kerékpáros turizmus fejlesztésének egyik alappillére a turisztikai célterületek megközelíthetőségének fejlesztése. A kombinált közlekedés lehetőségének megteremtése olyan területeket is elérhetővé tesz a célcsoportok számára, amelyeket csak kerékpárral nem közelíthetnének meg biztonságosan és akadálymentesen. Fejlesztési feladatok:

- Vasúti és kerékpáros közlekedés integrációjának elősegítése, ösztönzése, az alábbi fő területeken:
  - A vasútállomások és pályaudvarok megközelíthetőségének fejlesztéséhez kerékpárosbarát kapcsolatok kialakítása szükséges úgy, hogy azok a kerékpárosok számára egészen a vonatra való felszállásig lehetővé tegyék a biztonságos és akadálymentes közlekedést.
  - Az állomási infrastruktúra kerékpárosbarát jellegét külön kritériumrendszer szerint kell meghatározni. A nagy forgalmú pályaudvarok területén kerékpáros szolgáltató centrum létesítése is indokolt lehet, amely a mindennapi kerékpározók, vasúttal kombináltan közlekedők (ingázók) szükségleteinek ellátásán túl a kerékpáros turisták kiszolgálását is végezheti (kerékpárszerviz és -kölcsönzés, információ stb.).
  - Tovább kell fejleszteni a vasúti kerékpárszállítás lehetőségeit és szolgáltatási színvonalát. Meg kell teremteni a kerékpárszállítás lehetőségét valamennyi Intercity és a nemzetközi járaton, illetve megbízhatóbbá kell tenni a kerékpárszállító vagonok előrendeléséhez szükséges folyamatot, nagyobb csoportok szállítási igényeinek kielégítésére. A kerékpárok csomagként való szállíthatóságának rendszerét felül kell vizsgálni, és biztonságosabbá, hatékonyabbá kell tenni.
  - A vasúti kerékpárszállítás tarifarendszerét (kerékpáros jegyek, bérletek) tovább kell fejleszteni, a kerékpározást, mint a vasúti közlekedést kiegészítő közlekedési módot figyelembe véve.
  - Budapest környékén kiemelt feladat a HÉV és a fogaskerekű vasút kerékpárszállítási szolgáltatásainak fejlesztése, továbbá egyéb, turisztikai célpontokra járó vasútvonalak, vasútállomások, illetve a metró kerékpárosbarát fejlesztése (annak érdekében, hogy a hobbikerékpáros biztonságosan és akadálymentesen eljusson a pályaudvarra).
- Közúti szolgáltatások fejlesztésének ösztönzése, elősegítése, az alábbi fő területeken:
  - A távolsági buszokon, Volán járatokon szorgalmazni kell a kerékpárszállítás lehetőségének megteremtését. Számos külföldi példa létezik a többféle műszaki megoldással (utánfutó, busz orrára szerelhető kerékpártartó), ezek hazai alkalmazási lehetőségeit meg kell vizsgálni.

Különösen lényeges ez a vasúti szakaszcsökkentések miatt, amely az érintett területeken a kerékpárszállítás esetébem is a buszos közlekedésre helyezheti át a hangsúlyt.
  - → Amennyiben a kombinált közlekedési igények más módon nem elégíthetőek ki, a kerékpáros túraútvonalak mentén fejleszthető az autóval való megközelítés, a hosszabb távú autóparkolás lehetőségének megadásával (pl. autóparkolók és kerékpár-kölcsönzési lehetőségek kombinálásával).
- Vízi kerékpárszállító szolgáltatások fejlesztésének ösztönzése, elősegítése az alábbi területeken:
  - → A folyók és tavak mentén a menetrend szerint közlekedő személyhajók és kompok kiváló lehetőséget biztosítanak az egyirányú kerékpártúrák kiszolgálására (útvonalvariációk, visszaszállítás), körtúrák rövidítésére. A kerékpáros turizmust harmonizálni kell a motorizált vízi közlekedési rendszerekkel, meg kell teremteni a kikötők kerékpárosbarát közlekedési kapcsolatait. A hajós turisztikai vállalkozásokat (pl. Balatoni Hajózási Zrt.) be kell vonni a kerékpáros turizmus fejlesztését előkészítő egyeztetésekbe.
- Közösségi kerékpáros közlekedési rendszer (KKKR) turisztikai célú alkalmazásának ösztönzése: a kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek (public bike; kölcsönözhető, számos ponton felvevő- és leadóhellyel rendelkező rendszer) turisztikai célú alkalmazására számos példa van szerte Európában (pl. a koppenhágai Bicyklen, amelyet kifejezetten a városnéző turisták kiszolgálására hozták létre 1995-ben). Ez a szolgáltatás-fajta világszerte dinamikusan fejlődik, ám a rengeteg különböző célú, műszaki megoldású, működési modellű és kiterjedésű, több-kevesebb sikerrel működő rendszerről egyelőre korlátozott információ áll rendelkezésre. Éppen ezért KKKR alkalmazásának előkészítését különös körültekintéssel kell elvégezni: elengedhetetlen a rendszer céljának nagyon pontos definiálása (mekkora területen, milyen célcsoportot, miyen módon szolgáljon ki a rendszer), illetve a potenciális érintettek idejekorán történő bevonása a tervezési folymatba. (A Fertő-tó osztrák oldalán működő, turisztikai célú Nextbike-rendszernek Fertőrákoson is van egy gyűjtőpontja.[60]). Budapesten, a Fővárosi Közgyűlés döntést hozott a KKKR rendszer kialakításáról a belvárosban, amelyet célszerű a későbbiekben a főváros más területeire, illetve a környező, turisztikailag frekventált településekre (pl. Szentendre, Gödöllő) is kiterjeszteni.

6.2.4.2 További háttérszolgáltatások fejlesztése

A kerékpárosbarát szolgáltatáskör fontos részét képezik az alábbi háttérszolgáltatások is:
- Kerékpárparkolók és kerékpártárolók kialakításának ösztönzése, kerékpárosbarát szabványokat teljesítő kerékpártárolók telepítése a már létező, illetve a tervezett túraútvonalak mentén. A kerékpáros pihenőhelyek, esőbeállók kialakítását és elhelyezésének szempontjait a várhatóan 2010-től hatályba lépő „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése” c. UME (Útügyi Műszaki Előírás)[61] részletesen tárgyalja.
  - → *Biztonságos* kerékpár-tárolási lehetőségek megteremtése a látnivalóknál, pihenőhelyeknél
  - → Zárt kerékpártároló kialakítása a forgalmasabb látnivalóknál, pihenőhelyeknél, vasútállomásoknál.

  Javasoltható nemzetközi gyakorlat, hogy a települések az autóparkolási díjakból fedezik a kerékpárparkolók, illetve –tárolók kialakításának költségeit.
- Kerékpáros forgalomszámláló és kijelző berendezések kihelyezése: a forgalmas kerékpáros útvonalakon a további fejlesztések megalapozásához szükséges forgalmi adatok hatékony gyűjtésén túl kiváló kommunikációs eszköz a jól látható kijelzővel felszerelt kerékpáros forgalomszámláló, amelynek alkalmazása elsősorban lakott területen ajánlott.
- Vállalkozás-ösztönzés, az alábbi kiemelt területeken (a vállalkozás-ösztönzés feladataiat a Marketingtevékenység c. fejezetben érintjük, ennek részletes kidolgozása a kerékpáros turizmus marketingstratégiájának feladata lesz):
  - → Kerékpár-kölcsönzési lehetőségek körének bővítése
  - → Kerékpárosbarát szálláshelyek és vendéglátás kialakítása
  - → Utazási irodák kerékpáros ajánlatainak bővítése
  - → Kerékpárműhelyek kialakítása

[60] Forrás: http://nextbike.at/#721
[61] ÚT 2-1.203:2010

- → Lefoglalható csomagszállítási lehetőségek biztosítása
- → Egyéb szolgáltatások biztosítása az útvonalak mentén (pl. vásárlás, bankautomata, posta)

- Csomagajánlatok kialakításának ösztönzése
- Programszervezés, változatos programkínálat kialakítása, illetve ennek ösztönzése, a kerékpáros turizmushoz kapcsolódó területeken (vendégigényeknek megfelelően – ld.6.2.5 pont)
- Képzések, tanfolyamok indítása a szolgáltatási minőség fejlesztésére, témaspecifikus szolgáltatások kialakítására, pl.
  - → Kerékpáros túravezetők képzése
  - → Idegenforgalmi képzésekbe kerékpáros turizmus modul beépítése
  - → Tanfolyamok indítása szolgáltatók, települési önkormányzatok számára kerékpárosbarát szemlélet és szolgáltatáskör kialakítása érdekében (szemléletformálás részeként)
- Lobbitevékenység kerékpáros rendőrök járőrszolgálatára a frekventált területeken, a biztonságérzet fokozására

6.2.4.3 Minősítési rendszer kialakítása és bevezetése

A kerékpáros turisták jelentős célcsoportja keresi a magasabb színvonalat nyújtó szállás- és egyéb vendéglátóhelyeket, ahol megbízható, jó ár-érték arányú szolgáltatást kaphatnak. Ezért a kerékpáros turizmusban érdekelt vállalkozások számára szükséges egy – első ütemben kistérségi, regionális[62], majd országos, nemzetközi – minősítési rendszer bevezetése (pl. Bett&Bike rendszer mintájára).

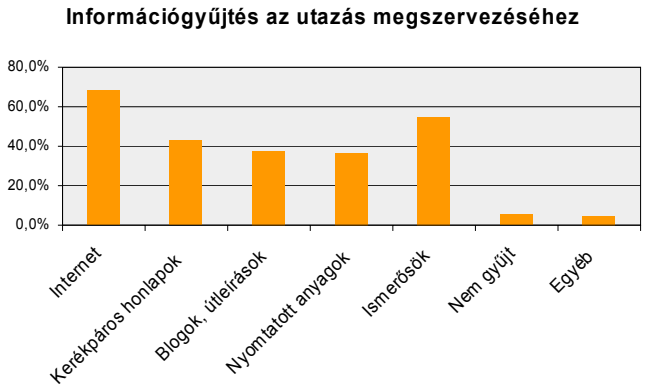
- A minősítési rendszer biztosítja, hogy a kerékpáros turisták már a túratervezés folyamán megbízható információhoz juthassanak a szolgáltatásokról.
- A vállalkozások számára a minősítési rendszerhez való csatlakozás önkéntes alapon történik. A csatlakozó vállalkozás bekerül a kerékpárosbarát szolgáltatók listájába.
- A minősítési rendszerek bevezetéséhez a kerékpáros turizmust koordináló szervezet(ek) részéről megfelelő ösztönző eszközök alkalmazása szükséges (pl. információ a kerékpáros turisták szokásairól, rendezvényekről, kommunikációs felület biztosítása kerékpáros turisztikai portálon keresztül, érdekvédelem stb.).
- A minősítési rendszer tagjai számára biztosítani kell az egységes promóciót, marketinget, piacra jutást és – hosszú távon a hazánkban még nem annyira elterjedt - online foglalási rendszerhez való hozzáférést.
- A minősítési rendszerhez való csatlakozásért, a rendszeres minősítési eljárásért és a nyilvánosság biztosításáért a minősítési rendszert működtető szervezet díjat szedhet, azaz a rendszer részben, vagy egészében önfenntartóvá tehető a beüzemelést követően.
- A minősítés olyan konkrét kritériumrendszeren alapul, amely alapján kerékpárosbarátnak lehet minősíteni az adott szolgáltatót.
- A minősítési rendszerben a minimális kerékpárosbarát követelmények meghatározásán túl – külföldi mintára − több szintű minősítést lehet bevezetni, azonban a helyzetfeltárásban bemutatott jelenlegi állapotok miatt különösen fontos a hazai viszonyokra adaptálni, azoknak megfeleltetni a kritériumokat.
- A minősítési rendszer bevezetésének előkészítésébe szükséges bevonni az érintett szakszövetségeket és civil szervezeteket, a megvalósítást feladatfinanszírozás keretében lehet pályáztatni.

[62] A Balaton régió kerékpáros-turisztikai stratégiája javaslatot tesz a Német Kerékpárosklub (ADFC) Bett & Bike minősítési rendszer hazai adaptálására.

6.2.4.4 Információszolgáltatás

Szempontok:

- Valamennyi kerékpáros útvonalról álljon rendelkezésre naprakész térkép, útikönyv
- A turisták tájékoztatása mind az út tervezése előtt, mind az utazás alatt teljes körű legyen
- Az információforrásoknál figyelembe kell venni a médiahasználati szokásokat
- A teljes körű online információszolgáltatás alapkövetelményt jelent
- Modern, innovatív eszközök álljanak rendelkezésre



9. ábra: Információgyűjtési szokások
Forrás: kérdőíves felmérés

Fejlesztési feladatok, eszközök:

- Naprakész, pontos információkat tartalmazó térképek és útikönyvek kiadása
- Helyi információs pontok kialakítása – nyomtatott anyagok, térképek, személyes segítségnyújtás
- Interaktív turisztikai portál kialakítása (térinformatikai alapon, turisztikailag attraktív módon); a portál javasolt szolgáltatásai, pl.
  - Útvonalak térképes és szöveges bemutatása, a szakaszok hosszának, nehézségének megadásával
  - Települések, látnivalók térképes és szöveges bemutatása
  - Szolgáltatások térképes és szöveges bemutatása (szálláshelyek, kerékpár szervizpontok, kölcsönzők, vendéglátóhelyek, egyéb szolgáltatások) – árkategóriákkal, szolgáltatások felsorolásával, minőség értékelésével, befogadóképességgel
  - Csomagajánlatok
  - Rendezvénynaptár
  - Közlekedési lehetőségek (kompjáratok, vasúti menetrend)
  - Utazási irodák ajánlatai
  - Jó tanácsok kerékpártúrák szervezéséhez
  - Online térkép- és szuvenír vásárlási lehetőség
  - Fórumok, útleírások, prospektusrendelés
  - Saját útvonal tervezési lehetőség (kinyomtatható).
- Extrák, pl. wap-on keresztüli információ, cellainformációk
- Modern, innovatív eszközök bevezetésének támogatása (pl. GPS alapú túravezetés és navigáció; cellainformációs rendszerek)

6.2.5 Kerékpáros turizmus kapcsolása más turizmuságakhoz

A kerékpározás, a kerékpáros turizmus a célcsoportok többsége számára nem értelmezhető önálló termékként, hanem más **turisztikai termékcsoportokhoz kapcsolódva alkothat komplex, hosszabb tartózkodás esetén is változatos turisztikai terméket.** Ezt a kutatás eredményei is alátámasztják, hiszen a kerékpáros turisták és kirándulók által leginkább preferált programok a kerékpáros utazások, nyaralások alatt:

- Városnézés
- Műemlékek, kulturális örökség megtekintése
- Strandolás, aquapark
- Ökoturisztikai programok

Továbbá:

- Gasztronómiai programok, borkóstolás
- Kerékpáros rendezvények, programok, versenyek
- Fürdőlátogatás (fedett élmény-, ill. termálfürdők)

Fentiek alapján meghatározhatók a kerékpáros turisták kerékpározás melletti további motivációi, illetve a **kerékpáros turizmushoz leginkább kapcsolódó más turisztikai termékek,** amelyek

- **elsősorban: kulturális és örökségturizmus; vízparti nyaralás; ökoturizmus, természetjárás**
- *másodsorban:gasztroturizmus; rendezvényturizmus; egészségturizmus*

A kerékpározás, mint közlekedési mód, **biztosíthatja** továbbá a **turisztikai vonzerők**, illetve **tematikus utak egyes elemeinek összeköttetését**, javíthatja megközelíthetőségüket. A kerékpáros útvonalakat tehát turisztikai termékcsomagként is értelmezhetjük, hiszen ezek az egyébként elszigetelt, pontszerűen elhelyezkedő látnivalók, kínálati elemek fizikai összekapcsolását eredményezik, ezáltal lehetővé teszik az egységes turisztikai csomagként való értékesítést.

Fenti kapcsolódások hatékony kiaknázhatósága érdekében szükséges fejlesztési feladatok, eszközök:

- **Közös termékfejlesztés – komplex termékek kialakítása:**
  - Kerékpáros útvonalra (is) felfűzhető kulturális attrakciók egységes rendszerbe építése, ahol a turisták a természet szépsége mellett kulturális, művészeti és történelmi értékekkel is találkozhatnak; az egyes állomások kerékpárosbarát összeköttetésének biztosításával.
  - Kerékpárral is bejárható ökoturisztikai tematikus utak létrehozása
  - Borvidékeket átszövő (látnivalókat, borászatokat, tanösvényeket összekötő) kerékpáros útvonalhálózat kialakítása (ld. Radeln im Weinviertel, Felső-Ausztria)
  - Egészségturisztikai attrakciók kerékpárúttal történő összekötése (ld. Termálút, Alsó-Ausztria)
  - Egyéb szabadidős tevékenységekkel (pl. geocaching, bobozás, akadálypályák) kombinált kerékpáros tematikus utak kialakítása
  - Kombinált rendezvénynaptár kialakítása (pl. kulturális mellett kerékpáros rendezvények megjelenítése; kerékpárral jól megközelíthető rendezvényekről, rendezvényhelyszínekről ajánlók készítése)
  - Szervezett utak, csomagtúrák kialakítása, értékesítése
  - Komplex termékcsomagok létrehozása, a különböző típusú szolgáltatásokat, programokat, attrakciót összekötő tartalmi kapcsok (pl. kerékpáros kártya) kialakítása
- **Közös útvonalfejlesztés, megközelíthetőség biztosítása:**
  - Kulturális és örökségturisztikai vonzerők kerékpárosbarát megközelíthetőségének biztosítása, fenntartása
  - Vízpartok (tavak, folyók) mentén kerékpáros útvonalak kialakítása, fenntartása
  - Ökoturisztikai attrakciók kerékpárosbarát megközelíthetőségének biztosítása
  - Tematikus utak kiindulási és célállomásainak/közös desztinációk központjának vasúti, illetve egyéb közösségi közlekedési kapcsolatának biztosítása
  - Kerékpár-szállítási lehetőség biztosítása az érintett útvonalakon – elsősorban vonaton, valamint más közösségi közlekedési eszközön
- **Közös marketingtevékenység, információszolgáltatás együttműködésben történő fejlesztése**:
  - A tematikus utak/közös desztinációk kerékpáros útvonalairól, az útvonalak egyes állomáshelyeiről (attrakciók) naprakész térképek, útikönyvek készítése, információ biztosítása kerékpárosbarát szolgáltatásokról, közlekedési lehetőségekről, rendezvényekről, stb.
  - Egységes útvonaljelölések biztosítása a tematikus útvonalakon, illetve a közös desztinációk túraútvonalain
  - Közös és proaktív marketingtevékenység folytatása: közös pozicionálás, komplex termékként történő értékesítés, jól felépített, célcsoportorientált kommunikáció, stb.
- **Kerékpárosbarát infrastruktúra fejlesztése adott közös desztinációban, illetve tematikus útvonalak mentén**:
  - Kulturális/ökoturisztikai/egészségturisztikai, kapcsolódó egyéb vonzerők közelében, illetve a rendezvényhelyszíneken biztonságos kerékpár-tárolási lehetőség kialakítása
  - A tematikus útvonalak mentén, illetve a közös desztinációkban kerékpárosbarát szálláshelyek (1 éjszakás foglalási lehetőséggel) és kerékpárosbarát vendéglátóhelyek biztosítása
- **Együttműködések fejlesztése az érintett turisztikai területek között**:
  - Az érintett területeken a meghatározó turisztikai és kerékpáros szakmai szervezetek, szolgáltatók és egyéb piaci szereplők között szoros együttműködések kialakítása
  - Érintett desztinációk, települések, térségek, régiók között hatékony együttműködés kialakítása

6.2.6 Kínálatfejlesztés területi differenciálása

Kerékpáros desztinációk kialakítása szempontjából meghatározó tényezők:

- Földrajzi fekvés, domborzati viszonyok és egyéb természetföldrajzi jellemzők
- Infrastruktúra, kapcsolódó szolgáltatások rendelkezésre állása
  - Kerékpáros útvonalhálózat kiterjedtsége
  - Kerékpáros szolgáltatások (szerviz, kölcsönző, tároló, szállítási lehetőség, pihenőhelyek) rendelkezésre állása
  - Kerékpárosbarát szálláshelyek (turisták esetében), vendéglátó szolgáltatások rendelkezésre állása
  - Információk rendelkezésre állása
  - Kerékpáros programok megléte
- Attrakciók, települések közelsége
  - Megfelelő számú látnivaló a kerékpáros útvonalak közelében és napi szinten kényelmesen kerékpározható távolságokon belül:
    - Kerékpáros kirándulók esetében elsősorban nagyvárosok közelében (vagy: lakóhelytől) 15 km-es távolságon belül
    - Kerékpáros turisták esetében, a kerékpáros útvonalak mentén 25-30 km-ként
  - Kiemelt turisztikai termék(ek) jelenléte, amelyhez a kerékpáros turizmus kapcsolódhat:
    - Folyó- és állóvizek
    - Egyéb jelentős természeti adottságokkal rendelkező területek (pl. hegységek, nemzeti parkok, természetvédelmi területek, növény- és állatvilág megfigyelését biztosító területek)
    - Épített emlékekben, kulturális örökségben gazdag területek
    - Gasztronómiai programok, borvidékek
    - Tematikus útvonalak
    - Egyéb attrakciók, szolgáltatások, programok (pl. egészségturisztikai létesítmények, aktív programok)

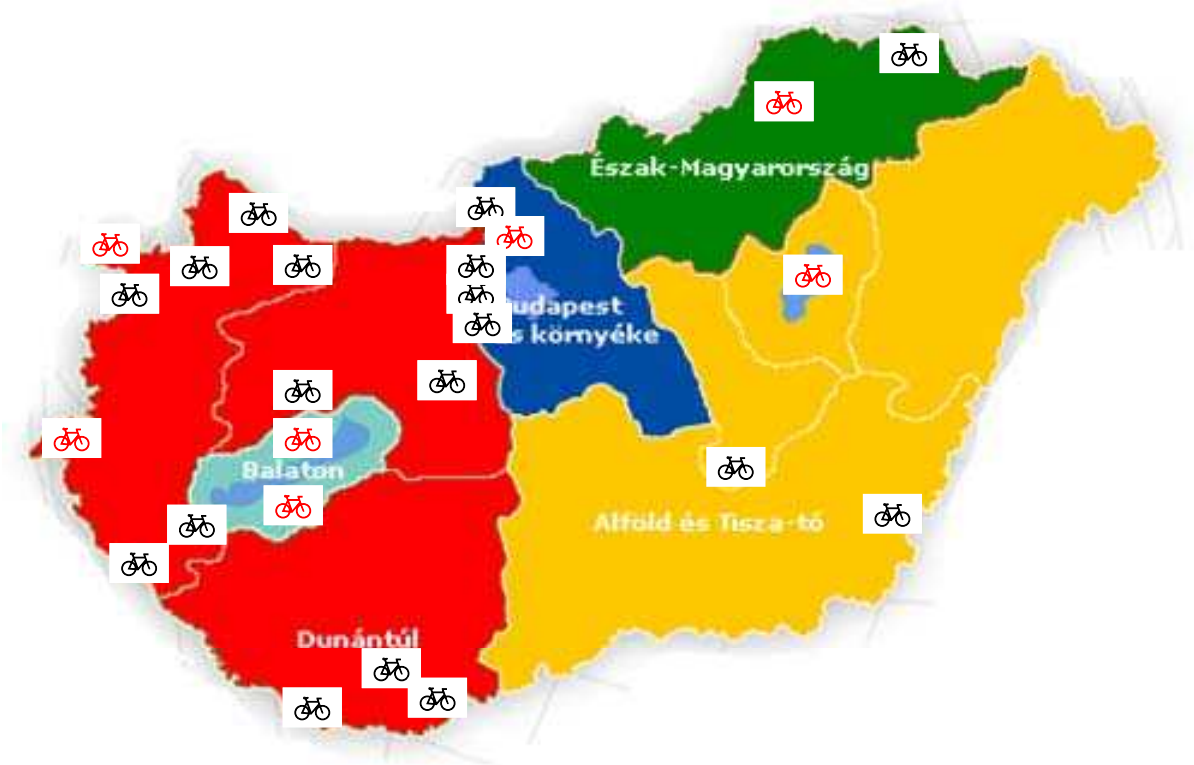
6.2.6.1 Kerékpáros desztinációk és magterületek lehatárolása

A potenciális kerékpáros desztinációk közé soroljuk azokat a területeket, amelyek

- Rendelkeznek a kerékpározás szempontjából vonzó természeti környezettel, látnivalókkal, illetve megfelelő adottságaik vannak versenyképes, egyedi kerékpáros turisztikai termék kialakításához;
- Rendelkeznek (legalább részben) kerékpárosbarát útvonalakkal,
- De jelenleg nem feltétlenül biztosítják a kerékpáros turizmus fejlődéséhez szükséges szolgáltatáskört.

A helyzetfeltárás alapján, ezen kerékpáros célterületek:

- Vízpart mellett (fő célcsoportok: család, silver korcsoport, hobby kerékpárosok, sportolók):
  → Balaton → Tisza-tó → Fertő-tó → Velencei-tó → Kis-Balaton → Dunakanyar → Tisza-mente → Duna-mente → Dráva-mente → Ipoly-mente → Szigetköz → Rábaköz → Körös-Maros-mente
- Hegy- és dombvidékek (elsődleges célcsoportok: hobby kerékpárosok és sportolók):
  → Budai-helység → Visegrádi-hegység → Pilis → Kőszeg – Írottkő → Bakony → Zemplén (és Bodrog-mente) → Zalai-dombság → Őrség-Vendvidék → Balaton-felvidék
- Egyéb desztinációk (elsődleges célcsoportok: család, hobby kerékpárosok):
  → Budapest és környéke → Pécs környéke → Villány-Siklós → Győr-Pannonhalma → Határvidékek → Hortobágyi NP területe → Kerékpáros vagy kerékpárral is bejárható tematikus utak



– jelentősebb kerékpáros célterületek (kérdőíves felmérés és workshopok alapján)
– jelenleg legkedveltebb kerékpáros célterületek (kérdőíves felmérés és workshopok alapján)

A fenti térkép alapján jól látható, hogy **4 turisztikai térség** emelhető ki, ahol a **kerékpáros turizmus fejlesztését** célszerű már rövidtávon is **prioritásként kezelni**, ezek:

- **Balaton**
- **Nyugat-Dunántúl**
- **Budapest-Közép-Dunavidék**
- **Tisza-tó**

A jelenlegi és potenciális kerékpáros desztinációkon belül, a *rövidtávon fejlesztendő magterületek* ismérvei:

- Rendelkezik vonzerővel, attrakciókkal
- Rendelkezik kerékpárosbarát útvonalakkal
- A kerékpárosbarát infrastruktúra legalább részben kiépült
- Jelenleg is kedvelt célterület a kerékpáros turisták, kirándulók körében

Ezen ismérvek alapján, a rövidtávon (1-3 éven belül) *elsősorban* az alábbi magterületek fejlesztését javasoljuk:

- **Balaton (Balatoni Bringaút és kapcsolódó területek)**
- **Fertő-tó**
- **Dunakanyar**
- **Tisza-tó**

A következő táblázat ezen magterületek fő, specifikus fejlesztési feladatait tartalmazza (azaz az általában jellemző kínálatfejlesztési feladatokat nem ismételjük meg). **A további magterületek kijelölése regionális szinten történhet, a helyi szakértők bevonásával és a helyi szereplők együttműködésében.**

Potenciális magterületek	Fő célcsoportok	Kerékpáros útvonalak	Kerékpáros infrastruktúra	Néhány kiemelt fejlesztési feladat (területi szinten pontosítandó)
Balaton	▪ Család, hobby kerékpárosok ▪ Silver korcsoport ▪ Fiatalok ▪ Sportolók	A térségben mintegy 350 km kerékpáros útvonal – erre a célra kijelölt kisforgalmú közút és önálló kerékpárút, ebből 210 km a tavat megkerülő Bringaút.	▪ Több kerékpárszerviz és kölcsönző található ▪ Szervezett túrák ▪ Információs pontok	▪ Az utak hálózattá fejlesztése, kapcsolódó utak minőségének fejlesztése ▪ Kölcsönzők hálózattá fejlesztése, nyári kapacitás növelése ▪ Marketingkommunikáció
Fertő-tó	▪ Silver korcsoport ▪ Család, hobby kerékpárosok	133 km jól kitáblázott kerékpáros útvonal, ebből 38 km Magyarországon	▪ Megfelelő szervizpontok ▪ Szálláshelyek ▪ Információs pontok	▪ Útburkolatok minőségének javítása ▪ Kapcsolódó útvonalak fejlesztése ▪ Érdekegyeztetés fejlesztése a határon túli kerékpáros szervezetekkel ▪ Marketingkommunikáció
Tisza-tó	▪ Család, hobby kerékpárosok	Útirányjelző táblarendszerrel jelzett kerékpáros útvonalhálózat a tó körül, amely zömmel kerékpárosbarát árvédelmi töltésen halad	▪ Kevés a kerékpárosbarát szálláshely ▪ Kölcsönzés, szervizelés egyes szálláshelyeken megoldható	▪ Kapcsolódó útvonalak fejlesztése ▪ Szálláshelyek kerékpárosbarát fejlesztése ▪ Kerékpárosbarát szolgáltatások fejlesztése ▪ Érdekegyeztetés fejlesztése kapcsolódó turizmuságakkal (kiemelten a horgász-turizmussal) ▪ Marketingkommunikáció
Pilis-Dunakanyar	▪ Család, hobby kerékpárosok ▪ Silver korcsoport ▪ Fiatalok ▪ Sportolók	Az ország egyik legismertebb célterülete, kitáblázott, különböző nehézségi fokú, változatos útvonalakkal (hegyikerékpáros útvonalak is)	▪ Szervezett túrák ▪ Nagyobb települések kerékpár-kölcsönzőkkel, szervizekkel ellátottak ▪ Megfelelő közösségi közlekedési kapcsolatok	▪ Fővárosi útkapcsolatok, infrastruktúrafejlesztések koordinálása ▪ Illegális hegyikerékpáros túrázás megfelelő szabályozása ▪ Kapcsolódó burkolatlan túraútvonalak fejlesztése ▪ Marketingkommunikáció

Speciális területnek tekinthető a főváros, amelyet nem sorolunk a klasszikus értelemben vett kerékpáros turisztikai célterületek közé, mivel

- Budapest elsősorban – az itt élők nagy száma és a kerékpárhasználat elterjedtsége miatt – küldőterületnek minősül más kerékpáros térségek (így például a Pilis-Dunakanyar) felé,
- A kerékpározás főként a más motivációval érkezők számára, a városlátogatáshoz kapcsolódó néhány órás kiegészítő programként értékelhető (természetesen a hosszú távú túrákon részt vevő külföldi kerékpáros vándorturisták fontos célterülete a főváros, ezen szegmens nagysága, továbbá a rendelkezésre álló infrastrukturális és egyéb szolgáltatói háttér hiányosságai miatt rövidtávon még nem tekinthető kiemelt területnek),
- A kerékpáros turizmus szempontjából prioritást jelent a rurális térségek fejlesztése, a szezonalitás csökkentése, illetve más kiemelt adottságokkal nem bíró területek bekapcsolása a turizmusáramba, mely célok a főváros vonatkozásában nem teljesülnek.

Természetesen nem elhanyagolható a főváros kerékpáros infrastruktúrájának fejlesztése sem, a szabadidős és közlekedési célú kerékpározás feltételrendszerének megteremtésével részben Budapesten belül, részben pedig ezt összekapcsolva a környező területekkel. A városon belüli, kiegészítő programként értelmezhető kerékpározás hátterének, feltételeinek a kialakítása – hangsúlyosan kezelve ezen belül az arculatépítést és a marketingkommunikációt – is prioritást jelent. Ezáltal a hazai kerékpáros turizmus egyik jelentős bázisa teremthető meg. Kiemelt feladatok tehát:

- Biztonságos és akadálymentes kerékpáros útvonalhálózat megteremtése a városon belül, valamint összekapcsolva a fővárost a környezető területekkel. Kiemelendő feladat ezen belül az EuroVelo 6. városba bevezető és azt átszelő teljes szakaszának megfelelő fejlesztése.
- Tematikus városnéző kerékpáros útvonalak kijelölése, a szükséges információközléssel (kiadványokkal, táblákkal, online információkkal), innovatív elemmekkel (pl. GPS alapú túra- és idegenvezetés), más közlekedési eszközökkel összekapcsolva (pl. sétahajó és kerékpáros túrák összekötése).
- Közösségi kerékpáros közlekedési rendszer kialakítása, a szabadidős és turisztikai szempontok figyelembe vételével, különböző típusú és speciális kerékpárokkal (pl. családi utánfutós kerékpárok); a rendszer továbbfejlesztése a környező települések vonatkozásában is (ld. korábban).
- Szemléletformáló kampányok folytatása, bővítése (pl. Bringasuli program, Bringázz a munkába kampány, Kerékpárosbarát Munkahely pályázat folytatása; új programok bevezetése).
- Kerékpáros események szervezése.
- Interaktív szabadidős és turisztikai kerékpáros térkép rendszeres kiadása, terjesztése, információs portál üzemeltetése.
- Budapesti kerékpárosbarát szolgáltató-hálózat kialakítása.
- Millenáris velodrom, mint kerékpáros turisztikai célpont kiemelt kezelése.
- Kerékpártárolási és szállítási lehetőségek fejlesztése.

6.2.6.2 Kerékpáros desztinációk fejlesztése

- **Termék- és háttér-infrastruktúra fejlesztése**
  - Az adott desztinációban található egyes attrakciók felfűzésével, egységes rendszerbe építésével összefüggő, kerékpárosbarát tematikus útvonalak, jelzett túraútvonalak létrehozása
  - Az adott desztinációban lévő attrakciók kerékpárral történő megközelíthetőségének biztosítása
  - Az attrakciók közelében biztonságos kerékpár-tárolási lehetőség kialakítása
  - Kerékpáros rendezvények, állandó és/vagy időszakos programok szervezése, rendezvénynaptár kialakítása
  - Komplex termékcsomagok, egy, néhány, illetve többnapos csomagtúrák kialakítása, kistérségi programok összekapcsolása, egyéb tartalmi kapcsok (pl. kerékpáros kártya) kialakítása
  - Megcélzott célcsoportok igényeinek megfelelő összetételű és színvonalú, (kerékpárosbarát) szálláshelyek, vendéglátóhelyek kialakítása az attrakciók/útvonalak közelében
  - Esőbeállók, pihenőhelyek kialakítása az útvonalak mentén
  - A desztináció fontosabb célállomásának/célállomásainak vasúti, illetve egyéb közösségi közlekedési kapcsolatának biztosítása, valamint kerékpár-szállítási lehetőség biztosítása elsősorban vonaton, illetve más közösségi közlekedési eszközön

- A desztináció attrakcióiról, kerékpáros útvonalairól naprakész térképek, útikönyvek készítése – kiemelten a kerékpáros célcsoportok számára

- **Marketingtevékenység, együttműködések fejlesztése**
  - Fent részletezett kínálatfejlesztési feladatok mellett professzionális marketingtevékenység – célcsoport-orientált ár-, értékesítési, kommunikációs politika – végzése
  - Érintett desztinációkban a meghatározó turisztikai és kerékpáros szervezetek, szolgáltatók közötti együttműködések, partnerségek kialakítása, fejlesztése (pl. helyi, térségi TDM szervezetek keretein belül)
- **Desztinációk/magterületek (objektív, mérhető) jellemzőinek nyilvántartása** (ld. monitoring rendszer)

6.3. KERÉKPÁROS TURIZMUS MARKETINGJÉNEK FEJLESZTÉSE

A fejlesztési törekvések támogatására, megalapozására proaktív marketingtevékenység végzése szükséges, amelynek feladata a hazai kerékpáros turizmus komparatív előnyeinek, vonzerejének feltárása, és ezek intenzív és hatékony kihasználása a célkitűzések elérése érdekében. Ennek **alapfeltétele, hogy rendelkezésre álljon egy marketingstratégia**, amelynek célja az országos szintű stratégiai irányvonalak lefektetése az országos, és az alacsonyabb területi szintek által végzett marketingaktivitások összefogására, koordinációjára és tudatos megvalósításának ösztönzésére. *Jelen fejlesztési stratégiában kizárólag a legfontosabb feladatcsoportokat, irányvonalakat emeljük ki, a részletes marketingstratégia kidolgoztatása az irányító szervezet prioritásként kezelt feladata kell, hogy legyen.*

6.3.1 Árpolitika irányvonalai

A primer felmérés szerint, a kerékpáros turista – mind nemzetközi, mind hazai viszonylatban – az átlagosnál magasabb jövedelmi helyzetű, az utazási döntéseket befolyásoló tényezők között adott terület árszínvonala nem játszik meghatározó szerepet. Ugyanakkor, adott desztináció külső megítélésének és a kerékpáros turizmus infrastruktúrájába fektetett eszközök megtérülése szempontjából is lényeges kérdés az árszint: az árképzési stratégia megválasztása és tudatos használata a kerékpáros turizmus szempontjából elsősorban helyi/térségi szinten lehet releváns, bizonyos stratégiai szintű iránymutatások megfogalmazása sorolható a felső szintű irányító szervezet tevékenységi körébe. Az árpolitika céljai:

- Egységes minőséget hangsúlyozó optimális ár-érték arány (azaz a kínált minőségnek megfelelő árszínvonal) biztosítása
- Jövedelmezőség biztosítása a pénzügyi fenntarthatósághoz
- Szegmentációs célok segítése (megcélzott vendégcsoportok jövedelmi helyzetének megfelelően differenciált árakkal)
- Szezonalitás csökkentése (differenciált árak alkalmazásával a vendégkör elosztása az év folyamán, ezáltal kiegyenlített kereslet és leterheltség biztosítása)
- A fajlagos költés növelése (komplex szolgáltatási kör lehetőségeit kihasználva optimális árszerkezettel, az árak differenciálásával, csomagárazással stb.)

A központi irányító szervezet feladata tehát:

- Stratégiai szintű, azaz a központi irányító szervezet által közvetlenül befolyásolható illetve alakítható árpolitikai feladatok megvalósítása, pl.
  - Állami feladatkörbe utalt, kapcsolódó szolgáltatások áralakításának befolyásolása az érintett minisztériumokkal, hatóságokkal egyeztetve (pl. vasúti kerékpár-szállítási díjak; üdülési csekkrendszer, mint juttatás adóterheinek befolyásolása)
  - Országos sportesemények, kerékpáros rendezvények és egyéb programok árképzése a célcsoport-képzési, szezonalitási és egyéb árdifferenciálási megfontolások szerint
- A közvetlen hatókörén kívül eső termékek, szolgáltatások esetében az átfogó árpolitikai elvek alkalmazásának ösztönzése, pl.
  - Hatósági áralakítás (piaci viszonyok sértése nélkül!), jellemzően a turisztikai háttér-infrastruktúra esetében, pl. parkolási díjak

- → Árbefolyásolás anyagi eszközökkel, pl. pályázati támogatási rendszer kialakítása a minőségorientációt megvalósító szolgáltatásfejlesztéshez, programokhoz
- → Árbefolyásolás kommunikációs eszközökkel, pl.
  - Információtranszfer és tájékoztatás: szakmai fórumok szervezése az árpolitikai célok megismertetésére, közös kialakítására
  - Védjegyrendszer kritériumrendszerébe foglalt, árazással kapcsolatos elvárások
  - Turisztikai kártyarendszerekben való részvétel ösztönzése
  - Reklám- és PR-aktivitásokkal a minőségorientált szolgáltatók támogatása
  - Közös, meghívásos eseményszervezés

Az *árképzés változásait mindig előre közvetíteni kell a piac felé* (pl. PR tevékenységgel) az elfogadás megkönnyítése érdekében!

6.3.2 Értékesítési politikai irányvonalai

A turizmusban a disztribúciós csatornák feladata, hogy a fő termékeket, szolgáltatásokat, programokat, a települést és a térséget, mint komplex turisztikai terméket értékesítsék, költséghatékony csatornákon keresztül. Az értékesítésen belül az egyes területi szinteknek különböző szerep jut, mivel különböző módszerekkel és eszközökkel tudják a leghatékonyabban elérni célközönségüket.

Az értékesítési rendszer kialakításának célja:
- ➲ A fogyasztás ösztönzése (növekvő vendégszám, csomagajánlatok értékesítése);
- ➲ Szegmentációs és árpolitikai célok támogatása;
- ➲ Megfelelő szolgáltatási színvonal biztosítása;
- ➲ Költséghatékonyság célzott csatornák alkalmazásával;
- ➲ Térségi szintű területi kiegyenlítettség biztosítása;
- ➲ Együttműködések javítása.

Nemzeti szinten a kerékpáros turizmus értékesítéspolitikája:
A nemzeti turizmusmarketing szervezetnek a legfőbb feladatai közé tartoznak a következők:
- ➲ Elkülönített forrás biztosítása ezen turisztikai termék számára is
- ➲ Nemzetközi értékesítés: külföldi kapcsolatok ápolása a külképviseleteken keresztül, valamint a nemzetközi vásárokon a pozitív közönségkapcsolatok kialakítása és a potenciális látogatók megismertetése Magyarország aktív turizmus által nyújtott lehetőségekkel – országos szintű imázskiadványok, kerékpáros térképek, a kerékpáros adatbázishoz való hozzáférés biztosításával
- ➲ A regionális marketingszervezetek koordinációja, támogatása
- ➲ Partnerek ösztönzése:
  - → Kapcsolatok kiépítése bel- és főként külföldi touroperátorokkal
  - → Csomagajánlatok összeállításának ösztönzése
  - → Partnerek ösztönzése a nagyobb arányú értékesítésre, pl.:
    - Információnyújtás, study tourok szervezése
    - Közös tevékenységek (pl. közös kiadványok megjelentése, közös programszervezés)
    - Anyagi és egyéb ösztönzők (pl. kedvezményes hirdetési lehetőségek, szponzoráció, versenyek a szolgáltatók között, pl. az „év kerékpáros utazási irodája”, védjegyrendszer kialakítása, turisztikai kártyarendszerek működtetése, stb.).

Kiemelt közvetlen értékesítési csatornát jelent az **internet**. A Magyar Turizmus Zrt. www.itthon.hu oldalán összesen 68 szolgáltató kínál a kerékpározással összefüggő szolgáltatásokat. Ez önmagában nem kevés, azonban, ha összehasonlítjuk a többi aktív turisztikai kategóriával, a golfszolgáltatásokat megelőzve a kerékpározás az utolsó helyek egyikén áll, ami a Nemzeti Turisztikai Adatbázisban regisztrált szolgáltatók és szolgáltatások számát jelenti. A kerékpározás az egyéb sport kategóriába tartozik. A másik új internetes eszköz a youtube.com-on létrehozott csatorna, amelyen Magyarország turisztikai termékeiről, programjairól készült videókat oszt meg a Magyar Turizmus Zrt. a potenciális látogatókkal. Itt főként a programok, az egészségturisztikai létesítményeket népszerűsítik, a kerékpáros turisztikai lehetőségek népszerűsítésének fejlesztése is szükségesnek látszik a csatorna újdonságtartalma, egyre növekvő nézettsége miatt. A **nemzetközi vásárok**on való megjelenések alkalmával hazánk aktív turisztikai lehetőségeinek és ezen belül a kerékpározás és a hozzá kapcsolódó szolgáltatásoknak a promóciója szintén fellendülést hozhat.

Közvetett értékesítési csatornaként nemzeti szinten a külföldi értékesítés előremozdítása érdekében sokat tehetnek a Magyar Turizmus Zrt. **külképviseletei**. A már sikerrel működő **Üdülési csekk és a Hungary Card rendszer** kerékpárosbarát szolgáltatásainak bővítése jelentősen hozzájárulhat a kerékpáros turizmus fejlődéséhez. Az **országos és nemzetközi adatbázisok**, pl. Nemzeti Turisztikai Adatbázis (turisztikai szempontból fontos objektumok nyilvántartási rendszere szöveges, térképes és multimédiás megoldásokkal), egyéb országos és nemzetközi turisztikai, sportturisztikai adatbankok az elérhető látogatók körét szélesítik.

6.3.3 Marketingkommunikáció irányvonalai

Általában véve, a turisztikai termékek marketingje a termékcsoportra és a hozzá kapcsolódó szolgáltatásokra irányul és a célpiac meggyőzésére és/vagy a térségbe való visszacsábítására sarkall. A **kerékpáros turizmus és a többi turizmuságazat (pl. egészség-, lovas, falusi turizmus) közötti függelmi viszony jóval erősebb, mint más esetben, ugyanis a kerékpározás leginkább az egyes turizmusfajták látnivalóit és attrakcióit összekötő elemként fogható fel**. Ezen túl **fejlődését rendkívül erősen befolyásolja a lakosság kerékpározás iránt kialakult attitűdje**, így a kerékpáros turizmus marketingjének az adottságok és attrakciók bemutatásán túl a szemléletformálásra is ki kell terjednie. Ezzel biztosított hosszú távon fejlődése és létjogosultsága is, ugyanis *ma a lakosság legnagyobb hányada a passzív nyaralók táborát bővíti, így az irányukba történő kommunikáció minden szinten fontos része a marketingmunkának.* Emellett, **jelenleg a szolgáltatói háttér érdekeltsége is alacsony szintű**, így a marketingnek ezen közvetett célcsoportokra is fókuszálnia kell.
A marketingkommunikáció célja tehát a kerékpáros turizmus népszerűsítése:

- Egyrészt, a közvetett szereplők és érintettek (települések, vállalkozások, lakosság), mint szolgáltatók és háttér-infrastruktúrát biztosító szereplők motiválására a kerékpáros turizmusba való bekapcsolódásra;
- Másrészt a „fogyasztás" ösztönzésére:
  - a jelenleg turisztikai céllal még nem kerékpározók piacra való belépése,
  - és a jelenleg turisztikai céllal kerékpározók utazási gyakoriságának, és az utazás időtartamának növelése érdekében.

Az alábbiakban, a marketingkommunikáció néhány kiemelt feladatára teszünk javaslatot. Ezeknek a feladatoknak a megvalósítása természetesen nem kizárólag az országos szintű irányító szervezet hatáskörébe utalt, ugyanakkor ezen szervezet feladata ezek megvalósításának koordinációja, ösztönzése, a szükséges keretfeltételek létrehozása.

6.3.3.1 Közvetett szereplők és érintettek motiválásának néhány kiemelt feladata

A piaci szereplők esetében, a kommunikáció fő célja a szolgáltatók és egyéb érintettek motiválása a kerékpáros turizmus piacára való belépésre, azaz ezen szegmensek meggyőzése arról, hogy a *kerékpáros turizmus jelentős üzleti potenciállal és számos pozitív externáliával bíró ágazat*, így ezek a kerékpárosbarát kínálat kialakításával versenyelőnyt érhetnek el, számos kedvező (pl. életminőséget javító környezetvédelmi, egészségügyi) hatással számolhatnak.

A kommunikációs aktivitásoknak tehát elsődlegesen a kerékpáros turizmus – lehetőség szerint a szolgáltatók konkrét üzleti érdekei mentén megmutatkozó – közvetlen eredményeinek, valamint a közvetett, de ugyancsak megfogható pozitív gazdasági, környezeti, társadalmi hatásainak a közvetítésére kell irányulniuk.

Felhasználható kommunikációs érvek (kérdőíves felmérés tapasztalatai, best practice példák alapján):

- A kerékpáros utazásokra az átlagosnál némileg **hosszabb tartózkodási idő és nagyobb úti társaság** jellemző.
- **A kerékpáros utazásokat az átlagos értéket jelentősen meghaladó napi fejenkénti költés jellemzi!** A kérdőíves felmérés szerint, a többnapos kerékpáros utazások napi fejenkénti költése közel 5000Ft, amely kb. 60%-kal magasabb az általános motivációjú utazások 3327Ft-os kiadásainál. A hosszabb tartózkodási idő miatt a teljes utazásra vetítve ez a különbözet még

jelentősebb. A hosszabb – nemzetközi jelentőségű – utazásoknál ennél még magasabb a költés: kb. 40€, azaz jelenlegi árfolyamon számítva kb. 11 ezer Ft napi és fejenkénti költést becsül a tervezett Vasfüggöny útvonal dokumentációja a magyarországi szakaszra.

- A kerékpáros utazások szezonalitása nagyjából kiegyensúlyozott a különböző típusú desztinációknál, így, például **a vízparti üdülésekre fókuszáló desztinációk esetében a nagyszámú tavaszi és őszi út nagyban hozzájárulhat a szezon meghosszabbításához**.
- A Balaton kivételével, a kerékpáros nyaralások, utazások célterülete is eltér az általában látogatott desztinációktól, ebből következik, hogy a **kerékpáros utazások jelentős szerepet játszhatnak a desztinációk megkülönböztetésében, piaci pozíciójuk javításában**.
- **A kerékpározás gyakoriságának növekedésével fordítottan változik (azaz csökken) a kerékpáros balesetek száma.**
- A kerékpáros turizmus egyik kiemelt externáliája a környezetkímélő közlekedési módban rejlik: az általános többnapos utazások 75%-ában autóval közlekednek a turisták, ez **az arány a kerékpáros utazásoknál mindössze 22% a felmérés szerint!** A kerékpáros közlekedés fejlesztésével, a potenciális CO_2 ekv. kibocsátás jelentős mértékben csökkenthető.
- A WHO Health Economic Appraisal Tool for cycling tanulmánya (azaz az Egészségügyi Világszervezetnek a kerékpározás externális hatásait vizsgáló tanulmánya) alapján, a kerékpározás **igen jelentős egészségi hozammal jár azok számára, akik használták a kerékpáros útvonalhálózatot**.
- **A kerékpáros turizmus nagyban hozzájárul a munkahelyek megtartásához és új munkahelyek létesüléséhez**: a nemzetközi tapasztalatok alapján, 10.000 kerékpáros útra átlagosan 7-8 új vagy megőrzött teljes munkaidős állás esik.
- **A „zöld gazdaság" jelentősége a turizmusban is növekszik**, mely új irányvonalba a kerékpáros turizmus is illeszkedik.

További fontos kommunikációs cél a partnerségek kialakulásának ösztönzése (Pl. helyi, térségi TDM szervezetek létrejöttének motiválása), valamint a tudás- és információtranszfer a szereplők piaci ismereteinek, versenyképességének javítása érdekében.

A vállalkozások motiválásához elengedhetetlen a támogató, vállalkozás-ösztönző üzleti környezet megteremtése.

Néhány javasolt aktivitás:

- **Tájékoztatás, nyilvánosság biztosítása**
- **Partnerségek kialakulásának ösztönzése**
- **Tudás- és információtranszfer**
- **Támogató jogi, gazdaságfejlesztési keretfeltételek biztosítása** (pl. kerékpárosbarát KRESZ szabályozás, kerékpárosbarát infrastruktúra-standardok, vagyonbiztonság javítása)
- **Országos promóciós kampányok**, piaci szereplőkkel közösen végzett aktivitások, megjelenési felületek biztosítása
- **Program- és eseményszervezés**
- **Szolgáltatók, térségek számára indított pályázatok, minősítési rendszerek** (pl. Kerékpárosbarát Település program; országos minősítési rendszer – ld. Bett&Bike)
- **Anyagi szerepvállalás lehetőségének megteremtése** (TDM szervezetek tagdíjain keresztül)
- **Marketing információs rendszer kialakítása és működtetése** (információgyűjtés primer és szekunder felmérésekkel, a piaci szereplők véleményének feltárásával)
- **Monitoring rendszer kialakítása és működtetése**
- **Lakossági önkéntesi program indítása**: nemzetközi tapasztalatok alapján, az önkéntesek különböző feladatokat vállalhatnak, pl. a lakóhelyükhöz közeli kerékpáros útvonal szakaszok fenntartásában, programok- és események szervezésében és lebonyolításában (pl. túravezetőként, szervezőként).
- **Nemzetközi kapcsolatok erősítése**

6.3.3.2 Turisták ösztönzésének néhány kommunikációs feladata

A marketingaktivitások a jelenlegi és potenciális kerékpáros turisták elérésére és megnyerésére, pozitív attitűd kialakítására (azaz látogatásra) irányulnak, a pozícionálási stratégia célrendszerében megfogalmazott üzenet közvetítésével, a célcsoport-képzésben taglalt lépések szerint. A marketingkommunikáció feladata, hogy a kerékpározást, mint komplex turisztikai terméket jelenítse meg a piacon. A marketingaktivitások fő céljai tehát:

- **Tájékoztatás**: a felmérések eredményei alapján a meglévő kínálati elemek ismertsége alacsony szintű, így a tájékoztatás fontos szerepet játszik mind a meglévő kínálat ismertté tételében, mind az új kínálat piaci bevezetésében.
  - → Legfontosabb: valamennyi kerékpáros útvonalról naprakész térképek, útikönyvek
  - → Közepes fontosságú: információszerzési lehetőség útközben is; online információk
  - → Kevésbé fontos: jelzett útvonalak
- **Szemléletformálás**: a kommunikáció középpontjában a kerékpározás, mint attraktív, természetes és mindenki számára élményt nyújtó szabadidő-eltöltési, rekreációs, utazási és közlekedési forma áll, a jelenleg egyáltalán nem, vagy turisztika céllal nem kerékpározók bevonása érdekében. *Elsőként a kerékpáros kirándulások és a nyaralás alatti kerékpáros programokon való részvétel motiválása célszerű, ezt követheti a rövidebb majd hosszabb kerékpáros utak népszerűsítése.*

  A piackutatás eredményei alapján, az új belépők meggyőzésére hangsúlyozni szükséges, hogy
  - → ***A kerékpározás más programok összekapcsolását, elérését élményekben gazdag módon biztosító közlekedési mód;***
  - → A kerékpározás rendkívül egészséges és a környezetszennyezést csökkentő közlekedési forma;
  - → A kerékpáros utazás során a természeti értékeket sokkal inkább észre lehet venni;
  - → Számos olyan hely van az országban, amit érdemes kerékpárral felfedezni;
  - → A kerékpározás jobban összehozza a társaságot, családot az utazás során,

  Hangsúlyozni és „bizonyítani" (azaz fejleszteni) szükséges, hogy
  - → A kerékpározás nem balesetveszélyes: kiemelt fontossággal bír a sisakhasználat kérdésköre, amelyben iránymutatónak kell tekinteni az Európai Kerékpáros Szövetség (ECF) álláspontját, mely szerint erősen ellenjavallt a „sisakos kerékpáros" arculatának erősítése a kommunikációs tevékenységekben (kivéve kerékpársport)[63];
  - → A kerékpáros utazásnak adottak a feltételei az országban, nagyobb távolságokban is

  (**Nyomatékosan felhívjuk a figyelmet arra, hogy e tevékenység csak a feltételek teljesülését követően valósítható meg, ellenkező esetben kártékony hatása lehet!**).

  A szemléletformálást már gyermekkorban szükséges elkezdeni, különböző óvodai-iskolai programok keretében. Ez részben anyagi támogatással (pl. kerékpáros csoportos iskolai kirándulások támogatása), részben pedig a pedagógusok, művelődésszervezők ismereteinek javításával ösztönözhető (pl. kézikönyv kiadása, oktatások, továbbképzések szervezés).
- **Látogatás gyakoriságának, időtartamának növelése**: a meglévő célcsoportok esetében, kommunikációs érvek lehetnek az alábbiak (amelyeket a megkérdezettek jónak és fontosnak értékeltek a kerékpáros környezet megítélésekor, illetve amelyek fontos motivációkat jelentenek):
  - → Kerékpáros útvonal természeti környezete, természet-közelsége
  - → Egészséges életmód, testedzés
  - → Változatos látnivalók, programok megléte az útvonal mentén; kerékpározással összeköthető programok, kiemelten városnézés, műemlékek, kulturális örökség megtekintése; strandolás, vízparti üdülés; ökoturisztikai programok; gasztronómiai programok, borkóstolás; rendezvények
  - → Kerékpáros útvonal nehézsége, vonalvezetése – mindenki megtalálja a számára kedvezőt
  - → Útvonal közelsége a lakóhelyhez (kerékpáros kirándulásoknál)

Néhány javasolt aktivitás:

- **Arculati csomag kidolgozása**
- **A kerékpározást általában népszerűsítő kampányok, programok folytatása, erősítése** (pl. Bringasuli, Bringázz a munkába program, Kerékpárosbarát Munkahely program)

[63] Forrás: http://ecf.com/3500_1

- **Kerékpáros turizmust népszerűsítő megjelenések, aktivitások (pl. reklámkampányok, online megjelenések, modern IT eszközök)**
- **Tájékoztatás, lakosság involváltságának erősítése**
- **Kerékpáros események, rendezvények szervezése**
- **Minősítő- és védjegyrendszer kialakítása (kerékpárosbarát szolgáltatók / desztinációk)**
- **Turisztikai kártyarendszerekhez való csatlakozás**
- **Szemléletformáló programok támogatása**
- **Kézikönyv kidolgozása pedagógusok számára**

Mivel a kerékpáros kirándulások, utazások elsősorban más turisztikai termékek, attrakciók meglátogatásával kötődnek össze, ezért a célcsoportok elérése a turizmusban használt általános kommunikációs csatornákon keresztül lehetséges és célszerű, az átlagosnál némileg fiatalabb korösszetétel miatt nagyobb hangsúlyt helyezve az – egyébként is növekvő jelentőségű – online eszközökre.

6.4. MONITORING FELADATOK

6.4.1 Marketing-információs rendszerek fejlesztése és monitoring tevékenység

A monitoring rendszer célja a feladatok előrehaladásának értékelése, a célkitűzések függvényében. A monitoring tevékenység tehát folyamatos adatgyűjtésre épül, ellenőrzi a folyamatokat és értékeli a fejlesztés eredményességét.

A monitoring rendszer kiépítésének feladatai:
1. Célok meghatározása
2. Mérendő eredmények meghatározása
3. Teljesítménymutatók kiválasztása
4. Adatforrások meghatározása, adatgyűjtés
5. Adatok feldolgozása
6. Eredmények elemzése, esetleges pótlólagos információk beszerzése
7. Nyilvánosság, tájékoztatás biztosítása
8. Adatok felhasználása, visszacsatolás

A monitoring rendszer a megadott indikátorok teljesülését vagy elmaradását hivatott mérni. A kerékpáros turizmus fejlesztésének egyik alapvető gátját jelenti a rendelkezésre álló piaci információk szűkössége. A marketing információs rendszer (MIR) kiépítése ezért rendkívül fontos feladatot jelent. **A MIR célja, hogy rendszeres, koordinált információgyűjtési és feldolgozási tevékenységgel naprakész és pontos információk álljanak rendelkezésre a kerékpáros turizmus keresleti és kínálati jellemzőiről. A MIR így a monitoring rendszer alapját jelenti.**

Információszükséglet	Információforrások
Kerékpáros útvonalhálózat, alap- és kapcsolódó infrastruktúra mennyiségi és minőségi jellemzői; fejlesztési feladatok	**Külső adatforrások:** ▪ Pályázatok számbavétele (nyertes pályázatok indikátorai), monitoring jelentései ▪ Helyi, térségi és regionális TDM szervezetek adatgyűjtése ▪ Kapcsolódó szakágak felméréseinek, adatainak gyűjtése (Pl. KSH, közlekedési hatóság) ▪ Egyéb publikációk, sajtóanyagok értékelése, elemzése **Primer kutatási módszerek és eszközök:** ▪ KENYI folyamatos fejlesztése, az adatbázis töltése és karbantartása ▪ Útellenőrzések ▪ Információs vonal, online felület működtetése (pl. hibabejelentésekre) ▪ Felmérések (települések, szolgáltatók, turisták megkérdezése – kérdőíves felmérések)

Információszükséglet	Információforrások
Kerékpárosbarát szolgáltatáskör rendelkezésre állása, minőségének értékelése; fejlesztési feladatok	**Külső adatforrások:** ▪ Pályázatok számbavétele (nyertes pályázatok indikátorai), monitoring jelentései ▪ Helyi, térségi és regionális TDM szervezetek adatgyűjtése ▪ Kapcsolódó szakágak, szervezetek felméréseinek, adatainak gyűjtése (Pl. KSH, turisztikai szervezetek, közlekedési vállalatok) ▪ Egyéb publikációk, sajtóanyagok értékelése, elemzése ▪ Kerékpáros szervezetek taglétszáma ▪ Minősített szolgáltatók taglétszáma **Primer kutatási módszerek és eszközök:** ▪ Turisztikai portál folyamatos töltése és karbantartása ▪ Minősítési rendszerek regisztrációinak gyűjtése ▪ Workshopok, szakmai találkozók szervezése ▪ Próbalátogatások ▪ Felmérések készítése (települések, önkormányzatok, turisták körében – kérdőíves felmérések készítése)
Vendégforgalmi adatok, vendégkör összetétele és motivációi, költése, elégedettség értékelése	**Külső adatforrások:** ▪ Pályázatok számbavétele (nyertes pályázatok indikátorai), monitoring jelentései ▪ Helyi, térségi és regionális TDM szervezetek adatgyűjtése ▪ Kapcsolódó szakágak, szervezetek felméréseinek, adatainak gyűjtése (Pl. KSH, turisztikai szervezetek, közlekedési vállalatok utaslétszáma, turisztikai kártyarendszerek üzemeltetői) ▪ Egyéb publikációk, sajtóanyagok értékelése, elemzése (pl. általános életmódkutatások, sporttevékenységek) ▪ Adóbevételekből, munkaügyi kimutatásokból becslés **Primer kutatási módszerek és eszközök:** ▪ Forgalomszámlálás a jelentősebb csomópontoknál ▪ Workshopok, szakmai találkozók szervezése ▪ Szálláshelyek kötelező adatszolgáltatása ▪ Felmérések készítése (szolgáltatók, turisták körében – mélyinterjúk, fókuszcsoportok, kérdőíves felmérések) ▪ Információs pontok, értékesítő személyzet tapasztalatai
Általános keresleti és kínálati trendek, versenyhelyzet értékelése	**Külső adatforrások:** ▪ **Nemzetközi tanulmányok, statisztikai adatok gyűjtése, elemzése** ▪ **Egyéb publikációk, sajtóanyagok gyűjtése** ▪ **Kapcsolódó szakágak, szervezetek felméréseinek, adatainak gyűjtése (Pl. KSH, turisztikai szervezetek)** **Primer kutatási módszerek és eszközök:** ▪ **Tanulmányutak szervezése a versenytárs desztinációkba** ▪ **Külföldi szervezetekkel folytatott partnerségi egyeztetések**
Közvetett hatások mérése	**Külső adatforrások:** ▪ Pályázatok számbavétele (nyertes pályázatok indikátorai), monitoring jelentései ▪ Adóbevételek elemzése ▪ Munkaügyi kimutatások elemzése ▪ WHO Health economic assessment tool for cycling ▪ Közlekedési szervezetek, hatóságok, civilek kimutatásai az autóhasználati szokásokról **Primer kutatási módszerek és eszközök:** ▪ Workshopok, szakmai találkozók szervezése ▪ Felmérések készítése (települések, szolgáltatók körében – mélyinterjúk, fókuszcsoportok, kérdőíves felmérések)

Megfontolandó a **BYPAD** (Bicycle Policy Audit) módszer alkalmazása: a rendszer egy kerékpáros szakértőkből álló nemzetközi konzorcium által kifejlesztett módszertan, amelynek kidolgozását az EU finanszírozta. Az értéklánc – a módszertan szerint – 9 modulból áll. Ezeket külön kell értékelni, de ezek együttesen határozzák meg adott terület kerékpáros kínálatának minőségét:

- Tervezési fázis: fogyasztói igények, szervezet és együttműködések, meglévő stratégiák, eszközök és személyzeti feltételek értékelése
- Tevékenységek: infrastruktúra és biztonság, információ és oktatás, promóció és partnerség, kiegészítő tevékenységek értékelése
- Monitoring: értékelés és hatások meghatározása

A felmérést követően dolgozható ki egy cselekvési terv.

A monitoring feladatok elvégzésének felelőse – a megfelelő szinten – a helyi, térségi, regionális és állami TDM szervezet, koordinálva az adatgyűjtési tevékenységet, beszámolási kötelezettséggel a TDM szervezet felügyeleti szervének. Bizonyos feladatok civil szakmai szervezetekhez delegáltak (pl. minősített szolgáltatók számának rögzítését és nyomon követését a minősítési rendszert), feladatfinanszírozás keretében.

Az indikátorok mérését minimum évente egyszer szükséges elvégezni. Kivételt képeznek ez alól azok az adatok, információk, amelyek a célcsoportok tájékoztatásában játszanak szerepet (pl. szolgáltatók, útinformációk): ezek esetében folyamatos nyomon követés szükséges az információs rendszerek aktualizálására, frissítésére.

Az adatgyűjtést követően, évente egyszer értékelő jelentés készítése indokolt, a tervezett célok és elért eredmények összevetésével, a problémák, hiányosságok elemzésével és a szükséges módosító intézkedések rögzítésével. Tartalmi elemek:

- Célmeghatározás: adott időszak célkitűzéseinek számbavétele
- Teljesítménymérés: a fejlesztési stratégiában megfogalmazott indikátorok teljesülése vagy elmaradása, azaz az elért eredmények rögzítése a célkitűzések fényében
- Teljesítménydiagnózis: céloktól való eltérések okainak feltárása, indoklása
- Kiigazítás és visszacsatolás: szükséges intézkedések, beavatkozások meghatározása, korrekciók és esetlegesen pótindikátorok alkalmazása

A fejlesztési időszak végén, a teljes időszakot lezáró monitoring jelentés a következő időszakra megfogalmazható célok információs bázisát jelenti.

A monitoring rendszer egyik kiemelt adatforrása a pályázatok kötelező adatszolgáltatási tevékenysége a fenntartási időszak alatt – célszerű a pályázati követelményrendszerbe foglalni (nyertes projektek esetén) a kötelező fenntartási időszakon túli adatszolgáltatási kötelezettséget is (amelynek célja már nem a pályázati célkitűzések teljesülésének vizsgálata, hanem az adatszolgáltatás fenntartása), pl. regionális/országos információs adatbázisok frissítését, aktualizálását, piackutatásokban való részvételt.

6.4.2 Fejlesztési források felhasználására vonatkozó szempontrendszer kialakítása

A fejlesztések megvalósítása az alábbi területi szintekhez rendelt:

- Gerincútvonalak kialakítása = országos szintű feladat
- Mintarégiók infrastruktúrájának és alap kerékpáros szolgáltatáskörének kialakítása = regionális szintű feladat
- Térségi szintű kerékpáros útvonalak kialakítása = helyi önkormányzati/kistérségi feladat

A pályázati források felhasználásának alapvető kritériuma a komplexitás = a pályázati rendszer feladata, hogy **olyan komplex projekteket támogasson, amelyek tartalmazzák mindazon szükséges fejlesztéseket és aktivitásokat, amelyek valóban hozzájárulnak a turisztikai attraktivitás növeléséhez**, a terület versenyképességének javításához, a turizmusban rejlő pozitív externáliák kiaknázáshoz.

Ez tehát **nem pusztán az alapinfrastruktúra (= kerékpáros útvonal) kialakítását jelenti, hanem magában foglalja a vonzerőérték növelését célzó termékfejlesztéseket, a célcsoportok teljes körű – a turisztikai élményláncnak megfelelő – kiszolgálását biztosító szolgáltatásfejlesztést, valamint a fejlesztéseket támogató marketingaktivitásokat is!**

A kerékpározás jellegéből adódóan, a fenti célokat teljesítő fejlesztések **legtöbb esetben nem szűkíthetők le lokális szintre, hanem több település, térség összefogásával jöhet létre a kellő attraktivitású kínálat.**

Ezt az alapelvet mind a pályázati konstrukciók feltételrendszerének, mind pedig a bírálati szempontoknak a kidolgozásakor érvényre kell juttatni. Az alábbiakban, a Kerékpáros Tárcaközi Bizottság által elfogadott szempontrendszert[64] is felhasználva, ajánlásokat fogalmazunk meg az egyes kritériumok tartalmára vonatkozóan:

- A pályázati kiírásoknál különös figyelmet kell fordítani a támogatható tevékenységek meghatározására, a pályázó körére vonatkozó előírásokra:
  - **Támogatható tevékenységek**: a támogatható tevékenységek közé kell sorolni
    - *Kötelező elemként*: a megfelelően differenciált és közlekedésszakmailag megalapozott infrastruktúrafejlesztést, a kapcsolódó kerékpáros alapszolgáltatáskör fejlesztését (kerékpártárolók, pihenőhelyek), az útirányjelző táblarendszerek kialakítását, a marketingaktivitásokat (amely túlmutat a kötelező tájékoztatási-nyilvánossági tevékenységen, és feltétlenül magában foglalja a kerékpáros térkép/kiadvány készítését, valamint az online információnyújtást), humán erőforrás fejlesztési feladatokat, a fejlesztésekhez kapcsolódó információgyűjtési teendőket (utóbbiak ugyanis a monitoring rendszer alapját jelentik – ld. előző pont);
    - *Nem kötelező, de támogatható feladatként*: további, kapcsolódó attrakció- és turisztikai szolgáltatásfejlesztéseket és háttér-infrastrukturális projektelemeket.

    Fontos kiemelnünk azt, hogy **a kerékpáros útvonalak kialakítása nem egyenlő a kerékpárutak kiépítésével: bizonyos feltételek mellett alacsonyabb gépjármű-forgalmú közútszakaszok, autóforgalomtól elzárt mezőgazdasági, erdészeti utak, gátak is megfelelőek a kerékpáros útvonalhálózat részeként**. A kerékpárforgalmi hálózatok összefüggőségének biztosítására szükséges lehet egyes közútszakaszok gépjárműforgalmának csillapítására, a gépjárművek sebességének csökkentésére is, építési vagy forgalomtechnikai beavatkozásokkal. Amennyiben a fenti szempontok széles körben ismertté válnak, sikerülhet túllépni azon a kártékony, de a közutas szakma által sajnos – hallgatólagosan – elfogadott szemléletmódon, amelynek eredményeképpen a kerékpáros fejlesztések szinte kivétel nélkül a kerékpáros és gépjárműforgalom szegregációját célozzák, a kerékpáros közlekedés előnyben részesítésének teljes vagy részleges mellőzésével.
  - **Tulajdonosi kérdés**: az útvonalhálózat összefüggőségének biztosítása, mint alapvető elvárás miatt nem lehet előírás az, hogy a fejlesztések kizárólag a pályázók tulajdonában lévő területeken valósuljanak meg. Az előző pontban említett egyéb hasznosítású, de a kerékpárosok előtt megnyitható útvonalszakaszok esetében **javasolt előírás egy hozzájáruló nyilatkozat bekérése az érintett útszakaszok tulajdonosaitól, ill. kezelőitől, amely ezen szakaszok fenntartását adott időszakra a pályázó feladatkörébe utalja.** A pályázók ezeken az útszakaszokon is jogosultak – támogatható tevékenységként – útirányjelző táblák elhelyezésére.

    Adott projekt által kialakítani tervezett összefüggő útvonalhálózatba illeszkedő már meglévő kerékpáros útvonalak esetében csak a hálózatosság bizonyítása, és az útirányjelző táblarendszerek közötti kapcsolat megteremtése jelent feladatot.
  - **Pályázók köre**: mivel a kerékpáros turizmus érintettjeinek köre igen összetett, ezt a pályázók körére vonatkozó előírásokban is érvényre kell juttatni.

[64] Szempontok a kerékpáros turisztikai projektek tervezéséhez, Kerékpáros Tárcaközi Bizottság

- A bírálati szempontoknál a javasolt fő kritériumok az alábbiak:
  - Stratégiai szemlélet: térségi szintű fejlesztési program álljon rendelkezésre a kerékpáros turizmusfejlesztés koordinált megvalósításához:
    - **Legalább az általános turizmusfejlesztési stratégia részeként kezelt kerékpáros turizmusfejlesztési program és cselekvési terv (kötelező előírás)**
    - *Önálló kerékpáros turizmusfejlesztési stratégia és cselekvési terv megléte (többletpont)*

    Minimálisan elvárt tartalmi elemek – megvalósíthatósági tanulmány[65]*:*
    - Vonzerők, korlátozó tényezők, szolgáltatási kínálat, potenciális utak felmérése és (lehetőség szerint térinformatikai alapú, marketingszemléletű) értékelése a különféle kerékpáros turisztikai célcsoportok szempontjából
    - Versenyhelyzet értékelése, kapcsolódó turisztikai termékek és szolgáltatások feltárása
    - A térség kerékpáros turisztikai jövőképének, céljainak meghatározása, célcsoportjainak kiválasztása (kerékpározási stílus, földrajzi elhelyezkedés, fizetőképesség, kor, stb. szempontjából)
    - A térség kerékpáros turisztikai profiljának üzeneteinek meghatározása
    - Kerékpáros turisztikai útvonalhálózat definiálása
    - Fejlesztési beavatkozások meghatározása
    - Marketingtevékenység tervezése
    - Pénzügyi elemzések, közgazdasági költségek és hasznok elemzése; a projekt fenntartására vonatkozó terv készítése

    A megvalósíthatósági tanulmány mellett, a szükséges tervdokumentációk elkészítése.
  - Célcsoport-képzés és pozícionálás: a törekvés az egyedi, markáns célpiaci pozícionálásra (célcsoportok kijelölése, esetleg USP-k meghatározása) a projekt versenyképességének alapját jelenti.
    - **A helyi (térségi, regionális) kerékpáros turizmusfejlesztési stratégiában (vagy részstratégiában) meg kell jelölni a megcélzott szegmenseket, és a termékfejlesztést, valamint a marketingaktivitásokat a célcsoportoknak megfelelően kell megtervezni (kötelező előírás)**
    - *Egyediség, újdonság, USP-k kialakítása, programok (többletpont)*
  - Komplexitás: kötelező tevékenységek mindegyike része legyen a megvalósítani tervezett feladatoknak
    - **Valamennyi kötelező tevékenység teljesítése – útvonalfejlesztés, táblarendszerek, kerékpártárolók, pihenőhelyek, kerékpáros kiadvány/térkép készítése, online információs felület és egyéb marketingfeladatok, információgyűjtés és adatszolgáltatás (kötelező előírás)** – természetesen, amennyiben bizonyos fejlesztési elemek már rendelkezésre állnak, úgy az a kitétel teljesítettnek tekintendő
    - *További, a vonzerőérték növelését szolgáló turisztikai termékekkel, attrakciókkal közösen kialakított fejlesztések (pl. projekt keretében turisztikai látnivalóknál elhelyezett kerékpártárolók, kerékpáros attrakciók kialakítása), információs pontok és felületek – többletpont)*
  - Hálózatosság: legalább térségi szintű, összefüggő kerékpáros útvonalhálózatot jelöljenek ki és fejlesszenek a projekt keretében (fenti elvárásoknak és „engedményeknek" a figyelembevételével):
    - **Minimum 2 turisztikai attrakciót összekötő kerékpáros útvonal kialakítása, mindkét irányban jelzett útirányjelző táblarendszerrel (kötelező előírás)**
    - *Az útvonalhálózat kiterjesztése, nagyobb területet lefedő, mindkét irányban jelzett útirányjelző táblarendszerrel ellátott hálózat kialakítása (többletpont)*
  - Biztonságos útvonalhálózat:
    - **Az útvonal lehetőség szerint kerülje el a jelentős gépjármű-forgalmú utakat, de minimum elvárásként a kerékpáros útvonalhálózat minimum 40%-a gépjárműforgalomtól mentes útvonalon (amely lehet mezőgazdasági, erdészeti út, árvédelmi töltés is), minimum 40%-a pedig alacsony gépjármű-forgalmú útvonalon haladjon (kötelező előírás)**
    - *Mindkét fenti mutatótól való pozitív eltérés (többletpont)*

[65] Szempontok a kerékpáros turisztikai projektek tervezéséhez, Kerékpáros Tárcaközi Bizottság

- Standardokat teljesítő minőségű és burkolatú, akadálymentes útvonalak:
  - **Az útvonal legalább 70%-a adott szakasz jellegének megfelelő minőségi és akadálymentesítési standardokat teljesítse (kötelező előírás)**
  - *A fenti mutatótól való pozitív eltérés (többletpont)*
- Fejlesztési projekt megalapozottsága – információs bázis kialakítása: alapvető szempont annak bizonyítása, hogy a projektet piaci információkra alapozva hozták létre, illetve, hogy az indikátorokat megalapozottan számszerűsítették:
  - **Legalább szekunder információkra alapozott, átfogó helyzetértékelés megléte, továbbá a fejlesztésben érintett terület útjellemzőinek feltöltése a KENYI adatbázisba (kötelező előírás)**
  - *Primer (releváns) információk gyűjtése és elemzése, valamint a szolgáltatók adatainak feltöltése a regionális / országos turisztikai adatbázisba (többletpont)*
- Marketingszempontú megközelítés:
  - **Kommunikációs terv rendelkezésre állása a kötelező tájékoztatási-nyilvánossági tevékenység feladattervén felül, a projekt piaci bevezetésére és a fenntartási időszak első évére vonatkozóan (kötelező előírás)**
  - *Több évre készített kommunikációs terv (többletpont)*
- Humán erőforrások: a kerékpáros turizmus feladatrendszerének összetettsége sajátos ismereteket, szaktudást igényel a projektmenedzsment szervezet részéről, mind a projekt tervezése és megvalósítása alatt, mind a működtetése során.
  - **A projektmenedzsment teamben legalább 1 fő, kerékpáros infrastruktúrával, turizmussal kapcsolatos szakterületen jártas munkatárs foglalkoztatása, illetve a releváns szakértői tapasztalat bevonása (kötelező előírás)**
  - *A projektmenedzsment team magasabb fokú felkészültsége, képzéseken való részvétel vállalása a projekt megvalósítása és a működtetés során (többletpont)*
- Partnerség: a kerékpáros turizmus összetettsége, sokszereplős jellege megköveteli a széles körű partnerség kialakítását (valós együttműködésekkel, a projekt előkészítésében és fenntartás alatt is).
  - **Legalább a közvetlenül érintett szereplők közötti térségi szintű partnerség bizonyítása (kötelező előírás)**
  - *Szélesebb körű partnerség, mind földrajzi, mind pedig interszektorális értelemben (többletpont)*
- Projekt fenntartására vonatkozó terv: nem elég egy projektet megvalósítani, azt fenn is kell tudni tartani! Ezen alapelvnek megfelelően szükséges vizsgálni a projektgazdának a projekt fenntartására vonatkozó elképzeléseit is.
  - **Fenntartási terv megléte, amely tartalmazza a projekt fenntartásának szervezeti és finanszírozási feladataira vonatkozó elképzeléseket, partnerségi szintre lebontva (kötelező előírás)**

- <u>További értékelési szempontok (eredmény- és hatásindikátorok):</u>
  A kötelezően előírt eredmény- és hatásindikátoroknál számszerűsített növekedést szükséges elérni az alábbi területeken:
  - **Vendégforgalomra gyakorolt hatások**, pl. vendégforgalom, tartózkodási idő növelése
  - **Gazdaságélénkítő hatások**, pl. bekapcsolódó turisztikai szolgáltatók számának növekedése (sűrűség); munkahelyteremtés
  - **Környezeti hatások**: gépjárműforgalom csökkenése, levegőszennyezés mérséklődése

  A térségi fejlesztésekre vonatkozóan, az indikátorok célértékét a régiók szintjén szükséges meghatározni, adott terület jelenlegi turizmuspiaci helyzete (statisztikái), valamint kerékpáros turizmusfejlesztésre vonatkozó céljai, aspirációi szerint.

Az alábbiakban, a **mintarégiókra**[66] vonatkozóan előírt indikátorokat (minimum célértékeket) mutatjuk be (a bázisértékek meghatározása a régió feladata):

[66] Kínálatfejlesztés területi differenciálása c. fejezetben meghatározott 4 kiemelt régió: Balaton, Nyugat-Dunántúl, Budapest-Közép-Dunavidék, Tisza-tó

Mintarégiók indikátorai	Me.	Célérték	Célérték elérésnek időpontja
Output indikátorok			
Szekunder és primer helyzetfeltáráson alapuló kerékpáros turizmusfejlesztési stratégia és cselekvési terv (egyértelmű célcsoport-képzéssel és pozícionálással)	igen/nem	igen	Pályázat beadása
Marketingkommunikációs terv (piaci bevezetésre és a fenntartás 2 évére)	igen/nem	igen	Pályázat beadása
Fenntartási terv	igen/nem	igen	Pályázat beadása
KENYI adatbázisba feltöltött útinformációk és szolgáltatók adatai	igen/nem	igen	Pályázat beadása
Köz-, civil és magánszféra partnerségében tervezett projekt	igen/nem	igen	Pályázat beadása
Projektmenedzsment teamben foglakoztatott, kapcsolódó szakterületen jártas munkatárs / releváns szakértői tapasztalat bevonása	fő	1	Projekt megvalósítása
Összefüggő és a standardokat teljesítő kerékpáros útvonalhálózat hossza[67]	km	150	Projektzárás
ebből autómentes szakasz	%	60	Projektzárás
ebből alacsony forgalmú szakasz	%	30	Projektzárás
Mindkét irányban jelzett kerékpáros útvonalak hossza	%	100	Projektzárás
Standardokat teljesítő burkolatú és akadálymentes kerékpáros útvonalak aránya[68]	%	80	Projektzárás
Kijelölt és jelzett tematikus útvonalak száma	db	2	Projektzárás
Bekötött települések, látnivalók sűrűsége	átlagos távolság (km)	20	Projektzárás
Kialakított pihenőhelyek sűrűsége	átlagos távolság (km)	10-15	Projektzárás
Szervizpontok és kölcsönzők sűrűsége	átlagos távolság (km)	30-40	Projektzárás
Információs pontok sűrűsége	átlagos távolság (km)	50	Projektzárás
Megfelelő kerékpártárolóval rendelkező attrakciók aránya	%	60	Projektzárás
Turisztikai honlap – kerékpáros úthálózat, szolgáltatások adatbázisával, interaktív	db	1	Projektzárás
Programok, események száma	db/év	15	Projektzárás
Saját ajándéktárgyak megléte	igen/nem	igen	Projektzárás
Kerékpár-szállítási lehetőség – kerékpárszállítást biztosító járatpár legalább a cél- és végállomáson	járatpár/nap	2-2	Projektzárás

[67] Standardok: ld. kínálatfejlesztés
[68] Standardok: ld. kínálatfejlesztés

Mintarégiók indikátorai	Me.	Célérték	Célérték elérésnek időpontja
Eredmény-és hatásindikátorok			
Kerékpáros turisták vendégszámának emelkedése	%	20	Fenntartási időszak vége
Tartózkodási idő növekedése	%	20	Fenntartási időszak vége
Főszezonon kívüli időszakban regisztrált vendégszám arányának növekedése (összes vendégszámhoz viszonyítva)	%	15	Fenntartási időszak vége
Minősített kerékpárosbarát szálláshelyek, vendéglátóhelyek sűrűsége	átlagos távolság (km)	20-25	Fenntartási időszak vége
Turizmusba újonnan bekapcsolódó vállalkozások száma	db/év	6-8	Fenntartási időszakban, évente
Piacfelmérések száma, kapcsolódó témában	db/év	2	Fenntartási időszakban, évente
Kerékpáros csomagajánlatokat nyújtó utazási irodák/szolgáltatók száma	db	5	Fenntartási időszak vége
Köz-, civil és magánszféra partnerségében működtetet projekt	igen/nem	igen	Fenntartási időszak
CO2 ekv. kibocsátás csökkenése	%	20	Fenntartási időszak vége
Teremtett, ill. megőrzött munkahelyek száma, a projekthez kapcsolódóan	fő/km	5	Fenntartási időszakban, évente
Motorizált gépjárműforgalom csökkenése a turisták körében	%	20	Fenntartási időszak vége

7. HORIZONTÁLIS SZEMPONTOK

7.1. ESÉLYEGYENLŐSÉGI SZEMPONTOK

Az esélyegyenlőségi szempontok érvényesítése érdekében a stratégia megvalósításának és fenntartásának időszakában a következő szempontokra szükséges figyelmet fordítani:

- Családbarát körülmények megteremtése, erősítése: a kerékpárosbarát szolgáltatórendszer kialakításánál figyelembe kell venni a családdal kerékpározók különleges igényeit is. Az infrastruktúrafejlesztés biztonsági és akadálymentességi szempontjai terjedjenek ki a gyermek- és időskorú kerékpárosoknak megfelelő követelményrendszer érvényesítésére.
- Nemek közti esélykülönbségek csökkentése: a kerékpáros turizmus népszerűsítése során kiemelt figyelmet kell fordítani a nők (mint célcsoport) megszólítására, mivel a felmérések eredményei alapján e szegmens kevésbé jelenik meg a kerékpáros turizmus célközönségében. Ez a kerékpározás általános értelemben vett pozitív kommunikációjának szempontjából is fontos.
- Akadálymentesítés: a kerékpáros közlekedési értelemben vett akadálymentességen túlmenően az infrastruktúrafejlesztés során mozgáskorlátozottak számára is akadálymentesen használható útvonalakat, akadálymentesen megközelíthető kiszolgáló létesítményeket kell megvalósítani. Tekintettel arra, hogy a kerékpáros közlekedés és a kerekesszékes közlekedés infrastruktúraigényei átfedésben vannak egymással, egyértelműen a kerekesszékkel közlekedők szempontjából is akadálymentesítő hatása van egy-egy – a szabványoknak megfelelő, igényesen kivitelezett – kerékpáros infrastruktúrafejlesztésnek. A kerékpárosbarát szolgáltatások fejlesztése során figyelembe kell venni a mozgáskorlátozott (nem csak kerekesszékes) kerékpáros turisták, illetve egyéb közlekedők szempontjait, igényeit is. A kerékpáros turizmus és a kerékpározás népszerűsítése során kiemelt figyelmet kell fordítani a mozgáskorlátozottak (ezen belül különösen a kerekesszékes célcsoport) megszólítására, hiszen a létrejövő akadálymentes szolgáltatásrendszernek ez a célcsoport is közvetlen haszonélvezője.
- Fogyatékkal élők, romák és más hátrányos helyzetű csoportok életminőségének, társadalmi esélyeinek javítása: a kerékpározás – megfelelő feltételek mellett – a fogyatékkal élők szabadidős

elfoglaltsága, rehabilitációjukra is alkalmas eszköz lehet. A kerékpározás bárki által elérhető, alacsony befektetést igénylő tevékenység, amely a leszakadó rétegek számára is hozzáférhető mobilitási lehetőséget teremt. Az EU egyes országaiban becslések szerint több fogyatékos használ kerékpárt rehabilitációs eszközként, mint ahányan kerekesszékkel közlekednek. A szellemi fogyatékosokat fejlesztő intézetek gyakran használnak kerékpárt és triciklit rehabilitációs eszközként. Keringési rendellenességben szenvedők a szobakerékpár körülményes és unalmas használata helyett ösztönözhetőek a szabadban való kerékpározásra. A kerékpárt – hivatali közlekedési eszközként - gyakran használják szociális munkások is pácienseik látogatására.

- Fogyatékkal élők, romák, mozgáskorlátozottak és más hátrányos helyzetű csoportok munkapiaci esélyeinek javítása: a kerékpáros turizmus fejlesztésével fellendülő szolgáltatási háttér (pl. kerékpár-műhelyek, kerékpár-kölcsönzők) megfelelő munkalehetőséget kínálhatnak fogyatékkal élők, alacsony iskolai végzettségűek, a munkapiacról ideiglenesen vagy tartósan kiszorultak és más hátrányos helyzetben lévő, vagy atipikus foglalkozást igénylők számára is. (Erre kiváló működő példákat találhatunk Magyarországon és külföldön már most is[69,70].) A kerékpáros turizmus infrastruktúrájának és szolgáltatási rendszerének fejlődésével hátrányos helyzetű csoportok számára is elérhetővé válik szabadabb helyváltoztatás lehetősége, távolabb lévő munkahelyek megközelítése, emellett új, a hátrányos helyzetűek számára is elérhető helyi munkaerő igény teremtődik.

7.2. KÖRNYEZETI ÉS EGÉSZSÉGÜGYI SZEMPONTOK

A stratégia megvalósításakor és a kerékpáros turizmus rendszerének működtetése során a javasolt szervezeti rendszerbe bevont Környezetvédelmi és Vidékfejlesztési Minisztérium, illetve a várhatóan aktívan közreműködő kerékpáros és környezetvédő, valamint egészségüggyel foglalkozó civil szervezetek érvényesítik a környezet- és egészségtudatos szemléletmódot, továbbá folyamatosan javaslatot tesznek a jogszabályi követelmények teljesítésén felüli teljesítmények elérésére is.

A környezeti fenntarthatósághoz, továbbá a célcsoportok és a külső érintettek egészségi állapotának javításához hozzájárul, hogy a kerékpáros turista a hagyományos turistával szemben a közlekedése során jelentősen kevesebb káros anyagot bocsát ki (és lélegez be)[71].

A kerékpáros turizmus felhívja a figyelmet a környezetvédelem és az aktív életmód ügyére, hatékonyan népszerűsíti a környezet- és egészségtudatos szemléletmódot. A kerékpárosbarát infrastruktúra- és szolgáltatásfejlesztés során külön figyelemmel kell lenni a környezeti és egészségtudatos szempontok érvényesítésére, például a kerékpárosbarát minősítési rendszer szempontjai közé bevont kritériumokkal vendéglátó- és szálláshelyeknél, úgymint

- Energiatakarékos épületvilágítás,
- Szelektív hulladékgyűjtés,
- Egészséges étel- és italkínálat, stb.

A kerékpáros útvonalak fejlesztése rendszerint nem hatásvizsgálat köteles.

A környezet- és egészségvédelmi hatásoknak pénzügyi eredménye van, amelynek számszerűsítésére több nemzetközi módszertan is létezik. Az alábbi példa (Forrás: TransLink Public Bike System Feasibility Study) az alábbi hasznokkal számol:

[69] Forrás: http://www.horizontprogram.hu/horizont/horizont_program,
[70] Forrás: http://www.periferiaalapitvany.hu/index.php?option=com_content&task=view&id=45&Itemid=54
[71] Forrás: http://ec.europa.eu/environment/cycling/cycling_po.pdf

Tényező	Érték/km
Használók hasznai	
Közlekedési költség megtakarítása	0,3$
Növekvő mobilitás	0,1$
Egészségi hasznok	0,1$
Összesen	**0,5$**
Externális hasznok	
Forgalmi torlódások csökkenése	0,15$
Útfenntartási költségek megtakarítása	0,03$
Csökkentett parkolási hozzájárulás	0,2$
Csökkentett baleseti kockázat	0,1$
Energiafelhasználás csökkenése	0,02$
Levegőszennyezés csökkenése	0,05$
CO_2 kibocsátás csökkenése	0,01$
Zajcsökkenés	0,04$
Összesen	**0,6$**

Forrás: TransLink Public Bike System Feasibility Study

7.3. KOHÉZIÓS SZEMPONTOK

A kerékpáros turizmusfejlesztés egyik kiemelt pozitív hatása, hogy a kerékpáros fejlesztésben érintett térségek elérhetősége a kerékpáros útvonalhálózatok megvalósulásának eredményeképpen javul, a kiépülő kerékpárosbarát szolgáltatóhálózatok fellendítik a térségek gazdasági helyzetét. A kerékpározás hozzájárul az életminőség növekedéséhez, a helyi lakosok és a turisták egészségesebb életmódjához, elidegenedésük visszafordításához, a közösségi élet felvirágzásához.[72]

A stratégia megvalósítása során országos, regionális és kistérségi szinten is érvényesíteni kell az alábbi szempontokat:

- A térségek megközelítését fenntartható közlekedési módokkal (tömeg- és kombinált közlekedés, kerékpáros közlekedés) szükséges fejleszteni.
- A fejlesztések előkészítésébe és megvalósításába be kell vonni a kistérségi társulásokat, önálló önkormányzatokat, helyi vállalkozásokat és civil szervezeteket, illetve a helyi lakosságot.
- Biztosítani kell a fejlesztések összehangolását, az indokolatlan párhuzamos, vagy átfedésben lévő beruházások elkerülése érdekében.
- A fejlesztések kapcsolódjanak más, kiegészítő, ill. a kerékpáros turizmussal szinergiában lévő egyéb turisztikai és közlekedési fejlesztésekhez országos, regionális, kistérségi és települési szinten (a más turisztikai termékkel kialakítható együttműködések formáit és elvárásait a Kínálatfejlesztés c. fejezet tartalmazza).
- A fejlesztések minden esetben és ellenőrizhető módon legyenek összhangban az országos, regionális, kistérségi és települési területfejlesztési célokkal.
- A kerékpáros turizmus – a fejlesztések minél szélesebb nyilvánossága révén – népszerűsítse a kerékpározást, mint közlekedési módot, a környezettudatos életmódot, járuljon hozzá a környezet- és egészségtudatos Magyarország imázs kialakulásához.

7.4. SZINERGIAHATÁSOK ÉRTÉKELÉSE

Fontosabb szinergiahatások:

- A kerékpáros turizmus fejlődésének eredményeként kis mértékben nőhet az infrastruktúrafejlesztéssel érintett területek beépítettsége, azonban az ott található közösségi hozzáférésű területek fenntartható és környezetbarát megközelíthetősége jelentősen javul, ami hozzájárul a természetközeli területek megőrzéséhez.

[72] Forrás: http://edoc.difu.de/edoc.php?id=LRNC82VZ

- A kiépülő kerékpáros útvonalhálózat és szolgáltatási rendszer javítja a turisztikai attrakciókhoz (közkincsekhez, közérdeklődésre számot tartó rendezvényekhez) való közösségi hozzáférést. A kerékpározásnak közismerten alacsony a zajhatása, szaghatása nem jellemző.
- A kerékpáros közlekedés és szabadidő-eltöltés lehetőségeinek javulásával, a turisztikai és közlekedési szolgáltatási paletta szélesedésével csökken az egyéni motorizált közlekedés aránya.
- A kerékpáros útvonalhálózat és szolgáltatási rendszer kiépülésével a rendszeres szállítási és utazási szükségletek kerékpáros közlekedéssel való kiszolgálhatósága fejlődik.
- A környezettudatos szemléletmód és a kulturált szabadidő-eltöltés népszerűsítésével hozzájárul a helyi vagy kistérségi természeti és kulturális értékek megőrzéséhez.

8. A FEJLESZTÉSEK LEHETSÉGES KORLÁTAI

A kerékpáros turizmus fejlesztését korlátozó tényezők értékelése és kezelésének lehetőségei:

- Szervezeti rendszer tagjainak konfliktusai: hatékony kommunikációval, a felelősségi körök tisztázásával kezelhető. A rendszer összes tagja számára elérhető kommunikációs csatornák létrehozásával és működtetésével folyamatosan biztosítható a megfelelő belső és külső kommunikáció.
- Finanszírozás: a finanszírozási háttér folyamatos biztosításához elengedhetetlen a döntéshozók felvilágosítása a kerékpáros turizmus jelentőségéről. Ehhez elsődlegesen az szükséges, hogy folyamatosan rendelkezésre álljanak azok az adatok a kerékpáros turizmusról, amelyek alapján meg lehet határozni a szükséges intézkedéseket és forrásokat.
- Helyi szakértelem hiánya: a települési önkormányzatok elvileg bármilyen forrásra pályázhatnak, de jellemzően szűkös anyagi körülményeik miatt kizárólag a belterületük kerékpáros fejlesztésére törekszenek, ami a speciális szakértelem hiánya miatt gyakran kétes eredményeket hoz (az előkészítetlenül, megfelelő egyeztetés nélkül és elavult tervezési elvek alapján megvalósuló, gyenge minőségben kivitelezett infrastruktúra sok esetben csak tovább rontja a kerékpáros közlekedés biztonságát és akadálymentességét).
- Magyarországon jelenleg tapasztalható közlekedésfejlesztési gyakorlat: az Európai Uniós és hazai (országos, regionális, helyi) közlekedésfejlesztési stratégiákban megfogalmazottak ellenére hazánkban rendszerint még mindig az egyéni motorizált közlekedés előnyben részesítésével folynak a különböző közlekedési beruházások. Ennek a megváltoztatása kizárólag tudatos szemléletformálással érhető el. A szükséges szemléletmód-változáshoz a fent említett folyamatos kommunikáció és érdekegyeztetés a kulcs.
- Közbiztonság: a kerékpáros turizmus eszközrendszerének védelmében a fejlesztendő területeken különös figyelmet kell fordítani a közbiztonság (elsősorban a vagyonbiztonság) javítására, valamint a közlekedési morál javítására. A helyi közbiztonsági szervek koordinált bevonásával, tájékoztató-oktató kampányok szervezésével (már általános iskolai szinten) kezelhető a kockázat.

9. INTÉZKEDÉSI TERV 2010-2015

Az intézkedési terv a stratégiában meghatározott stratégiai irányok és célok eléréséhez szükséges lépéseket, teendőket mutatja be, iránymutatást adva a továbblépéshez, a magyarországi kerékpáros turizmus környezeti, gazdasági és jogi szempontokat is figyelembevevő fejlesztéséhez.

A stratégiai feladatok lebontása konkrét intézkedési területekre, tevékenységekre, az alábbi részterületeken, negyedéves ütemezéssel történik meg:

- **Beavatkozás csoportok és intézkedések kialakítása** a fejlesztési intézkedések priorizálásával, egymásra épülésének kezelésével, a feladatok és eszközök mellérendelésével, negyedéves ütemezéssel.
- **Nagyságrendi költségvetés** hozzárendelése a prioritásokhoz, feladatcsoportokhoz.
- **Felelősségi rend** hozzárendelése a fejlesztési feladatokhoz.

Az intézkedési terv két részből áll:

- **Szorosan a turizmusirányításhoz tartozó feladatok:** ezek a feladatok az Önkormányzati Minisztérium Turisztikai Szakállamtitkárságának jelenlegi szervezeti, működési és finanszírozási keretei között megvalósítható intézkedéseket jelentik. Az NTS-ben foglalt szervezetfejlesztési irányoknak megfelelően, a feladatokat 2014-től a nemzeti turisztikai desztinációmenedzsment szervezet veszi át.
  A kiemelt feladatok az ÖM TSZÁT feladatkörébe utalt intézkedéseket jelölik.
  A dőlt betűvel szedett feladatoknál az ÖM TSZÁT-nak előkészítési feladata van.
- **Kapcsolódó feladatok:** ezek a feladatok nem sorolhatók az ÖM TSZÁT közvetlen feladat- és hatáskörébe, ugyanakkor ***egyidejű megvalósításuk elengedhetetlen*** ahhoz, hogy tényleges előrelépés történhessen az ország kerékpáros turizmusában. Ezen intézkedéseket a Kerékpáros Tárcaközi Bizottság készíti elő és koordinálja, meghatározva a megvalósítás illetékeseit (illetékes minisztériumokat, illetve ezek szervezeti egységeit).

A táblázatban használt rövidítések:
KTB = Kerékpáros Tárcaközi Bizottság
Nemzeti TDMSZ = Nemzeti Turisztikai Desztináció Menedzsment Szervezet
MT Zrt. = Magyar Turizmus Zrt.
KKK = Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
NKH = Nemzeti Közlekedési Hatóság
NFÜ = Nemzeti Fejlesztési Ügynökség
Civilek = kerékpáros szakmai civil szervezetek

Intézkedés	2010				2011				2012				2013				2014				2015				Felelős / partner	Nagyságrendi költségbecslés
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
1. Beavatkozási csoport – Szervezetfejlesztés és finanszírozás																										
1.1 Kerékpáros turizmus állami irányításának szervezetfejlesztése																										
A szervezetfejlesztés jogi, adminisztratív, pénzügyi és technikai feltételeinek a kialakítása																									*Előkészíti: ÖM TSZÁT Felelős: KTB Megvalósító: illetékes minisztérium(ok)*	*Döntéstől függő*
Szervezetfejlesztés megvalósítása, irányítás, koordináció szervezeti, jogszabályi és egyéb kereteinek a kialakítása																									Felelős: KTB Megvalósító: illetékes minisztérium(ok) Partner: civilek	Döntéstől függő
Partnerségi terv kidolgozása																									**Felelős: ÖM TSZÁT Partner: KTB, civilek**	–
Partnerségi egyeztető fórumok szervezése		♦		♦		♦		♦		♦		♦		♦		♦		♦		♦		♦		♦	**Felelős: ÖM TSZÁT / nemzeti TDMSZ Partner: KTB, civilek Megvalósító: ÖM TSZÁT / nemzeti TDMSZ, civilek**	**50-200 ezer Ft / esemény**
1.2 Támogatási rendszer átalakítása, fejlesztése																										
Támogatási rendszerek kereteinek a kidolgozása, átalakítása a kritériumrendszer szerint																									*Előkészíti: ÖM TSZÁT Partner: KTB, civilek, NFÜ Megvalósító: NFÜ, illetékes minisztériumok*	*4,5 millió Ft szakértői díj*

Intézkedés	2010				2011				2012				2013				2014				2015				Felelős / partner	Nagyságrendi költségbecslés
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
Bypad audit támogatási rendszerének kialakítása																									*Előkészíti: ÖM TSZÁT* *Partner: KTB, civilek, NFÜ* *Megvalósító: NFÜ, illetékes minisztériumok*	*1,5 millió Ft szakértői díj*
Támogatási rendszer működtetése (komplex projektek, attrakciófejlesztés, események, szervezeti fejlesztések, stb.)					●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	→	Felelős: KTB ajánlása szerint az illetékes minisztérium(ok) Partner: NFÜ, nemzeti TDMSZ Megvalósító: NFÜ, kedvezményezettek	30-40 milliárd Ft / programozási időszak
Kerékpáros műszaki ellenőrzés kidolgozása és bevezetése					●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	→	Felelős: KTB Partner: KKK, NKH, civilek, nemzeti TDMSZ Megvalósító: KKK, Magyar Közút Non-profit Zrt.	100 millió Ft (kb. 1000 km) szakértői díj és dologi ktg

Intézkedés	2010				2011				2012				2013				2014				2015				Felelős / partner	Nagyságrendi költségbecslés
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
2. Beavatkozási csoport – Kínálatfejlesztés																										
2.1 Kerékpárosbarát útvonalhálózat fejlesztése																										
Infrastruktúrafejlesztés jogszabályi hátterének kidolgoztatása																									Felelős: KTB Partner: civilek Megvalósító: illetékes minisztérium(ok), kijelölt szervezeti egység(ek)	5-10 millió Ft szakértői díj
Az EuroVelo 6. és 11., a gerinchálózat fenntartási rendszerének kidolgoztatása, közreműködő szervezet(ek) kiválasztása																									Felelős: KTB Partner: civilek Megvalósító: illetékes minisztérium(ok), kijelölt szervezeti egység(ek)	6,5 millió Ft szakértői díj
OTrT-ben meghatározott gerinc-hálózat megvalósításának elindítása:																									Felelős: KTB Partner: civilek, nemzeti TDMSZ Megvalósító: KKK, érintett tulajdonosok	50 milliárd Ft szakértői díj és építési költség / 5 év
→ Gerinchálózat hiányzó elemeinek tanulmánytervi szintű nyomvonal-terveztetése (2013-ben az OTrT felülvizsgálata)																										
→ Tanulmánytervvel rendelkező szakaszokon engedélyes tervezés és kivitelezés																										

Intézkedés	2010				2011				2012				2013				2014				2015				Felelős / partner	Nagyságrendi költségbecslés
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
A célterületek elérhetőségének javítása, közösségi közlekedésfejlesztés				→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	Felelős: KTB Partner: civilek, nemzeti TDMSZ Megvalósító: illetékes minisztérium(ok), közlekedési hatóság és vállalatok	10 millió Ft szakértői díj
Mintarégiók fejlesztése – pályáztatás előkészítése, lebonyolítása (komplex, indikátorokat teljesítő projektek)				■	■	■	■		■	■	■	■													Felelős: KTB Partner: civilek, NFÜ, nemzeti TDMSZ Megvalósító: NFÜ, kedvezményezettek	2 milliárd Ft / időszak
Térségi, regionális hálózatok tervezésének és kialakításának ösztönzése – pályáztatás előkészítése, lebonyolítása													→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	Felelős: KTB Partner: NFÜ, nemzeti TDMSZ Megvalósító: NFÜ, kedvezményezettek	Támogatási keret része
2.2 Útirányjelző táblarendszerek fejlesztése																										
Egységes útirányjelző és információs táblarendszer bevezetése (elfogadott arculati terv szerint)					■	■																			Felelős: KTB Partner: civilek Megvalósító: illetékes minisztérium(ok), kiválasztott cég	8,5 millió Ft szakértői, tervezési díj
Útirányjelző táblák legyártása, kihelyezése a gerinchálózaton							→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	Felelős: KTB Partner: civilek, nemzeti TDMSZ Megvalósító: KKK, érintett tulajdonosok	400 millió Ft kivitelezési díj

Intézkedés	2010				2011				2012				2013				2014				2015				Felelős / partner	Nagyságrendi költségbecslés
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
2.3 Attrakció- és szolgáltatásfejlesztés																										
Gerinchálózatok háttér-infrastruktúrájának (pihenőhelyek, tárolók, stb.) kiépítése													●	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	▶	Felelős: KTB Partner: civilek, nemzeti TDMSZ Megvalósító: KKK, érintett tulajdonosok	Gerinchálózat kivitelezésének része
Országos hatókörű, hagyományteremtő kerékpáros turisztikai rendezvények létre-hozásának ösztönzése:																									**Felelős: ÖM TSZÁT / nemzeti TDMSZ Partner: civilek, NFÜ Megvalósító: NFÜ, MT Zrt. / nemzeti TDMSZ, civilek**	**30-40 millió Ft / év**
→ Civil szervezetek pályáztatása esemény-szervezésre, feladat-finanszírozással			♦		♦				♦				♦				♦				♦					
→ Események szponzorációja			●	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	▶		
Országos kerékpáros rendezvénynaptár kialakítása és terjesztése			●	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	▶	**Felelős: ÖM TSZÁT / nemzeti TDMSZ Partner: civilek, MT Zrt.**	**1,5 millió Ft / év**
Nemzetközi jelentőségű kerékpáros rendezvények megnyeréséért aktív lobbitevékenység, eseményszervezés						♦							♦									♦			**Megvalósító: MT Zrt. / nemzeti TDMSZ, civilek**	**5-10 millió Ft / esemény**

Intézkedés	2010				2011				2012				2013				2014				2015				Felelős / partner	Nagyságrendi költségbecslés
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
Tematikus útvonalak kialakítása, kapcsolódó kiadványok terveztetése, kivitelezése és terjesztése					●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	→	**Felelős: ÖM TSZÁT / nemzeti TDMSZ Partner: civilek, MT Zrt. Megvalósító: MT Zrt. / nemzeti TDMSZ, civilek,**	**1,2 millió Ft / év**
Kerékpáros forgalomszámlálók telepítése és üzemeltetése																									Felelős: KTB Partner: civilek, illetékes minisztérium(ok), KKK, nemzeti TDMSZ Megvalósító: KKK	20 millió Ft / év (4 db/év)
3. Beavatkozási csoport – Marketingfeladatok																										
Turizmusmarketing stratégia, cselekvési terv, valamint arculati csomag kidolgoztatása																									**Felelős: ÖM TSZÁT Partner: MT Zrt., civilek, Megvalósító: ÖM TSZÁT, civilek**	**15 millió Ft szakértői, kreatív ügynökségi díj**
Éves kommunikációs és eseményterv kidolgozása a marketingstratégia szerint																									**Felelős: ÖM TSZÁT / nemzeti TDMSZ Partner: civilek, MT Zrt. Megvalósító: MT Zrt. / nemzeti TDMSZ**	**–**

Intézkedés	2010				2011				2012				2013				2014				2015				Felelős / partner	Nagyságrendi költségbecslés
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
Turisztikai marketingtevékenység a stratégia szerint, kiemelt feladatok:																										
→ **Tájékoztatási-nyilvánossági tevékenység**					●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	→	**Felelős: ÖM TSZÁT / nemzeti TDMSZ Partner: civilek, MT Zrt. Megvalósító: MT Zrt. / nemzeti TDMSZ, partnerek**	**2 millió Ft / év**
→ **Nemzetközi szakmai konferencia szervezése**						♦										♦									**Felelős: ÖM TSZÁT / nemzeti TDMSZ Partner: civilek, MT Zrt. Megvalósító: MT Zrt. / nemzeti TDMSZ, civilek**	**10 millió Ft / esemény**
→ **Tudásközpont felállítása – civil szervezet pályáztatásával és feladatfinanszírozással**					●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	→	**Felelős: ÖM TSZÁT / nemzeti TDMSZ Partner: civilek, MT Zrt. Megvalósító: civil szervezet, MT Zrt. / nemzeti TDMSZ**	**15 millión Ft / év működési feladatfinanszírozás**
→ **Minősítő rendszer kialakítása és működtetése – civil szervezet pályáztatásával, feladatfinanszírozással**						●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	→		**20 millió Ft / bevezetés; 3,5 millió Ft / év működési feladat-finanszírozás[73]**
→ **Szemléletformáló események szervezése, támogatása (saját szervezés, illetve programfinanszírozás)**				♦				♦				♦				♦				♦				♦		**40-60 millió Ft / év**

[73] A rendszer üzemeltetésének finanszírozása részben saját bevételekből (pl. tagdíjakból) folyhat.

Intézkedés	2010				2011				2012				2013				2014				2015				Felelős / partner	Nagyságrendi költségbecslés
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
→ Országos aktuális kerékpáros térkép és kiadvány készítése				■								■								■					Felelős: ÖM TSZÁT / nemzeti TDMSZ Partner: civilek, MT Zrt. Megvalósító: MT Zrt. / nemzeti TDMSZ	800 ezer Ft / alkalom (15 ezer db)
→ Nemzetközi turisztikai kiállításokon, vásárokon való részvétel					♦					♦					♦					♦					Felelős: ÖM TSZÁT / nemzeti TDMSZ	10 millióFt / alkalom (kerékpáros turizmusra eső rész)
→ Országos promóciós kampányok			♦			♦					♦					♦					♦				Partner: civilek, MT Zrt. Megvalósító: MT Zrt. / nemzeti TDMSZ, civilek	35-50 millió Ft / év előkészítési és reklámköltség
→ Nemzetközi marketingkampányok				♦									♦								♦					30-50 millió Ft / év
→ Online megjelenések bel- és külföldön (fő küldőterületeken)					●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	→		10-20 millió Ft / év
→ Kerékpáros turizmus (rész)évének meghirdetése, reklámanyagok												♦													Felelős: nemzeti TDMSZ Partner: civilek, MT Zrt. Megvalósító: MT Zrt. / nemzeti TDMSZ, civilek	Előző pontokba beépített költség

Intézkedés	2010				2011				2012				2013				2014				2015				Felelős / partner	Nagyságrendi költségbecslés
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
4. Beavatkozási csoport –Információtechnológia, monitoring																										
Országos felmérések készítése az indikátorok pontosítására			■	■					■					■					■					■	**Felelős: ÖM TSZÁT / nemzeti TDMSZ Partner: civilek Megvalósító: ÖM TSZÁT / nemzeti TDMSZ**	**8 millió Ft szakértői és kutatási díj**
Monitoring tevékenység – pályáztatás a mérésekre, feladatfinanszírozással				■	■	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	▶	Felelős: KTB Partner: civilek, nemzeti TDMSZ Megvalósító: civil szervezet	5 millió Ft / év
Rendszerterv kidolgozása a MIR-hez, monitoring rendszerhez			■																						Felelős: KTB Partner: civilek Megvalósító: illetékes minisztérium(ok), szervezeti egység(ek)	3 millió Ft szakértői, fejlesztői díj
Éves monitoring értékelése (teljesítmény-mérés, teljesítmény-diagnózis) és visszacsatolás					♦				♦				♦				♦				♦				Felelős: KTB Partner: civilek, illetékes TDMSZ Megvalósító: illetékes minisztérium(ok) / nemzeti TDMSZ	–
Informatikai háttér (KENYI, KERTÁM) és hozzá kapcsolódó humán erőforrások fejlesztése, civil szervezet pályáztatásával		♦			♦					♦				♦				♦				♦			Felelős: KTB Partner: civilek, nemzeti TDMSZ, KKK Megvalósító: KKK, civil szervezet	8 millió Ft kezdeti, 2 millió Ft / év informatikai fejlesztési díj, 2 millió Ft / év HR fejlesztés

Intézkedés	2010				2011				2012				2013				2014				2015				Felelős / partner	Nagyságrendi költségbecslés
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
KENYI adatbázisán alapuló kerékpáros turisztikai portál kialakítása és működtetése																									**Felelős: ÖM TSZÁT / nemzeti TDMSZ Partner: KKK, civilek Megvalósító: KKK, MT Zrt. / nemzeti TDMSZ, civilek**	**6 millióFt szakértői és fejlesztői díj**

10. A TANULMÁNY ELKÉSZÍTÉSÉHEZ SEGÍTSÉGET NYÚJTÓ SZAKÉRTŐK

Név	Szervezet	Név	Szervezet
Szakértői műhelybeszélgetések résztvevői			
Baczur János	Bükki Nemzeti Park Igazgatósága	**Mészáros Márton**	Zöld Kapcsolat Egyesület
Bodor Ádám	Európai Kerékpáros Szövetség	**Mohl Péter**	Dél-alföldi Regionális Fejlesztési Ügynökség
Bokody Judit	Önkormányzati Minisztérium Turizmus Szakállamtitkárság	**Molnár Anita**	Magyar Turizmus Zrt. Tisza-tavi Regionális Marketing Ig.
Csengeri Attila	Érdi Tekergő Kerékpáros Egyesület	**Németh Zsolt**	Balatoni Kerékpáros Turisztikai Szöv. (Kerékpáros Magyarország Szöv.); Balaton Masters Bt
Dr. Czében Jenő	Pannonhalma Többcélú Kistérségi Társulás		
F. Nagy Zsuzsanna	Környezeti Tanácsadó Irodák Hálózata	**Dr. Novotny Iván**	Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub
Friedl Dóra	Veszprém Megyei Területfejlesztési Tanács	**Pethő Dorina**	Tourinform Iroda Győr
Friedlné Békási Éva	Veszprém Megyei Területfejlesztési Tanács	**Péntek István**	Somogy Megyei Önkormányzat
Galántai László	Szakértő	**Péteri László**	Idegenforgalmi szakértő
Gál Róza	FATOSZ Pest megyei szervezete / Kiskunlacháza	**Szabó Kristóf**	Kerékpáros Magyarország Szövetség; KKK
Hanczné Mező Edina	Fehér Hajó Panzió	**Szabó Lajos**	Magyar Turizmus Zrt. Tisza-tavi Regionális Marketing Ig.
Hartmann Tamás	Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ	**Szabó Dóra**	Nyíregyháza Polgármesteri Hivatal
Kakuk Sándor	BikeHolidays Utazási Iroda	**Szabó Vera**	Nyíregyháza Polgármesteri Hivatal
Keresztessy László	Nyíregyháza MJV PH	**Szakonyi Petra**	Győr MJV PH Városfejl.
Kobrizsa Ádám	Magyar Kerékpárosklub	**Szokoly Enikő**	Frigoria Könyvkiadó
László János	Magyar Kerékpárosklub	**Sztaniszláv Tamás**	Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
Lingauer János	Aquaprofit Zrt.	**Tama István**	Magyar Turizmus Zrt. Nyugat-Dunántúli RMI
Lukács Klaudia	Magyar Turizmus Zrt.	**Vimi Zita**	Le Meridien Budapest
Szakmai interjúk résztvevői			
Andrzej Piotrowitz	Pomorskiego Stowarzyszenia Wspólna Europa	**Mirko Radovanac**	COWI Serbia
Balogh Gábor	Magyar Közút Kht.	**Némethné Júlia**	Kúria Vendégház, Fertőd
Bokody Judit	Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium	**Dr. Novotny Iván**	Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub
Bornemissza Tibor	Bornemissza Vendégházak, Poroszló	**Pintér Tanya munkatársa**	Pintér Tanya, Erdőtelek
Farkas Viktória	Thermal Hotel Szivek, Berekfürdő	**Dr. Piotr Kuropatwinski**	Pomorskiego Stowarzyszenia Wspólna Europa
Horváth Hanna	Magyar Kerékpárosklub	**Süle Zsolt**	Tekergő Egyesület
Kiss Kornélia	Magyar Turizmus Zrt	**Sztaniszláv Tamás**	Közlekedésfejlesztési és Koordinációs Központ
Kleininger Pál	Szakértő	**Troels Andersen**	COWI A/S
László János	Magyar Kerékpárosklub	**Yotam Avizohar**	Israel Bicycle Association
Lukács Klaudia	Magyar Turizmus Zrt.		