

OTDK – dolgozat

Bosánszky Ivett
BA

2013

A kerékpáros turizmus áttekintése és helyzete a világban és hazánkban

Avagy hova gurul a kerékpár?

The overview of cycling tourism in the world and in our country

Kézirat lezárása: 2012. 04. 08.

Tartalom

Bevezetés.....	2
1. A kutatás előzményei	2
1.1. A kerékpáros turizmus piaca és jellemzői	2
1.2. A kerékpározással kapcsolatos csoportosítások	4
2. A kutatás célja	5
2.1. A nemzetközi és hazai kereslet-kínálati tényezők bemutatása	5
3. A kutatás módszertana és eredmények.....	6
3.1. Kerékpáros kezdeményezések	6
3.1.1. Bérbicikli rendszerek.....	6
3.1.2. Népszámlálási nehézségek és kísérletek	7
3.1.3. Critical Mass és egyéb rendezvények	7
3.1.4. Torontói kezdeményezések	8
3.2. Szálláshelyek és egzotikus utak.....	9
3.3. Kerékpáros Magyarország	10
3.4. EuroVelo.....	12
3.5. Fertő-tó	13
4. A primer kutatás eredményei a Happy Bike tevékenységéről	14
4.1. Interjú Lorschý Andrásal, a szervezet projektmenedzserével.....	14
4.2. A szlovén-magyar projektről a primer kutatás alapján.....	18
5. Összefoglalás.....	19
IRODALOMJEGYZÉK.....	21
INTERNETES FORRÁSOK.....	21
EGYÉB FORRÁSOK.....	22

Bevezetés

Napjainkban a környezetszennyezéssel kapcsolatos problémák miatt egyre inkább előtérbe kerülnek azok az alternatív közlekedési eszközök, melyek kisebb mértékben, vagy egyáltalán nem jelentenek veszélyt a körülöttünk lévő világra. Európa fejlett országai nagy figyelmet fordítanak ezért a kerékpározással kapcsolatos fejlesztésekre, valamint Magyarország is igyekszik bekapcsolódni több-kevesebb sikerrel a környezetbarát lehetőségek kialakítására irányuló újításokba.

Magam is kerékpáros közlekedőnek tartom, ezért a témaválasztás személyes okokra is visszavezethető. Budapesten mindig örömmel figyelem, hogy a jó idő kezdetén egyre többen és többen ülnek kerékpárra a sok-sok elrettentő legenda ellenére. A kerékpározás egyfajta életvitel lett, ma már divatos dolog kerékpározni, és úgy érzem, hogy történnek is kezdeményezések, amelyek még kényelmesebbé és könnyebbé teszik ezt a közlekedési formát. Így, hogy belső „felhasználóként” részese lehetek ennek a világnak, úgy gondoltam, megvizsgálom kicsit tudományosabb szemmel is a témát. Kíváncsi voltam, pontosan milyen mértékben, hogyan igyekszünk ezzel a közlekedési eszközzel számolni, milyen arányban van jelen a magyar városi és vidéki társadalomban, és ez az arány hogyan viszonyul a világ egyéb országaihoz. Kutatásaim során a kerékpár történelméből kiindulva vizsgáltam meg annak elterjedtségét, előnyeit, hátrányait és a benne rejlő lehetőségeket.

Remélem, összefoglalóm segítséget nyújthat a kerékpározásba való betekintéshez, és sokakat bíztat majd arra, hogy ők is a kerékpáros-társadalom részeivé váljanak.

1. A kutatás előzményei

1.1. A kerékpáros turizmus piaca és jellemzői

A kerékpár, mint közlekedési eszköz egyes források szerint már az ókori Kínában, mintegy kétezer évvel ezelőtt megjelent, azonban máig sem tudjuk pontosan, hogy a sportág honnan ered. A görög Hérodotosz is megemlíti munkáiban a kétkerekű járművet, melyet az arab postafutárok használtak, Európában pedig a VXII. századból maradtak fenn az első írásos bizonyítékok. Az „igazi”, maihoz hasonló kerékpár feltalálója Karl Drais volt (www.boon.hu), aki először egy négykerekű kocsit épített 1813-ban, majd ezt továbbfejlesztve jutott el a 3, végül a 2 kerékhez. A kerékpár születésnapja is az ő nevéhez kötődik, 1817. július 12-én ezen a napon tette meg kerékpárjával egy óra alatt a Mannheimet és Schwzingent összekötő 16 kilométeres szakaszt. Persze a jármű tökéletesítése és vázának könnyítése még generációk munkáját igényelte, így a fejlesztésben Madison, Halis és Dunlop

is részt vett. Az innovációknak köszönhetően lassan elindult a kerékpáros versenyzés, majd nem sokkal ezután a kerékpáros turizmus is kezdetét vette. Egyre inkább népszerűsödött minden társadalmi rétegben, azonban kényelmetlensége kezdetben sokakat elriasztott használatától.

„Az 1970-es évek végétől az olajárrobbanással összefüggésben, Észak-Amerikában és Európában, a nemzeti és helyi szintű tervekben, illetve a városi, települési és közlekedési programokban a hangsúly a növekvő gépkocsiforgalom számára történő helybiztosításról áthelyeződött az épített és természetes környezet védelmére. A városi kerékpározás sok országban állami szintű, illetve helyi közlekedés-politikai támogatást kapott, amely "divatba hozta" a kerékpározást és ezáltal a kerékpáros turizmust is. A folyamat társadalmi támogatottságát az erősödő kerékpáros érdekvédő (civil) mozgalmak is biztosították.” (Farkas-Balogh 2001)

Ma már a kerékpáros turizmust Európa leggyorsabban növekvő turisztikai ágazataként említhejük. Egyre többen indulnak nyaralásra kerékpárt szállítva, azonban a vállalkozók még nem ismerték fel igazán az ágazatban rejlő lehetőségeket, nem elég nyitottak a piacra, mégis az elkövetkezőkben megemlítünk néhány úttörőnek számító példát. Magyarországon is egy fejlődő piacról beszélhetünk, évente több mint 300.000 kerékpár kerül eladásra, ez körülbelül 11 milliárd forintnyi bevételt jelent. Európát számba véve Németország rendelkezik a legnagyobb piaccal, itt 2002-es évben 2 millió német utazott kerékpáros nyaralásra, a holland turisták pedig leghosszabb ideig tartó (átlagosan 14 nap) túráikról híresek. A legtöbb kerékpáros turista párban utazik, utána jönnek a családok és a növekvő számú hat vagy annál több fős nagyobb csoportok. Az európai túrázók 55%-a biciklizik falutól faluig, egyik szállásról a másikig, 40% egy helyen száll meg és innen indítja a túráit, 5 % pedig városi turista, akik a városban vagy a szomszédságban tesznek meg különböző utakat. (Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013) Ezen kívül fontos megemlíteni, hogy az Európai Unió is támogatja a kerékpáros kultúra terjedését, mint testi-lelki egészséget és a környezetet is óvó közlekedési eszközt, mint egy újfajta életszemlélet hírnökét. A kerékpárhasználat gyakoriságára vonatkozó statisztikák azonban bizonytalanok, nehéz felmérni a szegmenst, hiszen legtöbbször nem jelennek meg szervezett formában, valamint nehéz elkülöníteni a kerékpárosokat és a kerékpáros turistákat egy-egy város területén. Ezen kívül nagyon kevés tanulmány, szakcikk áll rendelkezésre a témában, így leginkább internetes forrásokra támaszkodva folytattam kutatásaimat. Az alábbi adatok az egyes államok közötti különbségeket mutatják meg a legtöbbet használt közlekedési eszközök függvényében.

1. táblázat A kerékpárhasználat gyakorisága néhány fejlett országban

Országok	Közlekedési eszközök használata (%)					
		kerékpár	gyalogos	tömegközlekedés	autó	egyéb
	Hollandia	30	18	5	45	2
	Dánia	20	21	14	42	3
	Németország	12	22	16	49	1
	Svájc	10	29	20	38	1
	Svédország	10	39	11	36	4
	Ausztria	9	31	13	39	8
	Anglia	8	12	14	62	4
	Franciaország	5	30	12	47	6
	Olaszország	5	28	16	42	9
	Kanada	1	10	14	74	1
	USA	1	9	3	84	3

(forrás: John Pucher, ibike.org alapján saját szerkesztés)

1.2. A kerékpározással kapcsolatos csoportosítások

Többféle szempont alapján is meghatározhatjuk a kerékpározás formáit. Első megközelítésben mindenképpen arról kell beszélnünk, hogy hétköznapi, közlekedési célú (utility) biciklizésről vagy élményközpontú, turisztikai célú (leisure) kerékpározásról van szó, melynél az utazás maga a cél, és a kerékpár nem csak közlekedési eszközként jelenik meg. (Ryan 2000, Gardner 1998) Turizmus szempontjából mindenképpen a második csoport vizsgálendő, azt azonban már közel sem olyan egyszerű felmérni, ki melyik csoportba tartozik, hiszen mindenképpen kérdőíves megkérdezés szükséges hozzá. A két csoport között azonban fontos összefüggéseket találunk, sőt a Gardner szerint kívánatos lenne, ha az egyik csoport kedvezően befolyásolná a másikat is, tehát aki szabadidejében élvezte a kerékpározást, az közlekedési eszközként is erre a módszerre „nyergelne át”. Éppen ezért a marketing és promóciós stratégiák fontos feladata, hogy minél jobban kihangsúlyozzák a szabadidős kerékpározás pihentető természetét és ezáltal bátorítsák az embereket a minél gyakoribb közlekedési célú kerekezésre is. A hajlandóság növekedéséhez azonban mindenképpen stresszmentes kerékpáros utak kialakítása is fontos.

A kerékpározást feloszthatjuk stílusjegyek, illetve a tevékenység során felmerülő prioritások alapján is, ekkor beszélgetünk hegyi kerékpártúráról, szervezett kerékpártúráról, kerékpárversenyről, egyéni túráról, teljesítménytúráról, stb. Ezekhez mind különböző szintű felkészültség és felszerelés szükséges. (Turizmus Magyarországon 1990-2002)

Motivációjuk, illetve a kerékpározással töltött idejük alapján a turistákat a következő csoportokba sorolhatjuk be: (A kerékpáros turizmus fejlesztési stratégiája 2010-2015:3)

1.2.1. *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” (pl. egy hetes nyaralás kerékpárral a Balaton körül). Ide tartoznak a *hosszú távú kerékpáros utak*. (Long distance cycle routes). Ezek olyan kerékpáros útvonalak, amelyeknek az a céljuk, hogy arra ösztönözzék a kerékpáros turistákat, hogy egy országon belül vagy országok között különböző desztinációkat keressenek fel. Több mint 100 km hosszúságúak, de nem ritka az 500 km-es útvonal sem. 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), ilyen lesz a később bemutatott EuroVelo útvonal is. Ezek általában 4 vagy több naposak.

1.2.2. *Nyaralás közbeni kerékpározás* (Holiday cycling): „olyan nyaralás, amelybe bevonják a kerékpározást, mint programfajtát és gyakran összekötik más tevékenységekkel, általában csillagtúraszerűen” (pl. hosszú hétvége tartózkodás alatt egy délelőttöt a kerékpározásnak szán a turista, a délutánt pedig a wellness részlegen tölti, másnap városlátogatás, majd a borospincében borkóstolás a program, ahova kerékpárral vagy egyéb közlekedési eszközzel jut el), de nem ez a fő motiváció.

1.2.3. *Kerékpáros egynapos túrák* (Cycle day trips): „szabadidős és rekreációs kirándulások otthonról vagy a szálláshelyről kiindulva”, ahol a napi kirándulás részét képezi biciklizés, a piacon ez rendelkezik a legnagyobb potenciállal. (pl. Budapest-Szentendre-Budapest túra egy nap alatt éjszakázás nélkül)

2. A kutatás célja

2.1. A nemzetközi és hazai kereslet-kínálati tényezők bemutatása

Bár Magyarországon legtöbbször az országon belül kerekéznek, és csak 7% indul külföldre (Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013), még többen vannak, akik bicikliznének, csak nem érzik elegendőnek a szolgáltatásokat és a lehetőségeket, tehát mindenképpen fontos megjegyeznünk, hogy kereslet van, a kínálat pedig fejlesztésre szorul. Ezt még később pontosabban is megvizsgáljuk.

A vendéglátásban mindenhol kezdetleges még a kerékpárosok elfogadottsága és a rájuk épülő marketing, azonban egyre több kezdeményezés történik ezzel kapcsolatban. Az első kerékpárosbarát szolgáltatói hálózatot a brit túra-kerékpáros szövetség (CTC) hozta létre több



mint 100 évvel ezelőtt. Az igényes kidolgozású „cégér” jellegű táblát ma már egyszerűbb logó helyettesíti (www.ctc.org.uk), de ma is 1500 szolgáltató tartozik a hálózathoz. A CTC ma már sokkal inkább kerékpáros közlekedéshez kapcsolódó érdekképviseléssel foglalkozik, így a hálózat menedzselését inkább a hivatalos nemzeti turisztikai szervezetek (pl. Enjoy England) végzik.

Érdekes is egyébként a társadalom e szegmensére építeni, hiszen egy átlagos kerékpáros turista költségi hajlandósága általában napi 15 százalékkal magasabb kiadásokban nyilvánul meg. (Ez szám szerint a német Bike magazin olvasóinak körében évente átlagosan 1046 eurót jelent.) Ez azért alakul így, mert kevesebb csomagot tudnak magukkal vinni, hiszen kerékpárral kisebb súlyok szállíthatóak, ennek következtében több dolgot kell a helyszínen megvásárolniuk, mint az autóval utazóknak. Így tehát nem helytálló az a feltételezés, hogy a kerékpáros utazók a filléres turisták, mivel a szükséges felszerelések beszerzése is komoly¹ anyagi vonzattal jár, ezért ez a fajta időtöltés egyre magasabb minőségű kikapcsolódássá válik. (www.origo.hu) Ezen kívül fontos, hogy a kerékpáros turisták a helyi gazdaság fellendítői egy-egy kistérségben, hiszen útjaik során fogyasztanak, melynek multiplikációs hatásai¹ az adott térségben tovagyűrűznek, és ezáltal munkahelyeket is teremtenek. Főleg a vidéki területeken a kerékpáros utak mentén kulcsfontosságú gazdasági élet alakulhat ki, mely mindemellett a környezetre is minimális káros hatást fejt ki. (Sustrans, 1999)

3. A kutatás módszertana és eredmények

3.1. Kerékpáros kezdeményezések

3.1.1. Bérbikikli rendszerek

Mindemellett természetesen a városokban is egyre nagyobb méreteket ölt és egyre nagyobb szerepet tölt be a kerékpározás, de ez nem kapcsolódik szorosan a kerékpáros turizmus témájához, hiszen itt elsősorban praktikus közlekedési eszközként jelenik meg a bicikli. Egyetlen ok, amiért mégis említésre érdemes a nagyvárosi kerékpározás, amiért mégis fontos a turisztikai szerepét vizsgálni, az, hogy az egyre inkább terjedő bérbikikli-rendszer a turisták városnézését is sok esetben kiszolgálja, segíti. Az első fél óra ingyenes ezekben a

¹A multiplikáció latin eredetű szó, jelentése megsokszorozódás. A multiplikátor annak mérőszáma, hogy a turizmusszektorban történő pótlólagos pénzköltés mekkora mértékű hatást vált ki a gazdaság más szektoraiban, illetve a gazdaság egészében. A turisztikai jövedelmi multiplikátor "azt az arányt jelöli, hogy az egységnyi pótlólagos turisztikai költség a gazdaságban mekkora összjövedelmet generál." (Puczko - Rátz, (2002): A turizmus hatásai, 93. o.)

kölcsönző rendszerekben, melyek nagyon sok európai nagyvárosban működnek sikeresen, így például Párizsban, Dijonban, Lyonban, Luxemburgban, Barcelonában, Helsinkiben, Stockholmban, Londonban, Montpellier-ben, Montrealban és Koppenhágában is, valamint az elkövetkezendő években Budapestre is tervezik e rendszer telepítését. A sikerességet mutatják a számok is: Párizsban például nyaranta 110-120 ezer látogató veszi igénybe a Velib elnevezésű bérbringa rendszert. (www.origo.hu/utazas)

3.1.2. Népszámlálási nehézségek és kísérletek

Itthon komoly kihívás a kerékpáros „népszámlálás” is, bár a város egyes pontjain már megjelentek az érzékelős kerékpáros számlálók, így pl. a Múzeum körúton is találkozhatunk eggyel. Más próbálkozások is elindultak, több-kevesebb sikerrel, így az ELTE hozzájárulásával és közreműködésével dr. Vásárhelyi Gábor 2008-2009-ben a kerékpártárolók használata alapján készített statisztikát. Ezek az adatok azonban nem reprezentatívak, mivel csak az ELTE Pázmány Péter sétányon lévő 1/A épülete előtt elhelyezett tároló adatait mutatják. A statisztikát nem mutatom be részletesen, mivel vizsgálatom szempontjából nem bír döntő jelentőséggel, de érdekes megfigyelések találhatók benne a kerékpárok számát vizsgálva a hét napjaira, a napi, órák szerinti bontásra, a szorgalmi és vizsgaidőszak közötti különbségre, illetve az évszakokra és az időjárásra (szél, eső, hőmérséklet), rendezvényekre vonatkozóan is. A statisztika megtalálható a Kerékpárosklub honlapján. (www.kerekpárosklub.hu)

3.1.3. Critical Mass és egyéb rendezvények

A következőkben pár szóban összefoglalt budapesti esemény nem képezi szervesen a turizmus részét, mégis fontos, hiszen a kerékpározás jelentőségét jeleníti meg napjainkban. Hazánkban 2004-ben rendezték meg először a ezt a biciklis felvonulást, 4000 résztvevővel. Ez a szám következő évre már 20000 főre növekedett. A rendezvény egy nemzetközi demonstráció a biciklisek jogaiért, valamint felhívás arra, hogy az utakon őket is elismerjék az autósok. Kezdetben április 22-én, a Föld napján tartották, azonban ma már van egy őszi felvonulás is szeptember 22-én, az Autómentes napon. A jó hangulatú, barátságos felvonulást a bringázás végén bicikliemeléssel zárják a résztvevők.

Egyre több kiállítás is nyílik az érdeklődők számára, ilyen a Bringaexpo, illetve mindenképpen pozitívum, hogy minden évben megjelenik ingyenes Budapest kerékpáros hálózatát bemutató térkép, valamint az idegenvezetők világnapján ingyenes kerékpáros idegenvezetéssel is megtekinthető Budapest. (www.bkik.hu)

3.1.4. Torontói kezdeményezések

Világszerte egyre több kezdeményezés kedvez a kerékpározásnak, így például Torontóban a buszok orrára szerelt biciklitartók, melyek segítségével a kerekezők a forgalmas csomópontokat kikerülve a zöldövezetben folytathatják útjukat. Ez a megoldás több amerikai nagyvárosban is bevált, és a Ride&Bike nevet kapta. Torontóban egyébként komolyan foglalkoznak ezzel a szegmensen, ezt mutatja már csak a tény is, hogy 1999-ben statisztika készült, mely kimutatja, hogy a város lakosságának 48%-a használja a kerékpárt rekreációs illetve közlekedési célokra, ennek 44%-a pedig az erőnlét és a jó közérzet megőrzésének, elnyerésének céljából ül biciklire. Az alábbi diagram megmutatja, mi az oka a közlekedési és rekreációs célú használat eltérő arányának:

1. diagram A kerékpár közlekedésre történő használatának problémái



(forrás: City of Toronto Cyling Study alapján saját szerkesztés)

A megkérdezettek 15 %-a válaszolta, hogy a közlekedési veszélyek, és a biztonság hiánya miatt mellőzi munkába- illetve iskolába járás során a kerékpárt, 9%-uk azt az okot említette, hogy bizonyos dolgok szállítása kerékpárral nehézségekbe ütközhet. 7%-uk nem tudja összeegyeztetni a munkahelyi öltözettel, 6%-nak pedig szükséges a munkájához a gépkocsi használata. Ennek a felmérésnek köszönhetően született meg tehát az autóbuszokra felszerelt kerékpár szállító gondolata, melyet az előrejelzések szerint a megkérdezettek 35%-a jó ötletnek tartana, és használna, azonban sajnos sokan nem ösztönözhetők saját bevallásuk szerint sem a kerékpáros közlekedésre. (www.toronto.ca)

Ahogy a kerékpárosokat támogató infrastruktúra is egyre bővül, úgy egyre több útikönyvet is találunk, mely kifejezetten kerékpárosoknak szól, ezeknek az újranyomtatásába kezdett nem régiben a Lonely Planet, mikor egyik munkatársuk felfedezte, hogy a web áruházakban a megszállott kerékpárosok hihetetlen összegeket ajánlanak fel régebbi köteteikért. (www.origo.hu/utazas)

3.2. Szálláshelyek és egzotikus utak

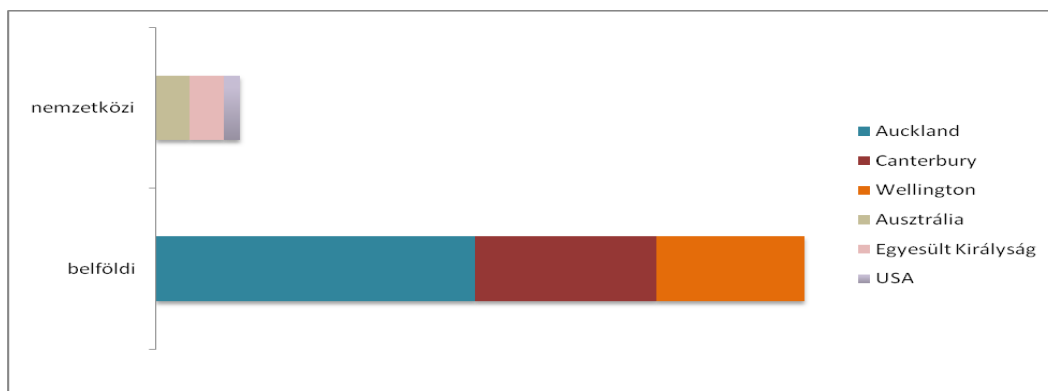
Elvértve a szálláshelyek között is találkozhatunk biciklisbarát, vagy kifejezetten bicikliseket fogadó szállodákkal. A kerékpáros turisták nagyobb igényekkel rendelkeznek, mint a többi szegmens, de itt is megmutatkozik nagyobb költési hajlandóságuk, tehát érdemes ezeknek az igényeknek a kielégítésére áldozni. Ilyen például a bőségesebb reggeli, a biciklitároló, a szerviz, a kölcsönzési illetve szállítási lehetőség, a gyorsmosók és gyorszáritók. Az 1995-ben indult „Bett&Bike” franchise rendszer eleget tesz ezeknek a feltételeknek, így Németországban jelentős sikereknek örvendhet, a rendszer tagjainak száma a kezdeti 216-ról 2008-ra 4600-ra növekedett.

Nagy sikerük van azoknak a szállodáknak is, ahol a vendégek a biciklijükkel aludhatnak, ilyen a közelmúltban megnyílt tajvani Yoho Bike Hotel (kép innen:  www.yohobikehotel.com.tw), ahol a tágas hely megengedi, hogy a szobában a falra felszerelt kampókra akasszuk a kerékpárt, valamint a recepción begurulva is lehetséges a bejelentkezés. A hely érdekessége még a bikespa szolgáltatás, ahol mosást, szárítást és olajozást végezhetnek a vendégek a járműveiken.

Szinte valamennyi kontinensen találhatunk már az országhatárokon átívelő kerékpáros utakat, valamint egyre több tematikus út megépítésére is sor kerül vagy került. Csak hogy néhányat említsünk, ilyen a Londont és Párizst összekötő, tervek szerint 2013-ra elkészülő 340 km-es útszakasz, melynek költsége csak az angliai oldalon 30 millió font, vagy a Vajdaságban szerb-magyar együttműködéssel épülő falusi turizmust is népszerűsítő út, illetve a magyar szlovák összefogással épülő, a Rábától a Morváig húzódó út. Tematikus utak közül pedig a Pompejii bringás romváros túrát és a vasfüggöny mentén végighúzódnó útvonal tervét érdemes számba venni, melyről később részletesen is szólok. Persze mint már említettem, a kerékpárosok egyik legfőbb jellemzője a szervezeten- kívülség, ennek köszönhetően fórumokon olvashatunk Jeruzsálem, Jerikó és Palesztina útvonalon tervezett utakról, de Európa-Ázsia átkerekezése vagy egy új-zélandi túra sem jelenthet akadályt a vállalkozó szelleműek számára.

Új-Zélandra egyébként 356 900 kerékpáros turista érkezett 2008-ban, ebből 12% nemzetközi, legnagyobb számban az Egyesült Királyságból, Ausztráliából és az USA-ból, a többiek belföldiek. A leglátogatottabb városok Auckland, Rotorua, Canterbury és Hurunui. Itt is világosan kirajzolódik a tény, melyet korábban említettem, mely szerint a kerékpáros turisták költése (átlagosan 3895 \$/ út) magasabb a többi turistáénál (2662 \$/út), és általában hosszabb a tartózkodási idejük is.

2. diagram Új-Zélandra érkező kerékpáros turisták főbb küldőhelyei



(forrás: www.tourismresearch.govt.nz alapján saját szerkesztés)

Az egzotikus desztinációk közé tartozik Afrika is, ahol a nem túl jó minőségű úthálózat és tömegközlekedés miatt merül fel lehetőségként a kerékpáros turizmus. Kerékpárról jobban megismerhetjük az adott kultúrát, a helyiek is segítőkészebbek, jobban megbíznak az egyszerű biciklisben, mint a luxus utazási irodával érkező vendégekben. Fontos segítség a *Bicycling in Africa* című útikönyv, mely az ajánlott öltözködésről, a különböző terepviszonyokhoz szükséges pedálozási technikákról, a helyi szokásokról, látványosságokról, az időjárás és a természet veszélyeiről és a kulturális örökségekről is tájékoztatja az utazót. (<http://www.origo.hu/utazas/>)

3.3. Kerékpáros Magyarország

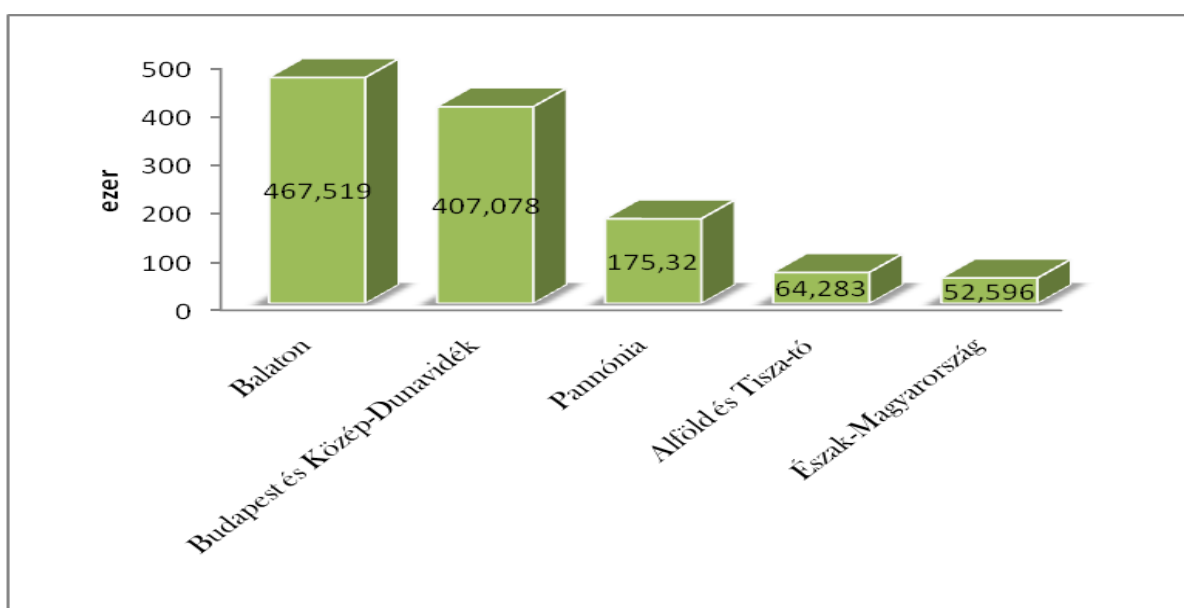
Itthon is találkozhatunk érdekes kezdeményezésekkel, ilyen a vasi vendéglátósok esete. Mivel a térségben egyre több turista az apartmanokat választotta a helyi vendéglők helyett, néhány vállalkozó összefogott és sörtérképet nyomtatott a kerékpárosok részére, melyen feltüntetették az éttermekhez vezető legrövidebb biciklis útvonalakat, és a kerékpárral érkezőket ingyen sörrel fogadták. A térkép akár rövidebb túrákhoz is nagy segítség volt, és mozgásba hozta a turistákat, akik az információhiány miatt esetleg csak egy-egy helyet látogattak meg, így viszont a kedvezményeket több helyen is beválthatták. (www.origo.hu)

Az utóbbi években kezdett el fellendülni az az idegenforgalmi szektor, ami háttérként szolgálhat a kerékpáros turizmus további fejlődéséhez. Magyarország forrásokkal mindenképpen rendelkezik, melyeknek attrakcióvá és vonzerővé történő alakításához átgondolt, összefogó terv szükséges. Az élmény, a természeti látnivaló, és a változatos környezet adott, azonban a biztonság és a nyomvonalak kialakítása folyamatosan feladatot biztosít mind a kormányzati, mind az önkormányzati szerveknek és a hozzájuk kapcsolódó szervezeteknek, mind a vállalkozásoknak. A Kőszegi hegység, a Dunakanyar, a Velencei-tó, a

Felső-Tisza, az Őrség, a Zalai dombvidék, a Nyírség, a Szigetköz, a Balaton, a Zemplén, a Fertő-tó, a Tisza-tó, a Zselic és még sorolhatnánk, mind-mind különlegesen szép látnivalókat és történelmi emlékeket nyújtanak az idelátogató biciklisek számára. Emellett földrajzi elhelyezkedésünk is vonzó. Egyre több az információforrás ezekről a térségekről, illetve a tematikus útvonalakról és a szolgáltatásokról, többek között a Heritour oldala is mindenképpen figyelemreméltó segítséget jelenthet az útra kelők számára. Ezen kívül legalább 15 Magyarországot bemutató kerékpáros útikönyv kapható a boltokban, mely a régiók látványosságai mutatja be biciklis megközelítésből. Ilyen többek között a *Kerékpárral a Fertő-tó körül* című kiadvány, a *Kerékpárral Budapest környékén*, a *Kisalföld és környéke - Kerékpáratlasz és útikalauz* vagy a *Nagy kerékpáros túrakönyv*, melyekben az útvonaltervek és térképek mellett szálláshelykínálat is helyet kapott. (www.origo.hu/utazas)

A Magyar Turizmus Zrt. német képviselője több éve hangsúlyosan figyelmet szentel a magyarországi kerékpáros utak népszerűségének és ismertségének növelésére. A felmérések szerint a biciklis utak szervezésénél a térképek (64%) után az internet (58%) tölti be a legfontosabb szerepet, ezt felmérve és figyelembe véve indult el a marketingtevékenység. Ennek köszönhetően hazánk útjai 2008 áprilisa óta szerepelnek a nagy látogatottságú www.fahrradreisen.de weboldalon, ahol 1 év alatt 1,17 millióan tekintették meg a magyarországi oldalak valamelyikét. A legtöbbször keresett régió a Balaton volt, ezt követte Budapest és a Közép-Dunavidék, Pannónia, az Alföld és a Tisza-tó, végül pedig Észak-Magyarország. Az oldalainkra látogatók számában megelőztük Ausztriát is, első helyen végezve az országok listáján. (www.itthon.hu/sajtoszoba)

3. diagram A magyar régiók népszerűsége www.fahrradreisen.de honlap alapján



(forrás: www.itthon.hu alapján saját szerkesztés)

Németországban is megjelent több Magyarország kerékpáros lehetőségeit bemutató útikönyv, így például a Bruckner Verlag gondozásában 2004-ben majd 2008-ban a Passau-Bécs- Budapest című kiadvány, majd 2009-ben az ADAC Kiadó is hasonló tematikájú könyvével népszerűsítette hazánkat. Hozzá tartozik a marketingakcióhoz, hogy Magyarország igyekszik minél többet szerepelni magazinokban is, így RadParadise-ban és a Radfahrenben is bemutatkoztunk már, azonban ennél több erőfeszítésre is szükség lenne.

Az együttműködés fontosságának jegyében született meg a vasfüggöny melletti tematikus útvonal kialakításának gondolata, melynek 2. konferenciájára 2009 decemberében Sopronban került sor. (Az első Varsóban rendezték meg 2009 novemberében.) Az útvonal mentén az Európai Bizottság ösztönözni szeretné a kerékpáros turizmust és a vonattal történő utazást is. A 2009-es konferencián a projekt elindításához szükséges érdekeltek felmérése történt meg, valamint a célok kitűzése. Ezek a célok: a növekvő fontosságú kerékpáros turizmus kiemelése, a tematikus útvonal EuroVelohoz történő csatolása, az érdeklődés feltérképezése és felkeltése, és a konkrét kezdeményezések meghatározása. A soproni találkozó óta megrendezésre került egy szófiai zárókonferencia is, ahol több mint 90-en résztvevő jelent meg, itt dőlt el, hogy a vasfüggöny melletti út egyben zöld övezet is lesz, a kultúra és a természet összecsatolásaként. Az út 20 nemzetet érint, ebből 14 EU tag, a norvég-orosz határtól indulva és a Fekete-tengerhez érkezve sok nemzeti park területén halad át. (ec.europa.eu)

Tehát láthatjuk, hogy a rendelkezésre álló források megfelelőek, azonban jelentős problémákkal is találkozhatunk, melyek miatt a fejlődés nem megfelelő ütemű. Általában külön helyszínen indul el a szolgáltatások és a kerékpáros út fejlődése, a fejlesztések nem célcsoport-orientáltak, nincsen meg a közös tervezési nyelv, nincsen meg a koordináltság a különböző területek között, nem valósul meg a meglévő utak karbantartása, valamint nincsenek megfelelően képzett kerékpáros tervezők, a szálláshelyek nincsenek felkészülve kerékpártárolásra, kerékpáros elsősegélyre, a szervizek nem megfelelő felszereltségűek, hogy csak néhányat említsünk a problémák közül.

3.4. EuroVelo

Az EuroVelo egy egész Európát behálózó hosszú távú kerékpárútvonal terve. A projekt az Európai Kerékpárosok Szövetségének (ECF) felügyelete alá tartozik, valamint olyan márkák szponzorálják, mint a Sparta, a Batavus, a Hercules, a Koga és a Winora. (<http://www.ecf.com>) A tervek szerint 12 útvonalat alakítanak ki, mely behálózza Európa összes országát a nagyobb városokat érintve. A program megvalósítása által számos kedvező

hatás várható, ezek főként pozitív környezetvédelmi és gazdasági hatások. A becslések szerint 2020-ig akár 21,5 milliárd euró bevételt képes generálni, és az eddigi sikeres meg is felelnek ennek az elvárásnak. A tervezett 66000 km-ből 45000 km ugyanis már a kerékpárosok rendelkezésére áll, és ebből a Svájcon áthaladó út az első évben 70 millió euró bevételt hozott, tízszeresét a befektetett 6,3 milliónak. (EuroVelo, 1999) Magyarországot két EuroVelo nyomvonal is érinti, ezek a 6-os és a 11-es jelű EV utak. Az előbbi közel 5000 km hosszú, ebből 450 kilométeres szakasz halad át hazánkon, végig a Duna mentén. A kerékpározók az útvonal mentén nem csak a Dunában gyönyörködhetnek, hanem finom borokat és ételeket kóstolhatnak, valamint az útba eső nevezetességeket is megtekinthetik. A 11-es jelű EV út Kelet-Európát szeli át 6000 km hosszan, Magyarországon 400 kilométeren keresztül a Bodrog és a Tisza folyók mentén halad. Ezeknek az útvonalaknak már több kiépített szakasza létezik, viszont még nem teljesen összefüggők.

3.5. Fertő-tó

Találkozhatunk a problémák megoldására törekvő kezdeményezésekkel is, ilyenek a Fertő-tó környékén éppen végbemenő, illetve tervben lévő fejlesztések. A Fertő-tó közös tavunk Ausztriával, egyharmada tartozik Magyarországhoz. Ideális környezet, gazdag növény- és állatvilággal rendelkezik, ezért kiemelt turisztikai attrakciónak számít a kerékpáros turisták körében. Fertőrákos település ismert Kőfejtőjéről, ezért a legtöbb magyar turista ezt választja kiindulási pontként. Átkerekelve a határon szembetűnő a két ország közötti különbség, és érezhető a légkörben, hogy két keréken átlépni a határt igazolványok nélkül még az ott lakóknak is furcsa. Ausztriába érve az első település Mörbisch, gyönyörű osztrák kis város, valamint Rust és Neusiedl am See a jelentősebb osztrák települések. A jól kiépített bicikliút és biciklis pihenőhelyek remek élményt nyújtanak, egy-két vendéglátóhelyet is találunk útközben, melyek már felkészültek a kerékpárosok igényeire, ezek többnyire osztrák oldalon találhatók, viszont a magyar oldal is bővelkedik biciklikölcsönzőkben.

A Fertő-tó sikerén felbuzdulva folyamatosan fejlesztik a környéket, ilyen fejlesztést kezdeményeztek például Kapuváron, a „Hanság fővárosában”. Mivel a kerékpárút nem volt teljesen összefüggő, –egy rövid részt autóúton kellett megtenni– az önkormányzat célul tűzte ki, hogy kiépíti Kapuvár és Ausztria között is, ezzel teljesen összefüggővé téve a bicikli utat. Ennek érdekében 2010 augusztusában ültek össze a felek szemlét tartani, ekkor történt meg a 2,5 millió eurós beruházású projekt megtervezése. A fejlesztés határon átnyúló összefogást igényel, ezt kihasználva uniós segítséget is igénybe vesznek. A 7,3 millió eurós összköltségű program kivitelezése a tervek szerint 2012-ben indul és 2014-ben fejeződik be. Magyar

oldalon négy kerékpáros pihenőhelyet, egy kerékpáros, illetve gyalogos hidat, valamint 5 km aszfaltos és 10,5 km murvás kerékpárutat építenek, több mint 6 km hosszan pedig táblákat helyeznek ki, melyek segítik a kerékpáros közlekedést.

4. A primer kutatás eredményei a Happy Bike tevékenységéről

4.1. Interjú Lorschly Andrással, a szervezet projektmenedzserével

Egy szemináriumi dolgozattal kapcsolatban kerestem fel Lorschly Andrást, a Happy Bike projektmenedzserét. Eredetileg az általuk kerékpártúrákról szerettem volna kérdezni őt, de végül sokkal érdekesebb, mélyebb témákban merültünk el, a fejlesztésekben. Betekintést nyújtott a szervezet munkájába, a problémákba és a sikerekbe, valamint abba, hogy hogyan folyik itthon egy-egy projekt megvalósítása. Ez adta az ötletet, hogy összevessem az itthoni és külföldi példákat. A Happy Bike munkássága az egész ország számára meghatározó jelentőségű, eredményeik magukért beszélnek. Egy ilyen sikeres kezdeményezés volt a Nyugat-Dunántúli program is, mely egy rövid távú, 2001-ig szóló tervet és egy középtávú 2006-ig szóló stratégiát fogalmazott meg a Happy Bike támogatásával, ami a kölcsönző rendszerek fejlesztésében vállalt szerepet. A program a helyi vállalkozások bevonását tűzte ki célul, valamint azt, hogy a meglévő alacsonyrendű közutak kitáblázásával és marketingtevékenységgel népszerűsítse a térséget. Velük párhuzamosan több szervezet is foglalkozik a kerékpáros-barát hálózat szervezésével, ilyenek az Ökotárs Alapítvány, Tiszatavi túraközpontok, a BKTSZ, az MKTSZ, az MT Rt és a Magyar Kerékpárosklub programjai is.

Lorschly Andrást, a Happy Bike Kft. projektmenedzserét kérdeztem a cég munkásságáról, projektjeikről és terveikről. A 2003 februárja óta működő vállalkozás kétféle tevékenységgel foglalkozik, ebből az egyik a túraszervezés, a másik pedig a kerékpáros turisztikai régiófejlesztés. Ez az ötlettől a partnerkeresésen át a forrásteremtésen keresztül a projektmegvalósításig terjedő feladatot foglalja magába. Jelenleg 4 folyamatban lévő projektet említhetünk, melyek megvalósítása a Happy Bike segítségével zajlik, ebből 3 Észak–Kelet Magyarországon, például a Zemplénben. Ez a projekt az Európai Területi Együttműködéshez (ETE) leadott pályázat segítségével valósulhat meg és Szlovákiával közös fejlesztési tervet képez. 25 magyar és 15 szlovák település vesz részt benne, akik egy Kerékpáros Szövetség létrehozásával fogtak hozzá a fejlesztésekhez. Ebben a Szövetségben 6000 Ft a havi tagdíj, ezt kellene havi 20000 Ft-ra emelni, valamint a szlovák tagoktól is beszédni. Fontos lenne az is, hogy legyen egy állandó személy, lehetőleg a környékről, aki

ismeri az adottságokat, aki „árulja” a régiót, létrehoz egy programcsomagot, hiszen itt folyamatos sales kell- osztotta meg velem véleményét Lorsch András. Ez az személy néhány hónapig kapna fizetést, majd a szerződésben szereplő éttermek jutalékát kapná, akiknek a népszerűsítéssel ő generálna számukra nagyobb bevételeket. Így 3 év alatt ugrásszerű forgalomnövekedés lenne tapasztalható.

Ezen kívül beszélhetünk a Szlovén–Magyar Kerékpáros turisztikai régiószervezési pályázatról, mely Pomorie, Vas és Zala megye régióját lendítené föl, valamint fontos megemlítenünk a képzést is, mely a Fertő-Hanság területén kerékpáros-barát szolgáltatás kialakításához kapcsolódik.

Egy-egy projekt megvalósításának menete a következő- mondta el Lorsch András. Először 1-2 önkormányzat képviselője felkeresi a Happy Bike-ot, hogy segítségüket kérjék régiójuk kerékpáros fejlesztésében. Ezután kapcsolatba kerülnek a természeti régióval, és ez esetben fontos ennek pontos meghatározása, hiszen ez sokszor nem esik egybe a közigazgatási vagy akár turisztikai régióval. Ezután a kerékpáros, GPS-es bejárás következik, majd a terep feltérképezése után kezdetét veszi a partnerség megszervezése a régióban. Az önkormányzatok és civil szervezetek megkeresése után körülbelül 10 önkormányzat szokott csatlakozni a kezdeményezéshez, ők azok, akiknek a segítségével megindul a tervek és elképzelések körvonalazása. Ez magába foglalja általában az útvonalhálózat kijelölését, kitáblázását, a nyomtatott és elektronikus térképek létrehozását, az útvonal mentén elhelyezkedő élménykataszter, vagyis a kulturális értékek és élmények bemutatását, és a potenciális kerékpárosbarát szolgáltatók felkeresését. Ilyen szolgáltató lehet egy bolt, egy szerviz, egy étterem, egy szállás, stb. Sok helyen a kisebb rendű közutak használatával sikeresen el lehet kerülni a nagy beruházással járó kerékpáros utak építését. Ezt követi az egyeztetés a hatóságokkal, mely sokszor a legkényesebb pont. A közútfelügyelettel és a természetvédelmi hatóságokkal kevesebb probléma és konfliktushelyzet alakul ki, azonban az erdészetekkel rendszeresen harcolni kell, mivel nem akarják az erdőbe beengedni a kerékpárosokat, balesetveszélyes körzetnek nyilvánítva azt, holott más európai országoknál ez már bevett gyakorlat, mivel felismerték az erdők nagymértékű rekreációs szerepét. Ennek a konfliktusnak a valódi feloldásához az erdőtörvény módosítására lenne szükség, és bár ez ügyben történtek már kezdeményezések, valós, érdembeli eredmények nem születtek még.

A pályázati lehetőségek azonban jók, több forrásból is lehet pénzhez jutni, a belföldi projektek a ROP (Regionális Operatív Programok) alá, a határokon átnyúlók pedig az ETE alá tartoznak, valamint közútépítésben a KÖZOP (Közlekedésfejlesztés Operatív Program) is teremt forrásokat. Pályázataik jó arányban nyernek is, a leadás után általában 3-4 hónap, mire

meg lehet tudni az eredményt. Ezután történik meg az útvonalak tényleges kiválasztása és a szolgáltatókat összefogó hálózat kialakítása.

Ennek a hálózatnak átfogóan az a célja, hogy a régió minden településén legyen valamiféle kerékpárosokat segítő gyorsszerviz, legalább néhány szerszám a közértben, illetve ide tartozik az éjszakai szálláshelyek eloszlásának arányosságára való törekvés is. Cél, hogy minden településen legalább egy közért legyen, ami segíteni tud a kerékpárosnak. Ezen kívül szerveznek kölcsönzési, transzfer és csomagszállítási szolgáltatásokat is a térségbe, valamint kerékpármentőket az erdők területére, ezek együttműködéséért pedig a szerződés létrejötte után a menedzsmentszervezet felelős, melynek feladatai közé tartozik többek között a feltételek ellenőrzése is.

Általános tapasztalat, hogy ha saját kezűleg tartják életben és viszik tovább ezeket a fejlesztéseket, akkor működik a rendszer, így pl. Dél-Zala, ahol a 2003-ban, 2005-ben és 2007-ben megvalósított projektek 2008-2009-re jelentősen növekvő látogatottsági mutatókat eredményeztek, viszont magára hagyva és a helyiekre bízva a projektek nem képesek a fennmaradásra, erre legszomorúbb példa a Pilis, ahol egy hétvége alatt ellopták az összes fa útjelző táblát.

Azt, hogy mit is jelent a korábban említett kerékpáros létesítmény, Lorschly András később részletesen kifejtette. Ide tartozik elmondása szerint minden, ami a kerékpár használatát segíti, így a kerékpárút (az 1,5 m széles az ideális), a nyitott kerékpársáv, a táblarendszer, a pihenőhelyek, az út menti tárolók, a honlapok és térképek. A források szegénysége miatt csak kevés esetben támogatják a kerékpárút építését, igyekeznek inkább a meglévő közutakat használni. Szintén a kerékpárosok segítésére helyeznek minél több helyre turisztikai GPS bérlő állomást, így például Kistolmácson a Fortuna büfében kölcsönözhetünk ilyen eszközt, mely végigvezet minket a megtenni kívánt úton.

A projekt befejezésekor egy nyitókampány indul, melyre meghívják a study-tour résztvevőit és a főbb döntéshozókat is. Lorschly András szerint egy térség felfutásához 3-4 évre van szükség, erre a legszebb példa a Dél-Zala. A cég színes kiadványokkal is kívánja népszerűsíteni a térségeket, melyben feltünteti a kerékpáros-barát szolgáltatókat és a kulturális látnivalókat is. Fontos, hogy egy kerékpáros turistát nem a hosszú múzeumok fogják érdekelni, hanem alapvetően a kerékpár és a természet, a kultúra csak másodlagos elemként jelenik meg a szervezett programokban is. Komoly problémát jelent a kiadványok terjesztése, mivel a Magyar Turizmus Zrt. nem nyújt ehhez megfelelő támogatást, és a kerékpáros turizmushoz kapcsolódó szakkiállításokra való kijutást sem segíti, holott Európában minimum 6 ilyen van évente, és óriási szükség lenne arra, hogy a külföldi turisták minél jobban

megismerjék és megszeressék Magyarországot. Ugyanis sokan a könnyebbik végén fogják meg a szervezést, és kifelé szerveznek utakat, a Duna és a Loire menti túrák (holott itt nincsen kiépítve semmilyen kerékpáros infrastruktúra) a legnépszerűbbek az egész Kárpát-medencében. A Happy Bike úgy látja, az állami szervezetek részéről komoly segítségre lenne szükség, szerepvállalásuk elengedhetetlen lenne a népszerűsítésben. Elképzeléseik a következőképpen hangzanak:

1. „Magyar Turizmus Zrt. valós aktivitása a kerékpáros turizmussal kapcsolatos PR anyagok terjesztésében belföldön és külföldön, kiemelten beleértve a kerékpáros túraszervező cégek saját szóróanyagainak, programfüzeteinek terjesztését Tourinform irodák, külföldi kirendeltségek, külföldi utazási irodák, egyéb jelentős idegenforgalmat bonyolító kulturális és vendéglátó létesítmények felé.
2. Egységes országos kerékpáros túraszervező arculat megteremtése és alkalmazásának ajánlása, preferálása, amely harmonikus rendszerbe foglalja az egységes országos és a régiós arculati elemeket.
3. A térségi vagy egyéb helyi kerékpáros túraszervező cégek rendszerének összekapcsolásának támogatása, preferenciája.
4. Egy átfogó és értékelhető piackutatás finanszírozása, elvégzettetése és közzé- illetve hozzáférhetővé tétele a magyarországi kerékpáros turizmus iránti igényszint és kerékpározási szokások felmérésére mind belföldi, mind külföldi desztinációkra vonatkozóan.
5. A kerékpáros túraszervező cégek kiállításokon való megjelenésének pályázható támogatása.
6. A kerékpáros túraszervező cégek marketingjének (szóróanyagok, hirdetés, promóciók stb.) pályázható támogatása.
7. A kerékpáros túraszervező cégek programjainak illetve kerékpáros túraszervező régiók kialakításának pályázható támogatása (területbejárások, táblázások, szolgáltató hálózatok szervezése stb.).” (Lorschy András)
8. Külön is 6-tól függetlenül: kerékpáros túraszervező cégek térképek, régiós brosrák készítésének és terjesztésének pályázható támogatása.

Magyarország adottságainak csak körülbelül 1%-át használja ki, hiszen borvidégeink, gasztronómiánk sokkal több külföldi turista vonzására is képesek lennének, valamint olcsóbbak is vagyunk a környező országok árszínvonalához képest. Kevés azonban a jól szervezett régió és a kerékpáros létesítmény, így a külföldi csoportok inkább csak Budapest környékét és a Pilist látogatják. Lorschy András szerint mindenképpen fontos lenne, hogy a

kerékpáros turizmus részévé váljon a magyar propagandának, hiszen a népszerűsítés csak összefogva, országos szinten megvalósítva lenne igazán sikeres. Politikai törekvések vannak ugyan, de gyakorlatban nagyon kevés valósul meg belőlük, nem tudnak igazán eleget elérni. A kapcsolatok szorosabbá tétele is fontos volna, (a német, a holland és az osztrák kapcsolatok jelentősek), hiszen a nemzetközi utak, melyek az országon haladnak át, kifejezetten jól járhatók, azonban ennek sincsen a pénzhiány miatt megfelelő promóciója.

4.2. A szlovén-magyar projektről a primer kutatás alapján

Lorsch András ezután részletesebben mesélt az éppen folyamatban lévő szlovén-magyar pályázatról is, mely jelenleg elbírálás alatt áll. A projekt tervezete 400 km hosszú kerékpáros útvonalról szól, (a szlovén törvények nem engedik a kitáblázást, ezért nem lenne kijelölve ilyen módon a határon túl) melyhez 45 szolgáltató csatlakozna mindkét oldalon. 3 centrumot alakítanának ki, itt zuhany, pihenő, információs szolgáltató, szerviz és kölcsönzés is helyet kapna. Ezek közül kettő jelentős beruházást igényelne, mivel 2 területépítés is szükséges. A centrumban kerékpárszállító utánfutó is a szolgáltatás részét képezné, így nem kellene visszavinni a kölcsönzött kerékpárt a vendégeknek az eredeti helyükre. Emellett a projekt részeként 5000 db térkép és 5000 db 120 oldalas útikönyv kerülne kiadásra. Ezt később egy vállalkozó vihetné tovább, a kezdeti mennyiség ingyenes lenne. 2500 db szlovén és magyar nyelvű lenne az útikönyvekből, a többi pedig angol. A projekt részeként egy attraktív, komplex honlap létrehozását is tervezik, mely a hálózat minden tagját elérhetővé tenné az ide látogató kerékpáros turisták számára. Ezt a hálózatot természetesen eszközökkel is ellátnák, tároló, biciklimosó, biciklis elsősegélycsomag mindenhol rendelkezésre állna. Egy film is készül a térségről és gazdag fotóanyag, hiszen ez nélkülözhetetlen az útikönyvhöz. 2013 tavaszára tervezik a nyitórendezvényt, melyre meghívást kapnának újságírók is, hogy minél inkább népszerűsíthessék a régiót.

5. Összefoglalás

Azt láthatjuk, hogy Magyarországon az államnak, a vállalkozóknak, a civileknek és a médiának mindenképpen előrelépést kell tenni az összefogás ügyében, melynek segítségével a magyar vonzerők méltó helyre kerülhetnek a külföldi kerékpáros turizmus keresletében. Egy olyan turisztikai ágazatról van szó, amely a lokális érdekek figyelembe vételével a fenntartható fejlődést képes biztosítani. Ehhez a fejlődéshez elsősorban az állami szervek nagyobb szerepvállalására lenne szükség, valamint ésszerű, jól átgondolt törekvések megvalósítására. nagyon sok külföldi minta áll rendelkezésünkre, melyeket követve népszerűbbé tehetjük hazánkat a piacon. A folyamatban lévő vasfüggöny tematikus út és az EuroVelo utak építése óriási lehetőségeket rejt számunkra, valamint a fertő-tó környékén végbemenő fejlesztések is kedvezőek az ágazat számára. Az alábbi SWOT analízisben szeretném megmutatni azokat az erősségeket, gyengeséget, veszélyeket és lehetőségeket, melyekre kutatásaim során fény derült.

ERŐSSÉGEK (STRENGTHS) • természeti erőforrások • meglévő utak • fizikai környezet • földrajzi elhelyezkedés • történelmi emlékek • határokon átnyúló együttműködések	GYENGESÉGEK (WEAKNESSES) • összefogás hiánya • fejlesztések szervezetlensége • szolgáltatások hiánya • elégtelen marketing • összefoglaló adatbázisok kis száma
LEHETŐSÉGEK (OPPORTUNITIES) • fellendülő szektor • növekvő érdeklődés • tematikus utak iránti kereslet • szezon széthúzása • egészséges életmód népszerűvé válása • környezettudatosság térnyerése • térbeli koncentráció csökkentése	VESZÉLYEK (THREATS) • szomszédos országok fejlesztései • tömegturizmusba való bekapcsolódás • természeti értékek terhelése • növekvő turistaforgalom a kistelepüléseken • falvak városiasodása

Hazánk természeti erőforrásai, domborzata és klímája mindenképpen megfelelő a kerékpáros turizmus elterjedéséhez, azonban szembe kell nézünk a hiányosságainkkal is, az összefogás és a megfelelő marketing hiányával. A szektor nagy lehetőségeket rejt magában, a turizmusban alakuló trendek ezt igazolják, egyre több támogatást kapnak a kerékpározással kapcsolatos fejlesztések, azonban a tendencia egész Európában megfigyelhető, így résen kell lennünk, hogy felvehessük a versenyt a konkurenciával.

A Happy Bike munkássága mindenképpen a pozitív példák közé sorolandó, sajnálatos módon azonban nem kapnak elegendő támogatást. Fontos, hogy egy kerékpáros turisztikai régió fejlesztése még közelebb kell, hogy álljon a helyi lakossághoz, még inkább az ők érdekeinek figyelembe vételével kell, hogy történjen, ezt ők maximálisan igyekeznek megvalósítani. Pozitívum, hogy az elsődleges cél a kerékpározás során a rekreáció, így a természet megőrzése, ebben pedig a helyiek és a kerékpárosok érdekei megegyeznek.

Az üdülés során végzett kerékpáros tevékenység eddig jó hatással lehet a városi közlekedés megreformálására, hatására egyre többen választják közlekedési eszközként a biciklit. Ez a tendencia már jól látszik az Alföld városaiban, így például Békés megyében is, ahol a lakosság 60%-a rendszeresen kerékpárra ül, így „rájuk Amszterdam is felnézhet.” (László János, a Magyar Kerékpáros Klub elnöke.)

Végezetül pedig lebegjen szemünk előtt Käthi Diethelm, az Európai kerékpáros Szövetség alelnökének mondata: „A kerékpáros-barát település élhető település.”

IRODALOMJEGYZÉK

A Happy Bike által kiadott nyomtatványok

A Kerékpáros turizmus fejlesztési stratégiája 2010

EuroVelo news 1999

FARKAS Melinda–BALOGH Gábor: *Két keréssel kevesebb, számtalan eredménnyel több.* in Turizmus Bulletin 2001/2

GARDNER, G. (1998): *Transport Implications of leisure cycling.* TRL Crowthorne, UK

Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013

Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon

RYAN, P.S. (2000): *Prioritising Cycle Route Development in Urban Areas Prepared for the New Zealand Cycling Symposium 2000 – ‘Making Cycling Viable’*

SUSTRANS (1999): Cycle Tourism. Bristol, UK

Turizmus Magyarországon 1990-2002

INTERNETES FORRÁSOK

<http://criticalmass.hu/blog-cimkek/statisztika>

http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/workshop3/index_en.htm

http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/files/ec_trail_sofia_report_en.pdf

<http://happybike.hu/Happy+Bike>

<http://itthon.hu/sajtoszoba/marcius/magyar-kerekparos-utak>

<http://kerekparosklub.hu/elte-kerekpartarolo-hasznalati-statisztika-2008-2009>

<http://regiok.happybike.hu/regiok/turizmus.html>

<http://www.bkik.hu/hir/2027-Idegenvezetoi-Vilagnap-2011>

http://www.dravapartihaz.hu/harom_folyo.pdf

<http://www.ecf.com>

<http://www.heritour.hu/>

http://www.ironcurtaintrail.eu/en/die_etappen/index.html

http://www.kapuvár.hu/_site/doc/newswf25118/kerekparutepites20100723.pdf

<http://www.kerekpartura.com/kerekparos.php>

<http://www.kerekparut.com/?q=hu/node/34>

<http://www.khem.gov.hu/data/cms1940366/kerekparosprogram.pdf>

<http://www.lonelyplanet.com/uk>

<http://www.origo.hu/utazas/20090911-aktiv-turizmus-bicikli-utikonyv-lonely-planet.html>
<http://www.origo.hu/utazas/20090921-magyarszlovak-kozos-bringautak-a-rabato-a-morvaig.html>
<http://www.origo.hu/utazas/20091102-kozos-szerbmagyar-kerekparut-a-vajdasagban.html>
<http://www.origo.hu/utazas/20091209-kerekparut-epul-a-vasfuggony-teljes-hosszaban.html>
<http://www.origo.hu/utazas/20100418-az-orszag-10-legszebb-bringautvonala.html>
<http://www.toronto.ca/cycling/index.htm>
<http://www.tourismresearch.govt.nz/Documents/Tourism%20Sector%20Profiles/CycleTourismSept2009-Final.pdf>
http://www.turizmusonline.hu/cikk/bringaval_kassato_sarospatakig
http://www.turizmusonline.hu/cikk/kerekparutal_bovitett_megujult_futon_eger_belvarosab
<http://www.yohobikehotel.com.tw/eng/bikehotel-about-10.html>

EGYÉB FORRÁSOK

Lorsch András, a Happy Bike projektmenedzsere által adott interjú