

Kodolányi János Főiskola

Turizmus Tanszék

Dunántúli kerékpáros turizmus a jövő tükrében

Konzulens neve:

Hinek Mátyás

Készítette:

Berendy Brigitta

Idegenforgalom és Szálloda

Székesfehérvár, 2006

„Kijelentem, hogy szakdolgozatom önálló munkám eredménye, a felhasznált és hivatkozott szakirodalmon és forrásokon kívül más segédeszközt nem alkalmaztam”

„Szeretnék köszönetet mondani konzulensemnek Hinek Mátyásnak, illetve a két külső segítségemnek Mihály Nikolettának és Kiss Miklósnek”

Tartalomjegyzék

Bevezető

1. Problémafelvetés	1-3.
2. Vizsgálat elméleti háttere	3-5.
3. Vizsgálat módszere	6-8.
4. Kerékpáros turizmus	8-23.
4.1. Meghatározása, definíciója, fajtái	8-9.
4.2. Miért jó a kerékpáros turizmus	10.
4.3. A hazai kerékpáros turizmus főbb állomásai	10-12.
4.3.1. Hazai turisztikai pályázatok	13.
4.3.2. Európai uniós pályázatok	13-14.
4.3.3. Határon átnyúló együttműködések	14-15.
4.3.4. Európai Greenways Koncepció és program valamint az EuroVelo	15-17.
4.4. Kerékpáros turizmust érintő felmérések	17-26.
4.4.1. Európai piac	17-18.
4.4.2. Hazai piac	18-24.
4.4.3. Turisták magatartása és sajátos igényeik	25-26.
5. Happy Bike	26-29.
5.1. Mi a Happy Bike	26-27.
5.2. Marketing tevékenységük	27.
5.2.1. Dél-Zalai Erdőtáj	27-28..
5.2.2. Pannonhalma-Sokoró	29.
6. Nyugat-Dunántúl	30-54.
6.1. Régió jellemzői	30.
6.2. Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon	31-40.
6.2.1. Régió értékelése kerékpáros turizmus szempontjából	31-41.
6.2.2. Fejlesztési tervek	35-38.
6.2.3. Régió jövőképe	38-40.

6.3. Pannonpedál	40-41.
6.4. Kerékpáros túrakínálat	41-49.
6.4.1. Vashegyi kerékpárút	41.
6.4.2. Fertő-tó körüli kerékpárút	41-42.
6.4.3. Fertő Hanság NP	43-44.
6.4.4. Írottkő Natúrpark	44.
6.4.5. Termál kerékpárút	45.
6.4.6. Szigetköz	45.
6.4.7. Soproni hegység	45.
6.4.8. Repcesík-Rábaköz	46.
6.4.9. Pannonhalma-Sokoró	46.
6.4.10. Savaria	46.
6.4.11. Kemenesvidék	46.
6.4.12. Hegyhát	46.
6.4.13. Őrség-vendevidék	47.
6.4.14. Göcsej-Hetés	48.
6.4.15. Dél-Zalai Erdőtáj	48.
6.4.16. Zalavölgye	48.
6.4.17. Keszthelyi- hegység	48.
6.4.18. Principális-Muramente	49.
6.4.19. Összegzés	49.
6.5. Kérdéssor	49-54.
7. Közép-Dunántúl	55-63.
7.1. Régió jellemzői	55.
7.2. Kerékpárral a Közép-Dunántúlon	56-63.
7.3. Komárom-Esztergom megye	56-58.
7.3.1. A megye értékelése kerékpáros turizmus szempontjából	56-57.
7.3.2. Túrakínálat	58.
7.4. Veszprém megye	59-61.
7.4.1. A megye értékelése kerékpáros turizmus szempontjából	59-61.
7.4.2. Fejlesztési tervek	59-60.

7.4.3. Túrakínálat	60-61.
7.5. Fejér megye	61-62.
7.5.1. A megye értékelése kerékpáros turizmus szempontjából	61-62.
7.5.2. Velencei-tó	61-62.
7.5.3. Túrakínálat	62.
7. 6. Összegzés	63.
8. Dél-Dunántúl	64-75.
8.1. Régió jellemzői	64.
8.2. Kerékpárral a Dél-Dunántúlon	65-69.
8.2.1. A régió értékelése kerékpáros turizmus szempontjából	65-67.
8.2.2. Fejlesztési tervek	67-68.
8.2.3. Régió jövőképe	69.
8.3. Dél-Dunántúli Kerékpáros Közhasznú Egyesület	69-70.
8.4. Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub	70-71.
8.5. Kerékpáros túrakínálat	72-75.
8.5.1. Kastélytúra	72.
8.5.2. Három folyó kerékpártúra	72-73.
8.5.3. Borút	74.
8.5.4. Tolnai vártúra	74.
8.5.5. Sárrét-Gemenci kör	74.
8.5.6. Mecseki csavargás I	74.
8.5.7. Mecseki csavargás II	74.
8.5.8. Zselici kiskör	75.
8.5.9. Összegzés	75.
9. Régiók SWOT analízise	75-77.
10. Következtetések	77-81.
11. Összefoglaló	82-84.
12. Zusammenfassung	84-87.
13. Felhasznált irodalom	87-90.
Mellékletek	

Bevezető

Az egészséges élet népszerűsödésével, a környezet értékeinek felértékelődésével világszerte terjednek a különböző aktív szabadidős és turisztikai formák.

A turizmus egyik leggyorsabban fejlődő ága a kerékpáros turizmus, mely az egyik leginkább környezetkímélő formája az idegenforgalomnak. Fejlesztése maga után vonja a fitness turizmust, kempingezést, gasztroturizmust és a műemlék látogatást is.

Hazánkban is egyre népszerűbbé válik, de a keretei (feltételei) még nem adóttak, a hazai vállalkozók még nem készültek fel a turisták kiszolgálására. Ennek ellenére Magyarország a fejlődő piacok közé tartozik. Ezt tükrözi, hogy 300 ezer kerékpárt adnak el évente, ami évi 1 milliárd forintot tesz ki. A következő években ez a szám csak emelkedni fog. Egy 2003-as felmérés szerint a fiatalok körében a legkedveltebb sport a kerékpározás. A hiedelmekkel ellentétben a kerékpáros turisták átlagos napi kiadásai Nyugat-Európában kb. 15%-kal magasabb, mint a többi vendégé. Ennek oka, hogy kevesebb csomagot tudnak magukkal vinni, ezért a szükséges dolgokat a helyszínen kell beszerezniük. A felszerelések drágasága miatt elsősorban a középosztály és a jó anyagi körülmények között élő fiatalok engedhetik meg maguknak. A legnagyobb európai piac Németország. Fejenként átlagosan évi 1046 eurót költenek kerékpározásra, és a kerékpáros vakációt tervező polgárok száma egyre csak nő.

Szakedolgozatom megírásához azért ezt a témát választottam, mert az életemben fontos szerepet kap a sport az egészséges életmód. Kiskorom óta rendszeresen sportolok, túrázok. Résztvettem iskolák, különböző szervezetek által megszervezett kerékpáros, kenus, gyalog túrákon. Szinte bejártam egész Magyarország területét kiemelten a Dunántúlt. Szerencsésnek mondhatom magam, hogy külföldre (Ausztria, Szlovákia) is eljuthattam túrázni. Azonban két teljesen különböző világba csöppentem. Kinn sokkal színvonalasabb minden, jobban ki vannak építve az utak, igényesebbek a szálló vendéglátóhelyek mindenhol biciklitároló van elhelyezve, és még sorolhatnám a különbségeket. Igazából kíváncsi voltam, hogy miért vagyunk ennyire lemaradva a szomszédos országokhoz képest. Szeretném átlátni a dolgokat, rájönni ki vagy mit rontottunk el, miért működik nálunk minden lassabban, miért nem foglalkoznak

kiemelten az aktív turizmussal, amikor Magyarországnak meg vannak az ehhez szükséges adottságai.

1. Problémafelvetés

Magyarországon a kerékpáros turizmus iránti kereslet élénk.

Azonban felmerül a kérdés, hogy a meglévő kereslet mellett létezik-e megfelelő kínálat? Erre a kérdésre válaszolni tudjunk, ahhoz meg kell ismernünk, hogy mi vonzza a bringásokat. Mik a megfelelő helyszínek, illetve mire van szükségük a kerékpározáshoz. Két féle kerékpározásról beszélhetünk. A mindennapi közlekedési célú kerékpározásról, melyre városainkba van lehetőség, illetve a kerékpáros túrázásról, aminek célja, hogy lakóhelyüinktől távol szabadidőnkben élményekkel gazdagodjunk. A hely kiválasztását a biztonság és a természeti látnivaló befolyásolja. A kerékpározók számára a legfontosabb vonzerő a kijelölt útvonalon megtekinthető természeti táj és a környezet. Ezért elengedhetetlenül fontos, hogy hol halad a kerékpárút. Nem nyújt kedvező terepet egy zsúfolt város vagy az egyhangú táj. A kisebb utak lennének megfelelőek, de Magyarországon ez igen kevés. Balaton, Fertő- tó és a Szigetköz a legkedveltebb kerékpáros paradicsom. Ezek mellett sok kis falusi közút is alkalmas a kerékpárosok szerelmeseinek, elég megemlíteni az Őrséget, a Zalai dombvidéket, illetve a középhegységeink vidékeit. A hegyi kerékpározás terjedésével egyre nagyobb igény van az erdei kerékpározásra, melyet azonban a jelenlegi erdészeti törvény meglehetősen szűk korlátok közé szorít.

A kerékpározás kapcsán számos sajátos igény is felmerül a szolgáltatások tekintetében. Sajnos idehaza, sem a vendéglátók, sem a turizmus fejlesztéséért felelős szervezetek nincsenek felkészülve. Olyan elvárások merülnek fel, mint például az átlagosnál több reggeli, biciklitároló, szerviz és sorolhatnám még. Vannak speciális szolgáltatások is, amelyek szintén nem elhanyagolhatóak. Ezek a kerékpárkölcsonzés és szállítás. Hogy mindezeket a feltételeket meg tudja hazánk teremteni fontos, hogy állami és regionális szinten összefogjunk, illetve a megteremtésben fontos szerepet játszanak az Európai Unió által támogatott programok is. A legfontosabb probléma,

hogy hiába épülnek kerékpárutak és fejlődik a szolgáltatói rendszer mindkettő együttes jelenléte ritka.

Fontos lenne, hogy a kerékpárutak mentén létrejöjjenek a kerékpáros fogadására kész vendéglátó és szolgáltató helyek. A fejlődést segítené, ha rendezvények, folyamatos marketing munka, kerékpáros térkép és honlap is biztosítaná a térség kerékpáros turizmusát.

A kezdeményezések vannak, de ezek ellenére meglehetősen kedvezőtlenek a hazai körülmények.

Ahhoz, hogy ne csak kezdeményezések legyenek, hanem valódi kínálatok alakuljanak ki, el kell érni, hogy a politikusok belássák a kerékpározás környezetvédelmi, jóléti, gazdasági jelentőségét és támogassák a helyi térségi kezdeményezéseket.

Összefoglalva tehát a következők köré csoportosíthatók a kerékpáros turizmus problémái:

- Kerékpárút hálózat rövidsége, minősége
- Kiszolgáló létesítmények
- Támogatási rendszer
- Kerékpárszállítás
- Kerékpározás veszélyei
- Ellentétek a kerékpárosok és gyalogosok autósok között
- Turisztikai kiadványok
- Kínálat

Szakedolgozatomban a kerékpáros turizmus problémáit szeretném boncolgatni, hogy kik a szereplői a kerékpáros turisztikai területnek, illetve mik azok az igények, amelyekkel a kerékpáros turisták estében számolni kell. Szeretnék képet adni a jelenlegi helyzetről, hogy honnan indultunk, hol tartunk és mifelé haladunk. Mit csinálunk most jobban, miben változtunk. Egy lehetséges jövőkép felvázolása a cél, amely elvileg megvalósítható. Kifejteni, illetve választ adni, arra a kérdésre, hogy milyen gyorsan tudjuk gyakorlattá tenni, illetve megtanulni, ami tőlünk nyugatra működőképes. Fontos, hogy tisztában legyünk a kerékpáros turizmus piacával, fajtáival. Ezek mellett fontos

beletekinteni a nemzetközi háttérbe, majd a hazai elképzelésekbe, a felmerülő problémákba, ill. lehetséges tervekbe. A nemzetközi háttér alatt főként az Európai Uniót értem. A felhasználók és kiszolgáltatók együttműködésének problémáját is tisztázni szeretném. Az egészet a Dunántúli régió példáján keresztül szeretném bemutatni, kihagyva a Balatont, hiszen az Unióba lépésünk óta különálló egységként kezelik.

2. Vizsgálat elméleti háttere

Az ország több régiójában *Happy Bike* kerékpáros-turisztikai rendszer szerveződött. A Happy Bike Kft. a partnerutazási irodákkal és a *Magyar Kerékpárosklubbal* együttműködve teljes körűen megszervezett, csoportos kerékpártúrákat, kerékpáros kirándulásokat kínál Magyarország területén. Ennek célja, hogy a helyi vállalkozók bevonásával létrejöjjön a kerékpárutak mentén a vendéglátók és szolgáltatások ellenőrzött minőségű rendszere. A térség kerékpáros turizmusának fejlődését fontos, hogy rendezvények marketing, térkép és honlap biztosítsa.

Egy kezdeményezés sorozat indult meg a Nyugat-Dunántúli régióban. 2001-ben a *Nyugat-Dunántúli Regionális Fejlesztési Tanács* a hazai régiók közül elsőként megbízta a *BME Területfejlesztési Kutatási Központjának és a Pannonvelo Konzorciumnak* helyi szakértőkből álló csoportját, hogy „Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon” címmel készítsék el a régió komplex kerékpár-turisztikai cselekvési tervét. A felmérés során felismerték, hogy a kerékpározható utak feltárása és kitáblázása, valamint a kellő hatékonyságú marketing hatékonyabb eszköz a kerékpáros turizmusfejlesztésnek, mint a magas költségű új utak építése, hiszen a térség telis tele van közutakkal és erdei utakkal. A programnak mind több eleme valósult meg, melynek alapját a Regionális forrásokon túl az Osztrák Magyar PHARE CBC program teremtette meg. E program alapján megalakult (2002) a térség kerékpáros fejlesztéseit összefogó szervezet, a *Nyugat-Dunántúli Kerékpáros Régióért Közhasznú Egyesület*.

Készültek erről a területről hasonló vizsgálatok. Például a *Kisalföldi Vállalkozásfejlesztési Alapítvány* megbízásából, egy EU-Phare program keretén belül a „Kerékpárral Nyugat- Magyarországon” című tanulmány vagy egy másik tanulmány,

mely nem kizárólag a területet érinti „Kapcsolatok a határokon átnyúló együttműködések fejlesztéséért. „Eurorégiók és utak Magyarországon”, melyet *az UKIG* megbízásából a *FŐMTERV Rt.* 2001-ben készített. Ehhez még hozzájárul az is, hogy sok kerékpárbarát fejlesztés indult el a térségben.

European Cyclists Federation(ECF) által kidolgozott *EuroVelo* fejlesztési program, egy hosszú távú ún. kerékpárturisztikai folyosót jelölt meg szerte Európában. Az egyenként is tekintélyes hosszúságú fejlesztési folyosók közül kettő Magyarországon is áthalad. A 1-es jelű végig a Duna mentén halad, a 11-es jelű pedig a Bodrog és a Tisza mentén vezet, mintegy 500-500km hosszan. A folyosó jelleg azért hangsúlyozott, mert a nagy folyók mentén vezetett nyomvonalak bármelyik oldalon kijelölhetőek, a helyi fejlesztések előrehaladtával, ill. a szolgáltatások bővülésével a vonalak módosíthatók.

Az EuroVelo útvonalak szerepe kettős, egyrészt elősegíti az érintett városokban és környezetükben a kerékpáros turizmushoz szükséges infrastruktúrafejlesztéseket, másrészt erősíti a határon túlnyúló kerékpár turisztikai kapcsolatokat. Az EuroVelo program gazdája az ECF, mely a titkárságán, valamint a nemzeti tagszervezetein keresztül (Mo-n a *KEROSZ*) az egész projektre vonatkozó koordináló, marketing és promóciós tevékenységet lát el. Nemzeti szinteken az országos fejlesztési programokat, valamint az ehhez szükséges tervezési, kivitelezési és karbantartási tevékenységeket minisztériumi regionális és önkormányzati szervek végzik.

1. ábra



Forrás: www.kerosz.hu

A holland Bicycle MasterPlan(1990) és az angol National Cycling Strategy(1996) mintáját is alapul véve 1998-1999-ben hazánkban elkészült egy előzetes tanulmány(javaslat) a kerékpár-használat hazai fejlesztési koncepciójáról. Javaslat „*A kerékpározás fejlesztésének nemzeti és kommunikációs stratégiájára*”

Ez alapján pedig 2000-ben az *Országos Területfejlesztési Terv*hez elkészült az *Országos kerékpárforgalmi törzshálózat*ának KHVM tervjavaslata. A Magyar Országgyűlés 2003 áprilisában törvényben fogadta el a kerékpárbarát főútvonal- hálózat nyomvonaltervét, amely több mint 3500 km hosszúságú. Ennek azonban csak mintegy hetede (kb. 500km) az, amely már használható és biztonságos is, tehát valamilyen módon elkülönített kerékpárút, védett kerékpársáv vagy kiserőmű közút, és így ténylegesen a kerékpáros turizmus fejlődését szolgálja.

Számos honlapról is beszerezhető információ, illetve a **tourinform** irodák kiadványaiból. A Magyar Turizmus Rt. 2001-ben megjelent 128 oldalas „Fedezze fel Magyarországot két keréken” című kiadványa. Ezt sajnos már igen nehéz beszerezni. Több tourinform irodát is fel kellett keresnem, mire egy német nyelvű kiadványhoz jutottam. Ebben tényleg minden megtalálható. Jelentős mennyiségű kerékpáros túrakereső is megjelent a **Frigoria könyvkiadó** kiadásában.

Tanulmányozva a hazai kerékpározásról, turizmusról, túrákról szóló vagy ehhez kapcsolódó szakmai és egyéb kiadványokat, internetes honlapokat megállapítható, hogy az előző évekhez képest jóval többet foglalkoznak a témával, nagyobb hangsúlyt fektetnek a kerékpáros turizmusra. Igaz, hogy a kiadványok inkább csak túraleírásokat tartalmaznak, amiből én hiányoltam, hogy a bicikli-úthálózat minőségére nem utalnak, és elég kevés helyen van az is megemlítve, hogy milyen nehézségű terepre számíthatunk. Azonban az internetes honlapok (kiemelten a www.pannonpedal.hu és a www.happybike.hu) nagyon nagy részletességgel kitérnek minden egyes pontra, mely a kerékpáros turistákat érdekelheti. Értem itt a túra leírásokat, a szállás vendéglátóhelyeket, a megközelíthetőséget, rendezvényeket stb. Véleményem szerint hiába fejlődik a világ és hiába a legjobb információs eszköz az internet, nemcsak a honlapoknak kéne ilyen részletesnek lenniük, hanem a hazai kiadványoknak is, hogy a számítógéppel nem rendelkezők is ugyanolyan információhoz juthassanak, mint akik a világhálón lógnak.

3. Vizsgálat módszere

Primer (elsődleges forrás):

- Szakértői interjúk
- 2005. dec. 13-án, Hegykőn zajlott kerékpáros szezonzáró szakmai szeminárium előadásai

Szekunder (másodlagos forrás):

- Fejlesztési programok, projektek
- Könyvek, magazinok, kiadványok
- Internet

A már említett tanulmányokat dolgoztam fel munkám során. Részletesen bemutatom őket és megvizsgálom, hogy mik valósultak meg a tervekből, elképzelésekből. Információt gyűjtöttem be a különböző kerékpáros szervezetektől, önkormányzatoktól, tourinform irodáktól.

Interjút készítettem a kerékpáros szakmai szövetségek tagjaival. Legfőképp a Pannonpedál tagjaival. Itt szeretném kiemelni, hogy a legnagyobb segítséget Mihály Nikolettától (Pannonpedál) és Kiss Miklóstól (Fertő Hanság Nemzeti Park) kaptam. Szakdolgozatomon végig érezhető lesz a szakmai hozzáértésük a kerékpáros turizmust illetően, illetve, hogy segítségükkel milyen mély betekintést nyerhettem e témába. Ezen kívül számos levelezést folytattam a Környezetvédelmi Minisztérium Zöldpont Irodáinak munkatársaival a Magyar Turizmus Rt. Kulturális és Aktivitásturizmus Iroda igazgatójával Kleininger Pál úrral. Telefonon megkerestem a Nemzeti parkok igazgatóit is.

A másik legnagyobb szakmai segítséget a 2005. december 13-án zajlott kerékpáros szezonzáró szakmai "Értékörző turizmusfejlesztés a Fertő-mentén" címmel szeminárium előadásai adták. Jelen volt Hans Artner (Stv-Direktor Burgerland Tourismus), Bodor Ádám (GKM), Dr. Kovács Miklós (MTH elnökhelyettes), Lorschy

András (HappyBike), Péteri László (ny.min.vez.főtanácsos), Szabó Renáta (turisztikai szakfelügyelő), Tama István (MTRt. NYD RMI).

Statisztikai anyagok összegyűjtése elég nehézkesnek bizonyult elsősre, mivel a Központi Statisztikai Hivatal nem rendelkezik adatokkal. Azonban a Magyar Turizmus Rt. végzett felmérést az aktív turizmust illetően, ezen kívül a Happy Bike Kft és a KEROSZ is. A nemzeti parkok is rendelkeznek a kerékpáros turizmushoz kapcsolódó adatokkal. Tapasztalatom, hogy nehézkes adatokat beszerezni, de lehetséges, csak sok utánjárást igényel.

Hazai ill. külföldi újságok átnézése, feldolgozása is segítséget nyújtott a szakdolgozatom megírásában. Hazai hivatalok kerékpáros turizmushoz kapcsolódó fejlesztéseinek elemzése is fontos feladat, ill. a kormány aktív turizmus politikájának ismertetése.

A legegyszerűbben beszerezhető források a turisztikai kiadványok, könyvek. Bár a tapasztalatom igen kétoldalú. A budapesti központi tourinform irodát felkeresve igen meglepődtem. Egyetlen egy kiadványt tudtak adni, amelynek címe „Földön- Vízen- Levegőben Aktív Turizmus a Dunántúlon” Ha igazán őszinte akarok lenni, ez a kiadvány a leggyengébb az összes közül, amivel találkoztam. Semmi más nincs benne csak pár túrajavaslat, pedig elvileg ez a Magyar Turizmus Rt. központi kiadványa. Ha sikerül beszereznie az embernek, ehhez tartozik egy úgynevezett belső kiadvány is, amiben azért találunk pár szálláshely ajánlatot. Ezen kívül még egy kerékpáros térképet kaptam. Ez igen impozáns és hasznos. Egyik oldalán található a térkép másik oldalán meg a túrajavaslatok, de itt is hiányoznak a további információk.

Ezek után felkerestem a régió tourinform irodáit. Szerencsére itt több kiadványhoz jutottam. Bár a Közép Dunántúlt illetően ezt nem mondhatom el. Komárom-Esztergom Megye Önkormányzat „Komárom- Esztergom megye aktív turisztikai lehetőségei” címmel adott ki egy kis prospektust. Erről ugyanazt tudom elmondani, mint az eddigiekben: nem elég részletes, jóformán semmi nincs benne összesen 3 túrajavaslat. Én ezek alapján biztos nem keresném fel a megyét.

A Pécs és környéki tourinform irodák azonban számos kiadvánnyal rendelkeznek. Azt hiszem ez a Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő klub elnökének Dr. Novotnyi Ivánnak nagymértékben köszönhető. Nem csak a kerékpáros

kiadványokban, hanem az egyéb dél-dunántúli kiadványokban is megemlítik a kerékpáros turizmust. A következő kiadványokkal rendelkeznek: „Pécs kerékpáros útikalauz”, „Három folyó kerékpártúra”, „Fahrradtouren Südransdanubien”, de a legjobb, amivel találkoztam az a 3 megyét átölelő Körbe –karikába Baranya, Fejér és Tolna megyében” című 2005-ös kiadvány. Ebben minden lényeges információ benne van, ami egy kerékpározónak kellhet. Érthető, világos mindenki számára könnyen kezelhető. Sorolhatnám még a kiadványokat, hogy hol adtak ki hol nem melyik mennyire részletes melyik nem, de igazából az figyelhető meg, hogy ahol a kerékpáros turizmust illetően létrejöttek egyesületek vagy az önkormányzatok nagyon nagy hangsúlyt fektetnek a kerékpáros turizmusra ott számos igen jó prospektussal találkozhatunk, ahol meg nem ott nem is találhatók ebben a témában kiadványok.

4. Kerékpáros turizmus

4. 1. Meghatározása definíciója fajtái:

A közlekedés, mint a turizmus egyik alapvető összetevője, segítséget nyújt a turisztikai desztinációk megközelítésében, a célterületekre való eljutásban, így tehát a turizmus egyik nélkülözhetetlen része. „A kerékpáros turizmus olyan vakációs vagy látogató tevékenység, amely a kerékpározáson részben, mint közlekedési módon, részben, mint kikapcsolódási formán alapszik. A látogató a kerékpárt két pont között, vagy egy körútvonalon szállítóeszközként használja, de az utazás elsődleges motivációja a kikapcsolódás. A kerékpáros turizmus magába foglalja az egynapos látogatást, a rövid kirándulást és a hosszabb kerékpártúrát. A kerékpározás lehet az utazás fő célja, vagy csak része egy adott célterület meglátogatásának. Lényeges, hogy a kerékpározást a turista a kirándulás vagy az üdülés szerves részének tekintse. A kerékpáros turizmus tehát olyan egy- vagy többnapos szabadidős célú utazás, amelynek során a szabadidős kerékpározás meghatározó és kiemelt szerepet játszik a látogatás, illetve a vakáció során.” (*Turizmus Bulletin 2001/2*)

- **Kerékpáros vakáció:** a szabadidő eltöltésének fő célja a kerékpározás. E vakációk lehetnek hosszúak, legalább négy éjszakásak, de lehetnek rövidebbek, egy-három éjszakásak (például "hosszú hétvége"). Résztvevőit nevezhetjük akár "elkötelezett kerékpárosoknak" is. Ezen belül megkülönböztetünk csillagtúrákat, ahol a szálláshely a túra időtartama alatt változatlan, szemben a kerékpáros körutakkal, ahol a szállás változik. A kerékpáros vakációk lehetnek saját szervezésűek vagy kerékpáros utazási iroda által szervezett kerékpáros vakáció-csomagok. A kerékpáros vakációk többsége Európában és hazánkban is jellemzően saját szervezésű. Ha egy üdülés során, az adott hotel programszervezői két-három napos biciklitúrát szerveznek, akár egy alkalommal is, akkor az egész vakáció "kerékpáros vakációnak" számít.
- **Üdülési kerékpározás:** a kerékpározás csak egyike a vakáció alatt folytatott szabadidős tevékenységeknek. Ebben az esetben a belföldi vagy a külföldi turista otthonától távol vakációzik, és elsősorban kölcsönbiciklit vesz igénybe legfeljebb egynapos túráihoz.
- **Rövid kerékpártúrák:** a kerékpáros szokásos tartózkodási helyétől elérhető helyre utazik, és még aznap visszatér. Az utazás során indulhat otthonról kerékpárral, vagy magával viheti (például vasúton vagy autóval) az egy- vagy félnapos útra.

A kerékpározás fent megnevezett formáit még további kategóriába is sorolhatjuk (például az utak használata szempontjából), amelyek elsősorban a speciális igények megismeréséhez és bizonyos kiszolgálási formák iránti elvárásokhoz adhat iránymutatást. Ezek a következők lehetnek, a teljesség igénye nélkül:

- Klasszikus, döntően "országúti" túrakerékpározás,
- Hegyi (MTB, vagy erdei) kerékpározás,
- Országúti kerékpárversenyzés (sportklubok),
- MTB versenykerékpározás (sportklubok),
- Szervezett kerékpártúrák (vegyes országúti és MTB),
- Iskolai, illetve baráti kör, csoportos kerékpártúrák,
- Jótékonyági vagy kampánykerékpározás.

4. 2. Miért jó a kerékpáros turizmus?

A kerékpáros turizmus segítséget nyújt a desztinációk megközelítésében, mindemellett az útvonalak maguk is a turisztikai kínálat részeivé válnak.

Alkalmas a hazai turizmus egyik gyengeségének, a rövid szezonnak a megnyújtására. Kerékpáros turisták fajlagos költsége magas (80-100 €/nap)

Fejlesztése munkahelyteremtést, foglalkoztatás bővítését, új területek turizmusba való bekapcsolását segíti elő. Szabadidő aktívabb eltöltésén kívül egyik legfontosabb eszköze az egészség megóvásának, helyreállításának (megelőzés, rehabilitáció).

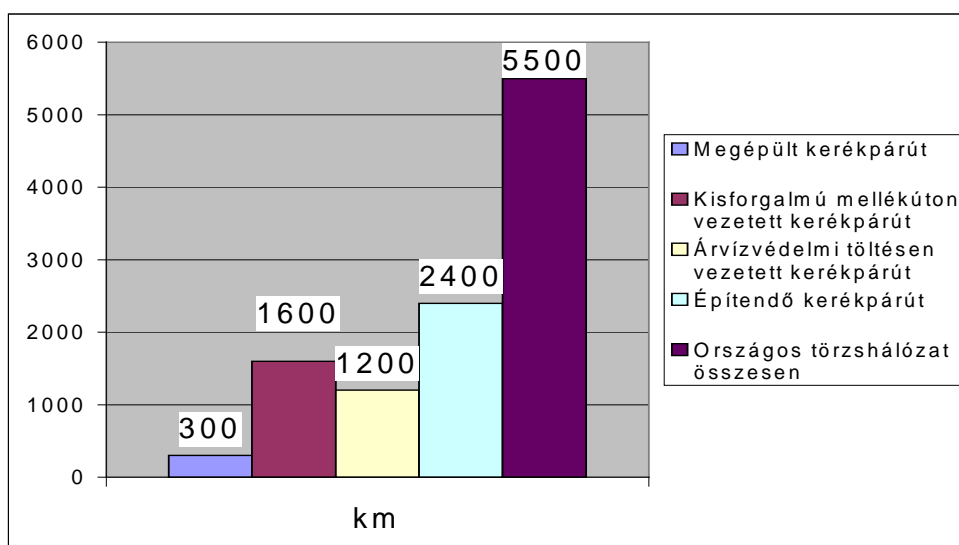
4. 3. A hazai kerékpáros turizmus fontosabb állomásai:

A kerékpáros közlekedés fejlesztésére 1993-94-ben készült országos terv, amely országos törzshálózati és regionális kapcsolati elemekből építette fel a hálózatot.

Az elmúlt 15 évben 1642 km kerékpárút épült meg. (2005. novemberi adat, az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság által kezelt pályázatok adatait tartalmazza, az önerőből, illetve más pályázati forrásból épített utak adatai nem ismertek)

2. ábra

Megépült-, építendő-, és tervezendő kerékpárutak
Önálló-, kisértékű mellékúton, árvízvédelmi töltésen 2001. évi állapot



Forrás: Dr. Kovács Miklós előadása, 2005.

Legjelentősebb fejlesztés a Balaton körüljárhatóságát biztosító kerékpár körút (205km)
Elkészült a Balaton háttértelepüléseinek bevonására az 5 éves kerékpárforgalmi hálózatfejlesztési program (2003-2007)

A mintegy 3500 km-es országos kerékpárút törzshálózat az Országos Területfejlesztési Terv része.

A kerékpáros turizmussal foglalkozó nemzetközi és hazai szervezetek / ECF, ADFC, ÖVC, MK, MKTSZ, VBB/

Ahhoz, hogy tisztában legyünk a kerékpáros turizmus előzményeivel meg kell ismernünk pár fontosabb évszámot.

1986. Budapest – KDIB Dunakanyar kerékpárút

1987. Egységes idegenforgalmi tájékoztatói rendszer – OIH

1988. OIH-BIB Balaton-parti kerékpárút-hálózatfejlesztési terv

1989. B-K m. Duna-töltésen vezetendő kerékpárút

1990. OIH-IB-k – országos felmérés a kerékpárutakról

1990. OIH-SKIB – kerékpáros határátkelőhelyek forgalmi adatainak vizsgálata

1985. Fertő-tavi kikötő és vízi-határátkelőhellyel kapcsolatos KüM-BkM levélváltás

1987. Javaslat a magyar-osztrák kishatár-menti forgalom fejlesztésére

1989. Fertő-tó és környezete idegenforgalmi hasznosítása. Tervpályázat kiírása

1989-1990. Drescher-Posch Hajózási Kft. Fertő-tavi sétahajózási kérelme (+ifo)

1989. A Fertő-tavi magyar-osztrák közös nemzeti park előkészítése. (KVM-OIH)

1990. OIH – javaslat a hazai nemzetközi kerékpáros vándortábor útvonalak kialakítására

1990. KTE – Velencei-tó körüli kerékpáros-hálózat fejlesztésére

1991. Kerékpározási szokások Magyarországon és Budapesten. (Közlek. Kft.)

1992. évi XXX. Útalap törvény (5% kerékpárutak építésére) Hans Kaippel (Burgenlandi Tartomány) és Bogárdi Zoltán országgyűlési képviselő szerepe

1992. KHVM /GKM-BM-KTM /FVM Bíráló Bizottság, KSZT Kerékpáros Szakértői Test.

1992. Duna-menti kerékpárút I. ütem (Rajka - Visegrád) OKHA, INTERRAD Alapítvány

1992. Kerékpárutak, kerékpárút-hálózatok tervezési útmutatója az önkormányzatok számára. (BME)

1993-tól Önkormányzati tulajdonú, ill. regionális kerékpárút építések támogatási lehetősége pályázati rend keretében. (GM/GKM-FVM-BM+MTH, Kerékpáros Szakértői Testület - KTSZ kibővítése – OIH, OTSH, OVF, KEROSZ, MKTSZ, VBB, MK, KEF, stb.)

1992. 06. 5. IKM-OIH – Kerékpáros turizmus fejlesztési koncepciója – tárcaközi-szakértői

- egyeztetés kezdeményezése (KHVM-KTM BM-OTSH-MKTSZ)
1992. Nyugat-Dunántúl - határsáv hasznosítása kerékpározásra (BM – ÚTIBER)
1992. Alpok-Adria kerékpárút összeköttetések. Alpok-Adria Munkaközösség
1992. A kerékpáros közlekedés lehetőségeinek fejlesztése (IKM-KTM kormány-előterjesztés)
1993. Duna-menti nemzetközi kerékpárút bejárás (A-SK-H Pozsony-Budapest)
1993. Kerékpárút a volt „vasfüggöny” mentén (Fertő-tótól az Adriáig)
- 1993-1994. Országos Kerékpárforgalmi Hálózatfejlesztés Irányterve (KHVM)
1994. Fertő-Hanság térség regionális és tájrendezési terv programja – Urbanitás
1994. Kerékpáros és vízi-határátkelőhelyek létesítési javaslata (Gy-M-S megye)
1994. Osztrák-magyar Interreg II. – Phare CBC Program 1995-1999. Előkészítés (Fertő-tó körüli kp.út)
1995. Fertődi Esterházy kastély és térsége fejlesztési tanulmánya. (ATC.)
1995. A Duna-menti és a Fertő-tó körüli kerékpárút fejlesztése (KHVM)
1995. „Írottkö” kerékpárút ünnepélyes átadása.
1997. A kerékpáros közlekedés helyzete és fejlesztésének fő irányai Magyarországon. (KHVM)
1997. Kerékpározási Koordinációs Bizottság – KKB és az EuroVelo Albizottság megalakulása (KSZT + bőv)
1998. Közúti jelzőtáblák, közterületi információs táblák, kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója és útbaigazító jelző rendszere
1998. Országos Terület-fejlesztési Koncepció (OTK – 35/1998.(III. 20.)OGY hat.)
2001. július 17-22. Az első EuroVelo tábla kihelyezése Tiszadobon a Széchenyi-gáton a XXXI. Nemzetközi Kerékpáros Találkozón.
2003. „Országos Területrendezési Terv (OTrT – 2003. évi XXVI. törvény)
2005. Nemzeti Turizmus-fejlesztési Stratégia NTS 2005. Turizmus kerettörvény koncepció-tervezet?2005-2006. OFK, új OTK, II. Nemzeti Fejlesztési Terv (II. NFT – 2007-2013), II. Nemzeti Vidékfejlesztési Terv NVT, II. Európa Terv (2007-2013) (kerékpáros)

Ezekből az adatokból is látható, hogy Magyarországon számos kezdeményezés ill. megvalósult projekt létezik a kerékpáros turizmust illetően. Ahhoz, hogy ezekből az elképzelésekből, kezdeményezésekből ne csak tervek, hanem megvalósult projektek legyenek elengedhetetlenül fontos, hogy hazai és nemzetközi szinten pályázatok útján elnyerhető forrásokkal támogassák a kormányok és a nemzetközi szervezetek a kerékpáros turizmusban munkálkodókat.

4. 3. 1. Hazai finanszírozású pályázatok

A KöViM/GKM (FVM-mel, BM-el közösen) évente 2-szer írt ki önkormányzati tulajdonú kerékpárutak építésének támogatására. Turisztikai célú kerékpárutak támogatására a KöViM/GKM és a GM/MeH közös pályázatot írt ki több éven keresztül. A GM/MeH 950 millió Ft-ot biztosított a támogatásokra. A pályázatok elbírálásánál a Balaton körüli, a Duna és Tisza menti EuroVelo, ill. az ezekhez a nyomvonalakhoz csatlakozó útvonalak elsőbbséget kaptak. 2001-ben a Széchenyi Terv központi pályázatai között szerepelt a kerékpáros turizmusban résztvevők számára nyújtott szolgáltatások fejlesztése (SZT-TU-14). 4 pályázat kapott támogatást, összesen 7.428.000 Ft értékben.

2002-2003-ban a regionális pályázatok keretében nyílt lehetőség a kerékpáros turisztikai szolgáltatások támogatására. 2005- ben a Dél-dunántúli régióban került kiírásra kerékpárút-építést célzó pályázat. A decentralizált szakmai fejlesztési programok idegenforgalmi fejlesztéseire fordítható forrás terhére a Dél-dunántúli Regionális Fejlesztési Tanács írta ki a pályázatot.*(Dr. Kovács Miklós MtH elnökhelyettes előadása, 2005)*

4. 3. 2. Európai Unió társfinanszírozású turisztikai pályázatok

Turisztikai vonzerők fejlesztése 1 / 2004 / 1.1 Az intézkedés 5. komponense keretében aktív turizmushoz kapcsolódó infrastrukturális fejlesztés (kerékpárút-építés) témában, már meglévő kerékpárutakhoz kapcsolódó utak építését célzó projektekre lehetett pályázatot benyújtani.

Halászi és Darnózseli önkormányzatai 235, 9 millió Ft értékű támogatást nyertek el a Duna-menti kerékpárút III. ütem 4. szakaszának Halászi és Darnózseli közötti külterületi 8 km hosszú kerékpárút projektére. A kerékpárút átadására 2005. december 9-én került sort.

Az ún. Szigetközi kerékpárút szakasz része az EuroVelo 6.sz. kijelölt országos – és nemzetközi kerékpárútvonalnak. A kerékpárút építéssel egyidejűleg 4 kerékpáros

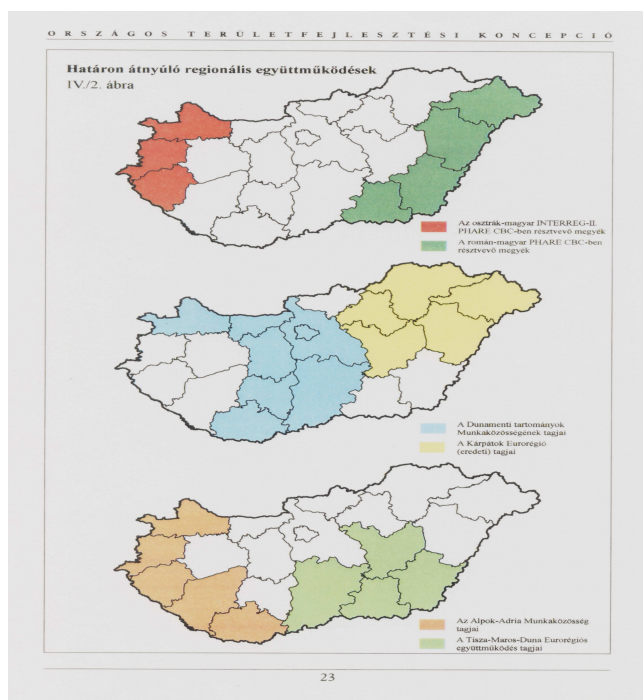
pihenőhely létesült padokkal, asztalokkal, esőbeállókkal, kerékpártárolókkal és információs táblákkal. Darnózselin híd is épült. A kerékpárút mentén fák és cserjék ültetése biztosítja a környezettel való összhangot.

Turisztikai fogadóképesség javítása 1 / 2004 / 1. 2 Az intézkedés 2. komponense keretében a vonzerőhöz kapcsolódó szolgáltatások fejlesztése témában lehetett pályázatot benyújtani, így többek között a kerékpáros turizmushoz szükséges kerékpáros szolgáltatások létesítése érdekében. (Dr. Kovács Miklós MfH elnökhelyettes előadása, 2005)

4. 3. 3. Határon átnyúló turisztikai együttműködések

Kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére az egyik legnagyobb szabású turisztikai termék a Fertő-tó körüli kerékpárút, mely – a magyar oldali Bal-Fertőrákos közötti szakasz kivételével – lehetővé teszi a tó körbekerekezését. Újabb kerékpáros határátkelőhely létesítése Fertőújlak térségében is az együttműködést segíti. (a hozzá tartozó mintegy 3, 5 km-es kerékpáros bekötőúttal a faluba).

3. ábra



Forrás: Dr. Kovács Miklós előadása, 2005.

Előkészítés alatt áll egy magyar – osztrák – szlovák Duna-menti kerékpárút-hálózat kialakítása. A programban magyar részről a mosonmagyaróvári önkormányzat, osztrák részről a Regionalverband Leithaauen, szlovák részről pedig a STARTZ vesz részt. Ennek keretében három országot érintő és a Duna-menti kerékpárúthoz csatlakozó különböző távú és nehézségű kerékpáros túraútvonalak, valamint ehhez kapcsolódó egységes táblarendszer kerülne kialakításra. Magyar oldalon a szigetközi kerékpárutat, Ausztriában a nezsideri körzetet, Szlovákiában Pozsony és környékét érinti a projekt. A program jelenleg előkészítési fázisban található, az egyeztetési megbeszélések folynak. Interreg II. – Phare CBC osztrák- magyar, 1995-1999 Phare CBC magyar-román, Dunamenti Tartományok Munkaközössége, Alpok-Adria Munkaközösség, Kárpátok-Tisza Eurorégió, Tisza-Maros-Duna Eurorégió, Vág-Duna-Ipoly Eurorégió Ister-Granum Eurorégió.

4. 3. 4. Európai „Greenways” Koncepció és Program („Zöldutak”) valamint az EuroVelo® Európai Kerékpáros Vándorút Hálózat

EGWA 1998-ban alakult meg. Alapelvei a következők: környezetbarát közlekedés, minőség + attrakció, aktív turizmus formák kombinációja, szórakozás / 3 nemzedék, komplex szolgáltatások, marketing - kommunikáció-információ – promóció, egységes logo és tábla rendszer.

Az European Cyclists Federation (ECF, a Kerékpárral Közlekedők Európai Szövetsége) 1995 óta dolgozik az Európát behálózó, a ma EuroVelo Project néven ismert kerékpáros úthálózati terv fejlesztésén. Három év komoly tervezési munkája hozta meg gyümölcsét akkor, amikor 1997 novemberében, a spanyolországi Logrono-ban szervezett ünnepségen bejelentették és ismertették az EuroVelo® fejlesztési programját. Az Európa Bizottság Közlekedési Főigazgatója, Robert Coleman fogalmazta meg akkor az EuroVelo alapeszméjét és bejelentette, hogy az Európa Bizottság pénzügyileg is támogatja a fejlesztési programot. A feladat az, hogy használhatóvá váljon 12 olyan kerékpáros útvonal, amely felfűzi Európa összes országát, és átvezet nagyobb városokon is, legyenek azok az Európai Unió határain kívül, vagy éppen egy tagországban.

Az EuroVelo® útvonalak szerepe kettős: elősegíteni az érintett városokban és környezetükben a kerékpáros (aktív) turizmushoz szükséges infrastruktúrafejlesztéseket, másrészt erősíteni és bővíteni a határon túlnyúló (kerékpár-) turisztikai kapcsolatokat. Az EuroVelo kedvezőbbé fogja tenni a biciklizésről kialakult képet szerte Európában, oly módon és hatékonysággal, amelyre más hivatalos buzdítás vagy figyelemfelhívás sohasem lenne képes. Bár az EuroVelot sokan úgy tartják számon, mint a fenntartható turizmust szolgáló fejlesztési programot, de ez a program többet nyújt. Egy független akadémiai tanulmány javaslatai alapján mérik majd a kerékpárút-hálózat által nyújtott környezetvédelmi és gazdasági előnyöket, továbbá számon tartják az így létrejövő új munkahelyeket is. Számítani lehet arra, hogy ezek az előnyök jelentősek és lényegesek lesznek. (*The European Cyclist 1/1998 - ECF kiadvány*)

4. ábra



Forrás: www.eurovelo.org

Az Európai Kerékpárosok Szövetsége által 1996-ban Budapesten előterjesztett és az EU által 1997-be támogatásra javasolt 12 EuroVelo® útvonal (fejlesztési "folyosók") közül kettő vezet át Magyarországon. Az egyik a Duna-menti Nemzetközi Kerékpárút Hálózat (EuroVelo® Európai Kerékpáros Vándorút Hálózat 6. sz. útvonal része) A 6. számú európai, hosszú távú kerékpárútvonal - az Atlanti Óceántól a Fekete tengerig, „Az ínyencségek és a bor útja a Loire és a Duna mentén”, kb. 5. 000 km. Ennek magyarországi szakasza kb. 450 km.

A másik pedig a Zemplén-Bodrog-Tisza-menti Nemzetközi Kerékpárút Hálózat (EuroVelo® Európai Kerékpáros Vándorút Hálózat 11. sz. útvonal része) „A norvégiai Nord Cap-tól a görögországi Athénig” 6000 km-es útvonal.

4. 4. Kerékpáros turizmust érintő felmérések

4. 4. 1. Az európai piac jellemzői (Németország, Ausztria)

A kerékpáros turizmus az Európai turizmus leggyorsabban növekvő szegmense. E trendet bizonyítják a kerékpáros turisztikai adatok Nyugat-Európában és hazánkban is, melyet különösen jól jellemeznek a legnagyobb európai piac, Németország kerékpáros turisztikai adatai: A kifejezetten kerékpáros vakációt (több napos) tervező személyek száma nő. Már 2001-ben is 1,8 millió német, de 2002-ben már több mint kétmillió német polgár töltötte döntően kerékpározással nyaralását. Emellett a németek 11, 5 %-a, 7,2 millió fő tervez kerékpáros nyaralást az idén és az elkövetkezendő években. A kerékpározást a nyaralás során szabadidős, kiegészítő tevékenységként üzők száma is nő. Az 1999-es 42%-al szemben, 2001-ben 49% használta a kerékpárt vakációján szabadidős tevékenységként (ADFC, 2002), mely azt jelzi, hogy a német családok felének komoly vonzerőt jelent a kerékpározási lehetőség. Kerékpáros turisták az átlagnál nagyobb arányban (Németországban közel 40%) használnak vonatot az utazáshoz.

A mountain bike maratonok Németországban közel 20%os növekedést produkáltak a résztvevők számát illetően egy év alatt, mivel 2002-ben 40. 000-en vettek részt rajtuk. A kerékpározásra szakosodott túraszervezők évente majdnem 13%-os növekedési rátával szembesülnek. A szabadidő tevékenységek közül a biciklizés az elsők között található a gyalogtúrával és az úszással egyetemben. Az 1995-ben indult "Bett & Bike" franchise rendszer tagjainak száma Németországban 216-ról, 3. 300- ra nőtt 2003- ra. Ezzel a "Bett & Bike" a legsikeresebb célcsoport fókuszált piaci együttműködéssé vált Németországban. (E számokat az ADFC (Általános Német Kerékpáros Klub) és a Német Turisztikai Központ 2002-ben, és 2003-ban a világ legnagyobb turisztikai vásárán (ITB) megrendezett konferencián tette közzé.)

Ma Ausztriában mintegy 800 ezer kerékpárost tartanak számon, akik közül, kb. 600 ezer hegyi kerékpárt használ. Az utakon eddig kb. 60. 000 túra volt, Bécs közelében időnként 70-100 fő/óra kerékpározik az egyes utakon. Közülük legtöbben a 25-50 éves korosztályból kerülnek ki. A piacon érzékelhető élénk fejlődés reményt nyújt Magyarország számára is. *(Hans Artner előadása, 2005)*

4. 4. 2. Magyarország piaci jellemzői

Magyarország a kerékpáros turizmus szempontjából a fejlődő piacok közé sorolható.

A kerékpárosoknak nyújtott szolgáltatások, vendéglátás tekintetében a hazai kereslet számottevő növekedésére kell számítanunk a turisztikai piacon is. Ezt különösen az támasztja alá, hogy a kerékpárokon belül növekszik az igényes felső és középkategóriás, sportolásra és szabadidős célokra használható típusok részaránya *(Kerékpárgyártók és Kereskedők Országos Szövetsége, 2002.)*

Egy felmérés szerint ma a hazai fiatalok körében kiemelkedően a legnépszerűbb sport a kerékpározás. Egy 560 fős mintán elvégzett piackutatás az alábbi eredményeket hozta.

1. A kerékpártúrázás kedvelt időtöltés, amely iránt sokan érdeklődnek a ritkábban kerékpározók közül is, sőt olyanok közül is, akik még sohasem vettek részt biciklitúrán.
2. A különböző hosszúságú túrák iránti érdeklődés kiegyenlítettnek mondható, a fél-egynapos túrák azonban valamivel vonzóbbak a hosszabb túráknál.
3. A biciklitúrázást a közeljövőben nem tervezők nagy része az időhiányt jelöli meg ennek okaként. Ha ez valódi ok és nem kifogás, akkor a kerékpártúrázás értékeinek (egészséges életmód, közös családi program, természet-közeliség, környezetbarát jelleg) hangsúlyozásával, a kerékpártúrázás, mint időtöltés imázsának javításával, értékeinek tudatosításával esetleg olyanok is bevonhatók ebbe a tevékenységbe, akik eddig kimaradtak ebből.
4. A kerékpártúrázás kedvelőinek többsége a legalacsonyabb (5000 Ft alatti) sávot jelölte meg a fejenként és naponta a túrára elkölteni tervezett összegként. Ez

fokozott érzékenységet jelent, annak ellenére, hogy önmagában az ár csak a harmadik legfontosabb a túra kiválasztásának szempontjai között.

5. A túra kiválasztásánál a megkérdezettek számára a természeti látnivalók és a biztonság volt a két legfontosabb szempont. Ez jó hír a Dél-Zalai Erdőtáj számára, hiszen éppen ezek azok a jellegzetességek, amelyben a terület jó adottságokkal rendelkezik.
6. A megadott célterület típusok (Írottkö, Szigetköz és a Dél-Zalai Erdőtáj és egy a Régióon kívüli népszerű helyszín szlogenszerű jellemzése) közül a Dél Zala szlogenjeként megfogalmazott erdők, dombok, kis tavak, aprófalvak bizonyult a legvonzóbbnak. Ez azt jelenti, hogy amennyiben a Dél-Zalai Erdőtáj megfelelően pozicionálja magát úti célként a kerékpártúrázók felé, nagy népszerűsége számíthat.
7. A megadott négy tájegység közül Dél-Zala az erős mezőnyben csupán a harmadik helyre került, annak ellenére, hogy a tájegységben megtestesülő tulajdonságok egyébként rendkívüli vonzerővel bírnak (ld. az előbb leírtakat). Ez abból fakadhat, hogy a túrázóknak élőkép szerint Dél-Zala csak részben felel meg az elvárásoknak. Adódik a feladat, hogy az előnyös tulajdonságok hangsúlyozásával tudatosítani kell a potenciális vendégekben a táj jellegzetességeit és vonzerőit.
8. A Dél-Zalát különösképpen vonzóknak találók csoportja a kérdésekre adott válaszok tekintetében nem különbözik lényegesen a megkérdezettek összességétől. *(Salamin Géza Magyar Kerékpárosklub / Turizmusfejlesztési Szekció)*

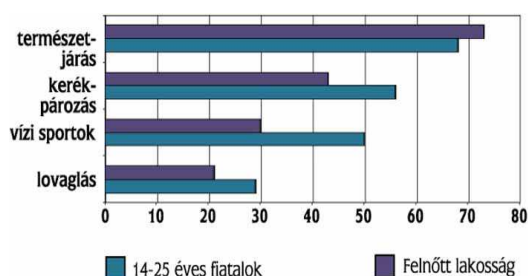
Lorsch András előadásából megtudhattam, hogy egy korábbi, a Happy Bike Kft. és a Magyar Kerékpárosklub 2001-es közös felmérése alapján megállapították, hogy a legkedvesebb kerékpáros célpont megnevezésnek indokaként a kerékpárosok 45%-a nevezte meg a földrajzi közelséget. Ez jelzi, hogy ma a magyar kerékpárosoknál a távoli (külföld) kerékpáros utazás, még a kerékpár szállításával sem jellemző. Mindössze 7% nevezett meg külföldi települést kedvenc városként, 70%- Magyarországot tekinti kedvenc országának a kerékpározás szempontjából. Az országon belüli távolságot azonban a megkérdezettek egyáltalán nem tekintik

akadálynak. E lehetőség kihasználásához azonban meg kell velük ismertetni azokat a termékeket, amelyek révén kielégíthetik igényeiket a preferenciáiknak megfelelően.

A Szonda Ipsos 2000 júliusában a Magyar Turizmus Rt. megbízásából 1000, illetve 500 fős mintán felmérést végzett az ország felnőtt lakossága és a 14-25 év közötti fiatalok körében. A vizsgálat során a megkérdezettek aktív üdülési formákról és a kulturális szabadidős tevékenységekről kialakított véleményüket ismertették.

5. ábra

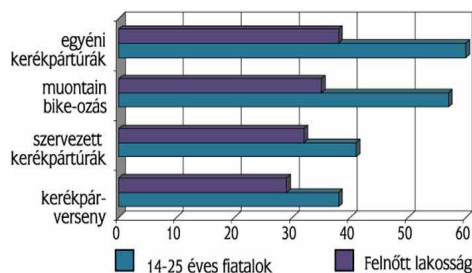
Az aktív üdülési formák iránt érdeklődők aránya (%)



A magyar felnőtt lakosság és a fiatalok körében a legnagyobb érdeklődést kiváltó aktív üdülési formát, a természetjárást, a kerékpározás követi. A megkérdezett felnőttek 43%-át, a 25 év alattiak 56%-át érdekli a kerékpározás. Az érdeklődés legnagyobb mértékben a természetjárás és a kerékpározás esetében jár együtt a tevékenység gyakorlásával. A kerékpározás kedvelőinek 23%-a, illetve 31%-a rendszeresen gyakorolja hobbiját.

6. ábra

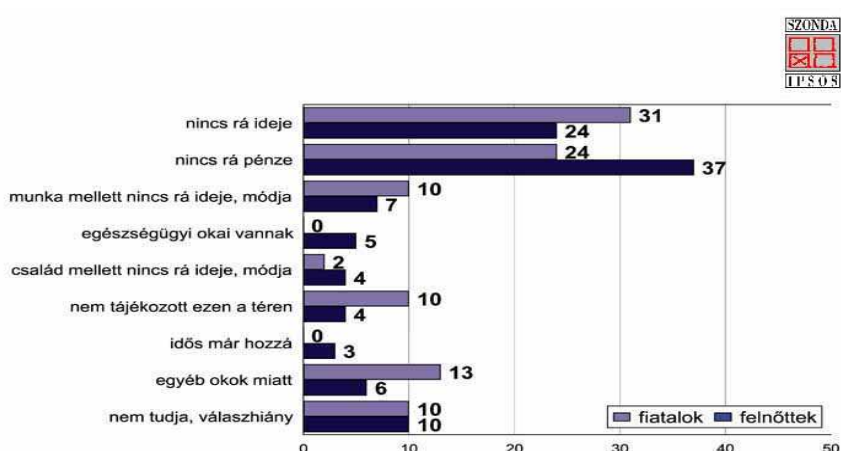
A kerékpározási formák iránti érdeklődés (a nagy érdeklődést mutatók aránya a kerékpározás iránt érdeklődők körében, %)



A hazai kerékpározás lehetőségeit a fiatalok jobbnak tartják (81%), mint a felnőtt lakosság (73%). A kerékpározást kedvelők elsősorban az egyéni kerékpártúrák, illetve a mountain bike-ozás iránt érdeklődnek, kevesebbet vonzanak a szervezett kerékpártúrák.

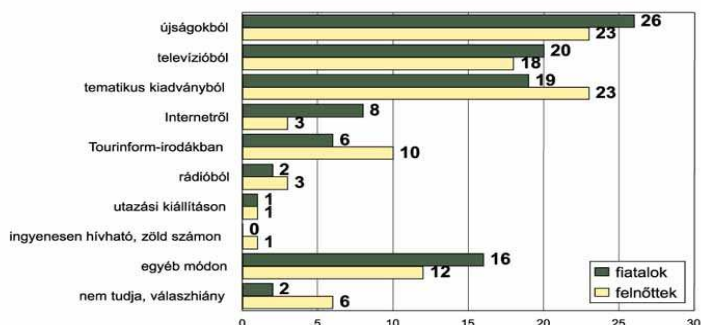
7. ábra

*Miért nem gyakorolja az egyes szabadidős és kikapcsolódási formákat?
(százalékos arányok)*



8. ábra

Milyen módon szeretne információt kapni az aktív üdülési formákról és/vagy kulturális kikapcsolódási formákról?(százalékos arányok)



A kerékpározást kedvelőket a versenyek és teljesítménytúrák érdeklik a legkevésbé. Ha a felnőtt lakosság és a fiatalok körében vett mintát összehasonlítjuk, azt láthatjuk, hogy a fiatalok körében a kerékpározás általában is kedveltebb, mint a felnőtteknél, a nagyobb fizikai teljesítményt igénylő kerékpározási formák - így különösen a mountain bike-ozás - pedig érthetően sokkal népszerűbb a fiatal korosztály körében. (*Turizmus Bulletin 2000/4 ill. Turizmus Bulletin 2001/2*)

A Szonda Ipsos által végzett felmérést alapul véve Vizi István tanszékvezető főiskolai docens vezénylete alatt a Kodolányi János Főiskola diákjai a sportjellegű aktív tevékenységeket és a turizmust vizsgálták kihagyva a kulturális turizmussal kapcsolatos preferenciákat.

Kutatásuk során az aktív turisztikai tevékenységek közül csak egyes, Magyarországon is ismert és viszonylag széles körben űzött tevékenységeket vizsgálták.(lovaglás, vízi sportok, kerékpártúra, természetjárás, golf, horgászat, vadászat, síelés, légi sportok)

Felmérésük során alapvető módszernek a feltáró jellegű vizsgálatok sorába tartozó leíró kutatást választották. Nem állítottak fel hipotéziseket. A minta nem tükrözi a magyar lakosság keresztmetszetét, így minden megállapítás csak korlátozottan érvényes. A megkérdezettek száma 1296 fő volt, 536 férfi és 753 nő. Nem, kor, legmagasabb iskolai végzettség, jövedelem és lakhely szerint csoportosították a válaszadókat.

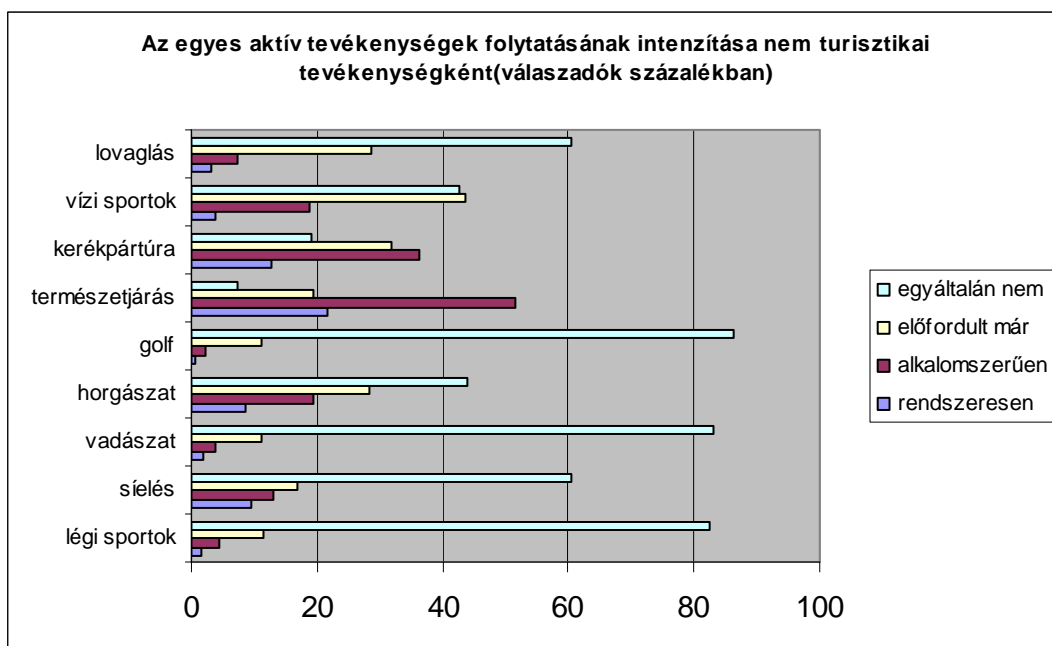
A felmérés legfontosabb célja annak megállapítása volt, hogy a megkérdezettek hogyan viszonyulnak az aktív tevékenységekhez.

A kutatásból levonható legfontosabb megállapítások az alábbiak:

1. Az aktív tevékenységek iránt összességében viszonylag csekély érdeklődés. Mintájuk adatai azt mutatják, hogy a legtöbb tevékenység vagy közömbös a válaszadók számára vagy a válaszadók összesített preferenciája- kivéve a természetjárást- inkább "nem érdekli" irányába húz. Ugyanakkor ellentmondás is mutatkozik, mert amikor azt kérdezték, hogy a megkérdezettek utaztak-e már vagy utaznának- e aktív turisztikai

céllal, egyes tevékenységek esetében nagyarányú megvalósulást(lovaglás, kerékpártúra, természetjárás, horgászat), és még komolyabb szándékot tapasztalhattak a válaszadók részéről(például légi sportok). Ez az ellentmondás kutatásuk alapján nem oldható fel.

9. ábra



2. A vizsgált tevékenységek többféleképpen is csoportosíthatók:

- a) A tevékenységek folytatása szempontjából beszélhetünk "mindennapos" tevékenységekről, ezek könnyen elérhetőek, kevésbé helyhez kötöttek, nincs speciális igényük(természetjárás, kerékpártúrák). Népszerűségük és folytatásuk gyakorisága többi, kevésbé „mindennapos” tevékenységhez képest magasabb a válaszadók körében.
- b) A tevékenységek „férfiasságuk” és „nőiségük” alapján is kategorizálhatóak. „Nőies” sportnak tekinthető a lovaglás és a természetjárás, miközben egyértelműen a férfiak érdeklődésére tarthat számot a horgászat, a vadászat és a golf.
- c) Egyes aktív tevékenységek inkább a magasabb jövedelműekre jellemzőek, ilyen a lovaglás és a síelés, illetve a vadászturizmus. Ezzel szemben a természetjárás jobban vonzza az alacsonyabb jövedelműeket.

d) A tevékenységek a korcsoportok között is eltérő érdeklődést váltanak ki. Ebből a szempontból egyértelműen a természetjárás emelhető ki, amely főleg az idősebbek érdeklődésére tarthat számot, szemben a léi és a vízi sportokkal, amelyek jobban vonzzák a fiatalokat.

e) Az elit sportok, a golf, a vadászat és a síelés különösen a magasabb jövedelműeket vonzzák.

10. ábra

Az aktív tevékenységek kipróbálása az utazás során (a válaszadók százalékában)

	Még soha	Előfordult már	Alkalomszerűen	Rendszeresen
lovaglás	61,9	30,3	6,5	1,3
vízi sportok	33,4	42,4	17,6	6,6
kerékpártúra	33,7	35,0	23,3	8,0
természetjárás	8,0	25,2	41,5	25,3
golf	87,9	9,6	2,0	0,5
horgászat	51,9	29,4	12,1	6,6
vadászat	89,2	7,2	2,3	1,3
síelés	56,6	17,2	13,2	13,1
légi sportok	83,6	11,5	3,6	1,3

E különbségek megjelenése persze nem jelent relevanciót, a fenti megállapítások a tevékenységek jellegéből kikövetkeztethetők. Mégis, kutatásuk immár adatokkal is megerősítik a különböző aktív tevékenységek potenciális célcsoportjait.

3. Az aktív tevékenységekről és turisztikai lehetőségekről a megkérdezettek elsősorban a személyes kapcsolatok alapján informálódnak. Ezt követi az internet, szerepe különösen az 50 év alatti korosztályban fontos. A Magyar Turizmus Rt. erőfeszítései tükröződnek a www.itthon.hu weboldal ismeretségében, hiszen minden három megkérdezettből egy ismeri a weboldalt.

4. A 18 év alattiak tájékozatlansága és érdektelensége egyes tevékenységek iránt (természetjárás) feltűnő.

A kutatásuk révén sikerült olyan adatbázishoz jutni, amely további, célzottabb kutatásokhoz szükséges kérdésseltevést és hipotézisalkotást tesz lehetővé.

(Turizmus Bulletin 2005/4)

4. 4. 3. A kerékpáros turisták magatartása és sajátos igényeik

A kerékpáros turisták számos speciális igényt támasztanak - vonzerők, környezet, szolgáltatások, infrastruktúra tekintetében egyaránt - melyekre Magyarországon sem a vendéglátók sem a turisztikai intézmények nincsenek felkészülve.

Kutatásokból kitűnik, hogy sok turista az első útját a saját országában teszi meg. Miután a jól ismert szabványokról és feltételekről (éghajlat, nyelv, ételek, hotelek stb.) különféle tapasztalatokat szereztek, elvállalnak kalandosabb utakat a szomszédos országokban. Leggyakrabban a legismertebb utakat használják, például a Duna-völgyét 100000 turista látogatja évente. A kelet-európai államok közül főként Lengyelország láthat vendégül egyre több nyugati turistát.

Legtöbbször (90%-ban) a kerékpáros túrákat túraszervező illetve más közvetítőszervezet segítségével szervezik. Hosszú távú kerékpározásnál a turisták 50 %-a tömegközlekedési eszközökkel érkezik. Azonban, ha rövidebb tematikus útra készülnek kerékpáros vagy mountain-bike övezetbe, akkor előnyben részesítik az autót. Sok európai országban szembesültünk azzal a problémával, hogy a megelőzően jól működő vasúti szolgáltatásokat csakúgy, mint a közlekedési és kölcsönzési lehetőségeket lecsökkentették költségtakarékossági okokból kifolyólag.

A legtöbb kerékpáros turista párban utazik, utána jönnek a családok, azonban növekvő számúak a hat vagy annál több fős nagyobb csoportok is.

A túrázók 55%-a biciklizik egyik településről a másikra, vándorolva. 40%-uk egy helyen száll meg, és innen indítja a túráit, 5 % pedig városi turista, akik a városban vagy a szomszédban tesznek meg különböző utakat.

A bicikli túrák 7-től 11 napig szoktak tartani. A holland turisták híresek arról, hogy kivételesen hosszú bicikli túrákat szerveznek, amelyek átlagosan elérik a 14 napot. Manapság már korántsem tartható az a korábbi beidegződés, mely szerint a kerékpárral érkezők a kevésbé fizetőképes vendégeket jelentik. A kerékpáros turisták átlagos napi kiadásai magasabbak, mint a nem biciklistáké: A csomagok épp úgy, mint az egyéni utak miatt a napi kiadásaik 15%-kal magasabbak az átlagosnál.

Az egészségorientált életmód, a gyakran rendkívüli költségű felszerelések vásárlása elsősorban a középosztályhoz és főként az egzisztenciálisan jól fejlődő fiatalok csoportjához kapcsolható. (Lorschy András, Péteri László ny. min. vez. főtanácsos előadásai 2005)

5. HappyBike

5. 1. Mi a HappyBike

Arra a kérdésre, hogy mi a Happy Bike könnyen válaszolhatunk. Úthálózat és táblarendszer, térkép és útikalauz, szolgáltatás és vendéglátás, látnivaló és program, túraszervezés, és – vezetés. Bonyolultabb megfogalmazásban: „A Happy Bike hálózatszerűen szervezett, profitorientált vállalkezési alapon működő, kerékpáros turisztikára épülő és azt támogató országos szolgáltató rendszer. Célja a kerékpáros turizmus iránt érdeklődők aktivizálása, számukra optimális lehetőségek megteremtése, valamint a külföldi kerékpáros túrázók számára is megfelelő és vonzó, az EU országaiban is piacképes szolgáltatás nyújtása. A rendszer felhasználói számára biztosítja a kiszámíthatóságot és tervezhetőséget, valamint a személyre szabott színvonalat és kényelmet.”(Lorschy András)

A rendszernek több eleme is van. Ilyen a kitáblázott, karbantartott tematikus túraútvonal hálózat, amelyet egységes térképrendszer is bemutat; helyi vállalkozók által létesített, különböző funkciójú szolgáltatási pontok az úthálózaton; kerékpáros túravezetés, túra- és nyaralásszervezés, oktatás helyi vállalkozók, vagy a Happy Bike Kft. megvalósításában; jól kidolgozott, egységes, nemzetközi marketing; központi koordináció és ellenőrzés. Ezek az elemek teszik sikeressé a Kft. tevékenységét. Mik is ezek a tevékenységek? Erre a kérdésre Lorschy András úrtól kaptam meg a választ.



Civil partnerség megteremtése (önkormányzatok, erdészetek, nemzeti parkok, érintett non-profit társulások), források megteremtése (résztevők hozzájárulása, pályázati források), a terület feltérképezése (útvonal, szolgáltató és kereskedelmi vállalkozások, természeti és kulturális látnivalók), egyeztetés, tervezés, szervezés (útvonal kijelölés, szolgáltató hálózat életre hívása), kivitelezés (táblázás, térkép, tájékoztató kiadvány, honlap) Mindezeket ismerve egy újabb kérdés merül fel. Ezeknek mi a hasznossága? Kerékpáros kirándulóknak, túrázóknak információ, útikalauz, térkép, szállás, étkezés, szerviz, műszaki mentés, kölcsönzés, túravezetés, csomagszállítás, programszervezés. Vállalkozóknak franchise rendszerű működés, egységes arculat, kínálat, rendszerbe integrált és egyéni promóciós lehetőség, növekvő hazai és külföldi fizetőképes vendégforgalom, egyéni és csoportos pályázati támogatás. Térségnek többletbevétel, népességmegtartó képesség, térség adottságaira szabott turisztikai forma, meghosszabbított szezont, térség lakóinak szabadidő eltöltési lehetőség, köz- és magánszféra mintaszerű együttműködése, mérsékelt környezetterhelés.

5. 2. Marketing tevékenységük

Marketing tevékenységük 5 referencia terület köré csoportosul, melyből 3 érinti a Dunántúlt. Ez a három: "Ökoturisztikai és tematikus kerékpárút gerincvonal kiépítése a Pannonhalma-Sokoró kistérségben", "Határon átnyúló kerékpáros turisztikai termékfejlesztés a Nyugat-Dunántúlon, a Kerékpározás Régiójában" Regionális tervezés, "Határon átnyúló kerékpáros turisztikai termékfejlesztés a Nyugat-Dunántúlon, a Kerékpározás Régiójában" - Dél-zalai Mintaterület. *(lásd mellékletek)*

5. 2. 1 Dél-Zalai Erdőtáj

A Dél-Zalai Erdőtáj Kerékpárút a Happy Bike Kerékpáros Turisztikai Szolgáltató Rendszer egyik első eleme ami megvalósult. A Dél Zalai kerékpáros turizmus fejlesztése érdekében a térség önkormányzatai, civil szervezetei a Magyar Kerékpárosklubbal és a Happy Bike-kal szövetkezve Magyarországon mindaddig

példátlan közös kezdeményezésbe fogtak. A kerékpáros turizmus feltételeinek javítása és a csodálatos Dél-Zalai Erdőtáj megismertetése érdekében tartós együttműködési céljából Egyesületet hoztak létre. Az együttműködés célja a Phare 2000 Osztrák-Magyar CBC program támogatásával a Kerkamente Natúrpark Egyesület gesztorálásával és Magyar Kerékpárosklub szakmai irányításával létrehozott Dél-Zalai Erdőtáj Tematikus Kerékpár-turisztikai Rendszer, mint térségi tematikus termékrendszer fenntartása, működési hatékonyságának (a “termék értékesítésének”) erősítése és továbbfejlesztése.

11. ábra



Forrás: www.realdesign.hu/delzala

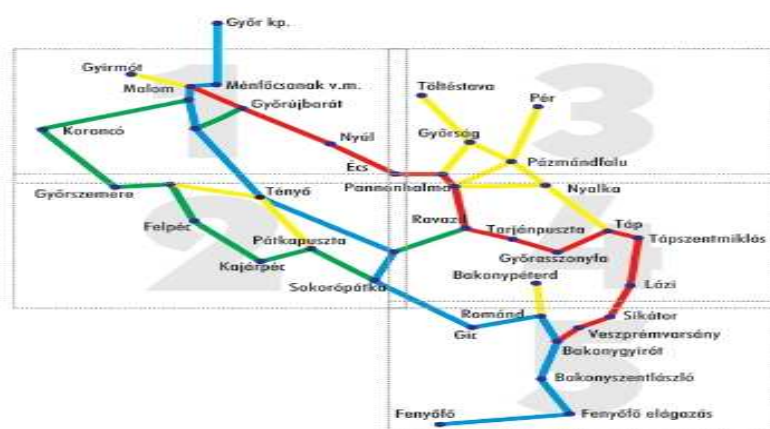
A Dél-Zalai Erdőtáj kerékpározásra kijelölt útjai Letenye és Lenti között 90 km hosszúságban kanyarognak kis forgalmú és erdei utakon. A Dél-Zalai Erdőtáj Kerékpárút két jól elkülöníthető természeti táj szépségeit mutatja be: A Letenyei-dombság a zalai dombvidék átlagosan legmagasabbra kiemelt része, mely néhol meredeken szakad le a Mura folyó síkjára. A dombhátaikat mély vízmosások és völgyek tagolják sűrűn, megannyi kis patakkal, forrással, fürdésre és horgászásra csábító tóval, s e völgyekben sorakoznak a vidék apró falvai is. Magyarország legszebb bükk erdői koronázzák a dombtetőket.

A Kerka folyót kísérő szelíden lankás vidéken a mai napig nagy hírű szőlészet és borászat folyik, s a domboldalakat szőlőskertek borítják, megannyi takaros pincével. A folyócskát ártéri erdők, üde rétek és kaszálók kísérik, árterét kis falvak szegélyezik. Csodálatos, természeti kincsekben gazdag vidék ez, mely arra vár, hogy felfedezzék.

5. 2. 2 Sokoró

Második kerékpáros kistérségi néven emlegetett rész Pannonhalma - Sokoró. A kerékpárútvonal hossza 184km. Túrázók számára szükséges szolgáltatások, szükséges információk megtalálhatóak mindenütt. A kerékpározók számára vonzerőt jelentő látnivalók, és programok szervezett egysége biztosítja az élményt, kényelmet és biztonságot.

12. ábra



Forrás: www.regiok.happybike.hu/sokoro

A Pannonhalma-Sokoró hegység nyugati felében létrehozott erdei kerékpáros útvonalak közös jellemzői: Az utak színei a turistautakhoz hasonlóan egy-egy útvonalhoz kapcsolódnak, a "kék" a táj gerincútvonalát jelöli, mely a kevésbé edzett kerékpárosok számára is teljesíthető és egy természeti értékeket bemutató vándorutat takar az apátság erdein át a Bakonyig, 56 km hosszan. A "piros" "alternatív" gerincútvonal, a pannonhalmi barátok útja, 45 km hosszú és a kulturális, történelmi emlékeket fűzi fel. A "zöld" jelzés a gerincúthoz kapcsolódó utakat jelöli, melyek mentén a gerincút bizonyos szakaszait is felhasználva 46, 5 km-es az ökológiai tájgazdálkodást bemutató tematikus túra tehető.

6. Nyugat- Dunántúl

6. 1. Régió jellemzői

A Nyugat-Dunántúli Régió Győr-Moson-Sopron, Vas és Zala megyéket foglalja magában. Kiterjedése észak-déli irányban hosszan elnyúló. Európa szerte egyedülálló, hogy egy régió négy országgal határos. Nyugaton Ausztriával, délnyugaton Szlovéniával és Horvátországgal, északon pedig Szlovákiával. A Nyugat-Dunántúl a négy országhatár miatt jelentős nemzetközi átmenő forgalommal rendelkezik. Az itt található határátkelőkön keresztül bonyolódik hazánk határforgalmának több mint fele. A régió keleti irányban a Közép-Dunántúli Régióval, míg déli irányban a Dél-Dunántúli Régióval szomszédos.

A régió 11 183 km²-es területével az ország területének a 12 %-át foglalja el. A régió területének 36%-át foglalja el Győr-Moson-Sopron megye, 30%-át Vas megye, 34%-át pedig Zala megye teszi ki.

A Nyugat-Dunántúl természetföldrajza rendkívül változatos képet mutat, területén három nagytáj húzódik: a Kisalföld, az Alpokalja és a Dunántúli-dombság egy része, kiegészülve a Dunántúli-Középhegység északi és nyugati peremvidékeivel. A változatos felszínű táj vízfolyásokban és természetes, illetve mesterséges állóvizekben gazdag. A régió területén számos országos védelem alatt álló természeti területegység található (Fertő-Hanság Nemzeti Park, Órségi Nemzeti Park). A természeti kincsek tekintetében a régió termál és gyógyvizekben bővelkedik leginkább, területileg szinte egyenletes megoszlásban.

A nyugat-dunántúli régió gazdag természeti kincsekben, erőforrásokban, ezek megőrzése egyaránt környezeti és gazdasági érdek, kíméletes hasznosításuk a fenntartható fejlődés nagy lehetősége és feladata. Éppen ezért a kerékpáros turizmus fejlesztése elsődleges szempont.

6. 2. Kerékpárral a Nyugat- Dunántúlon

6. 2. 1. A régió értékelése kerékpáros turizmus szempontjából

A régióban megépült kerékpárutak legnagyobb hibája, hogy elsősorban településen belül, átlagosan 1-3 km hosszúságú szakaszok épülnek. Ezek inkább a helyi lakosok mindennapi közlekedési igényeit szolgálják, nem a turistákét.

Kerékpárút építés gyanánt gyakran nem önálló úttest épül, hanem közút mellett egy sávot választanak le a kerékpárosok számára. Ez a költségtakarékos megoldás sok esetben balesetveszélyes, nem szolgálja megfelelő mértékben a kerékpárral közlekedők érdekeit és biztonságát.

A Nyugat Pannon Régióban a gyalogos-kerékpáros határátkelők igen fontosak, hiszen a régió egyik erőssége, hogy egyedül álló módon, három országgal határos. Sajnos ma még ezek száma nem minden határszakaszon megfelelő. A kerékpáros turizmushoz elengedhetetlen szolgáltatás a kerékpár kölcsönzők és a kombinált szállítási lehetőségek biztosítása. A kölcsönzők száma és a szolgáltatás színvonala sok kívánnivalót hagy maga után. A kombinált szállítási lehetőségek közül a vasúti szállítás kínál lehetőségeket, de ez sem elégíti ki teljesen sem a pillanatnyi igényeket, sem az esetleges fejlesztések hatására megnövekedő kerékpáros forgalom által támasztott elvárásokat.



Győr - M - Sopron megye

A kerékpáros határátkelőhelyeken (Fertőrákos/ Mörbisch és Jánossomorja/ Andau) 1999-ben 400.000 fős forgalmat számláltak A hét állandó és négy ideiglenes közúti határátkelőhelyen – ahol e járműfajtát külön nem regisztrálják- legalább ennek duplája tétélezhető fel (összesen: 28.142.671 fő).

Tekintettel a fertődi, rajkai és hegyeshalmi közúti határátkelőhelyeken tapasztalható nagy kerékpáros forgalomra, becslések szerint 1,5 millió kerékpáros lépi át évente az országhatárt. Nem véletlen, hogy több határközeli település kezdeményezte újabb gyalogos- kerékpáros határátkelőhely megnyitását.

A megyében (különösen nyáron) egyre több hazai és külföldi kerékpárossal találkozhatunk. A közel két évtizedes múltra visszatekintő kerékpárút- építéseiket egy átgondolt hálózatfejlesztés alapján valósítják meg. A források szűkössége miatt ennek üteme viszont lassú.

A megyei önkormányzat minden lehetséges eszközével támogatja a regionális jelentőségű kerékpárutak tervezését és építését. Kapcsolódtak minden olyan országos (minisztériumi, alapítványi stb.) és nemzetközi (Alpok- Adria Munkaközösség, Duna- menti Tartományok Munkaközössége, Nyugat/West –Pannon Eurégió) programhoz, amely a kerékpározás előtérbe állítását célozta meg.

Vas megye

Vas megyébe határhoz való közelsége miatt sok osztrák turista érkezik pihenni, vásárolni. Igen jelentős számban kerékpárral.

Az igények kielégítésére számos túraútvonal ad lehetőséget, melyek kiépített kerékpárutakból, kerékpársávokból és kisforgalmú utakból állnak. Vas megyében 1974. óta épülnek kerékpár utak, főleg állami támogatással.

Azonban ha megvizsgáljuk ezeket az utakat, rájövünk, hogy a kerékpárutak nagy része nem a szabadidős kerékpározás céljából épült, hanem a helyi közlekedés támogatására. Itt elsősorban egyes falvak, településközpont - munkahely összeköttetések lettek kialakítva. A szabadidős kerékpározás (sport, turizmus) igényei, összefüggő nagyobb pálya, attrakciók, kerékpáros szolgáltatások csak az Írottkő és Határmenti kerékpárútnál kaptak teret.

Zala megye

Zala megye különleges természeti és táji értékekkel rendelkezik.

A megye kerékpárutakkal való ellátottsága ezek ellenére igen alacsony. A kerékpárutak elsősorban a városok bevezető nagy-forgalmú szakaszai mellett, a közlekedésbiztonság fokozása érdekében épültek, másrészt községekben a hiányzó járdák pótlására épültek, közös gyalogjárda és kerékpárút elnevezéssel.

Azért, hogy valami pozitívat is említsek a megyében számos kis-forgalmú közút, erdei út, a vízparti kezelő út található, ami alkalmas a kerékpározásra.

Öszegezés

A régió összesen 326, 1 km kerékpárúttal és 250 km táblázott úttal rendelkezik. A hazai 1500 km kerékpárútból régió 21 %-kal rendelkezik.

A megyéknél felvázolt állítások a régió egész területére igazak. Kevés összefüggő kerékpárút található, a kiépített kerékpárutak a hivatásforgalmat szolgálják elsősorban. A turisztikai jellegű utak esetében inkább táblázott utakról beszélhetünk (Hanság, Szigetköz, Írottkő) Összefüggő kerékpárútról tehát két megyében Győr-Moson-Sopron és Vas megyében beszélhetünk. Ahol a fenntartás is megoldott, valamint a kerékpáros-szolgáltatások is fejlettek az az Írottkő Natúrparc által kiépített Írottkő és Határmenti kerékpárút. A jelenlegi állapot azonban biztató a fejlesztésekhez. A kerékpáros turizmus nemcsak a nagy, összefüggő utakat igényli, hanem a kisebb, egy nap alatt bejárható körutakat is.

Sajnos komoly probléma, hogy a megépült kerékpárutak fenntartási költségei igen nagyok. Így nagy terheket ró az önkormányzatokra, melyhez ismét pályázati forrásokat próbálnak igénybe venni. Ennek sikerességét a rendelkezésre álló önerő nagymértékben korlátozza. A fenntartási költségek az első 3-4 évben minimálisak, szinte csak az útszéli kaszálást jelentik. Ezután azonban akár 1 millió forint karbantartási költséggel lehet számolni egy kilométer kerékpárút esetében. A másik probléma a szolgáltatások helyzete. A kirándulni, túrázni szándékozók a szolgáltatások, térképek, információs kiadványok hiánya visszatartja az elindulástól. A régió elmaradott a Nyugat-Európai színvonalhoz képest. A régióban tevékenykedő szervezetek képesek rendezvényeket, versenyeket, túrákat szervezni, de azok hatékony marketingjéhez és promóciójához, a régióban egymástól függetlenül megszerveződő események összehangolásához már szerény anyagi és emberi kapacitási körülményeik miatt nem tudnak elegendő erőforrást biztosítani.

A szálláshelyeken jellemző, de nem nagy arányban, hogy kölcsönzéssel foglalkoznak, talán a nyugati példát látják, és ezzel teremtenek maguknak versenyelőnyt a többi szolgáltatóval szemben.

A kerékpáros szolgáltatók főleg a következő területeken jelentek meg: Fertő tó körül, a Szigetközben, a Rába mentén, az Őrségben, a Nyugati határszélen és a Göcsejben.

A vállalkozások és vendéglátó szervezet nem gyakorolnak jelentős hatást a kerékpározás fejlesztésére, esetleg a helyi önkormányzat szintjén tudják véleményüket elmondani. Általában kevésbé differenciált, közepes minőségű kerékpárokkal rendelkeznek, ritka az 50 db feletti strukturált állomány. A szervizelést is legtöbbször a helyi karbantartó végzi.

Sokszor hiányzik a szakismeret és információ és nem törődnek a szolgáltatók azzal, hogy a turista részére megfelelő túraajánlatot adjanak.

A régió kölcsönzési szolgáltatásokkal közepesen ellátott, bár országos viszonylatban jónak számít. A kerékpárkölcsönzők általában kisebb kapacitással, kb. 10-50 db kerékpárral rendelkeznek. A szolgáltatási kínálat és minőség egyelőre gyenge. Őriszentpéteren sisak, kerékpártáska is tartozik a kerékpárhoz, máshol még a KRESZ által előírt műszaki színvonalat sem érik el a járművek. A kölcsönzőkkel kapcsolatos egyik legnagyobb probléma a magas kölcsönzői árak, amit a magyar családok kirándulók nem engedhetnek meg maguknak. A külföldi turisták számára nem az összeg nagysága okoz gondot, sokkal inkább a kölcsönözhető kerékpárok minősége, felszereltsége, biztonsága.

A kölcsönzők térbeli elhelyezkedése megegyezik a nagyobb összefüggő hálózatot alkotó kerékpárutakkal. A kölcsönzők véleménye szerint a jelenlegi kereslet és kínálat körülbelül egyensúlyban van. Azonban, jobb marketingmunkával, programokkal, túraajánlatokkal lehetne a forgalmat növelni. A forgalom mindegyiknél a nyitás óta nőtt, önmagában is nyereséges.

Ha belegondolunk a kerékpárkölcsönzőket a komoly kerékpáros turisták nem veszik igénybe, ők a maguk speciális gyakran drága kerékpárjukat használják.

A kölcsönzők ügyfelei a kisebb csoportok, családi kirándulók. Általában a városi emberek veszik igénybe a szolgáltatást és igénylik a túraajánlatot is, akik elsősorban belföldiek, kisebb részben külföldiek. A 20-50 év közötti korosztály a jellemző. Kerékpártárolás a kerékpárbarát szolgáltató helyeken megoldott, de általában közintézmények, idegenforgalmi központok, egyéb helyeken, ahol a turista megáll, vagy megállásra kényszerül, nincsenek biztonságos, sem fedett tárolók.

(Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon, 2002)

6. 2. 2. Fejlesztési tervek

Felismerve azt a tényt, hogy Nyugat-Dunántúl szerencsés módon határos a kerékpáros turizmus mintaországával –Ausztriával-- Nyugat-Dunántúl Regionális Területfejlesztési Tanácsa 2001-ben a hazai régiók közül elsőként megbízta a BME Területfejlesztési Kutatási Központjának (BME-TTK) és a Pannonvelo Konzorciumnak helyi szakértőkből álló csoportját, hogy készítsék el a régió komplex kerékpár-turisztikai cselekvési tervét.

„Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon című projekt célja, hogy Nyugat-Dunántúl a kerékpározás régiójává váljék, ahol a lakosság, intézmények és a turisták is tudatosan, a fenntartható fejlődés elvei mentén szervezik termelő és rekreációs célú tevékenységeiket, amelyek során a kerékpárt, mint környezetkímélő közlekedési, sport- és turisztikai eszközt mind nagyobb mértékben veszik igénybe. A Régió arculatában kifelé is egyértelműen tükrözze a látogatók, turisták és befektetők számára vonzó kerékpáros régió arculatot.” *(Mihály Nikoletta)*

Ahhoz, hogy a kitűzött célokat a régió elérhesse programszerű, regionálisan összehangolt fejlesztések szükségesek.

A projekt tartalmazza: a rövid távú cselekvési tervet 2001-re, középtávú jövőképet és stratégiát 2006-ig, középtávú cselekvési tervet, valamint összefoglalót az ezekhez szükséges megalapozó, helyzetfeltáró tanulmányt, Nyugat-Dunántúli Nyilatkozat a Kerékpározásról (javaslatot), vezetői összefoglalót a részjelentésnél és a teljesítéskor.

Mihály Nikolettától megtudhattam, hogy a preferenciákat, fogyasztói igényeket vették alapul a speciális helytermék a “Kerékpáros Régió” kifejlesztése során, mivel a kerékpárosok nem kezelhetőek egységes csoportként, a preferenciák alapján szegmentálni kell őket. (Alapvető különbség mutatható ki például a közlekedési és a turisztikai céllal közlekedők preferenciái között, az utak vonalvezetése tekintetében.).

A legnagyobb problémát az okozza, hogy az infrastruktúra kiépítetlen, a kerékpáros, kerékpárbarát szolgáltatások a régióban elszórtan találhatóak meg, hálózatba nem

szerveződnek, számarányuk az országos adatokon belül is alacsony. A szolgáltatások megítélését nehezíti, hogy a “kerékpárbarát” jellemző megítélését illetően nincs hazai kritériumrendszer.

Ahhoz, hogy szegmentálni tudják a kerékpáros turistákat meg kellett határozniuk a kerékpározók számát és összetételét a régióban. Kérdőíves felmérések és a kerékpáros civil szervezetekkel folytatott interjúk során próbálták megállapítani, hogy a Nyugat-Dunántúlon kik, miért szeretnek kerékpározni. Azonban a kerékpározók számát illetően sem tudtak megközelítő adatot sem adni. A felmérések azt mégis megmutatják, hogy a kerékpározás népszerűsége a nyugat-dunántúli régióban folyamatosan nő a lakosság és a turisták, kirándulók körében egyaránt. Közlekedési eszközként elsősorban a falvakban, a falvak közötti közlekedésre használják. A városban lakók nagyobb mértékben használják szabadidős eltöltésre, családos kirándulásra. Fiatal, 12-20 éves korosztályban, pedig igen népszerű a hegyi kerékpározás és a BMX (ügyességi kerékpározás). Ez a korosztály alkotja a kerékpáros szervezetek tagságának jelentős részét is.

A projekten kívül más regionális fejlesztési dokumentumok is foglalkoznak a kerékpáros turizmussal pl. “A Nyugat-Dunántúli Régió Területfejlesztési Stratégiája és PHARE 2000 Programdokumentuma”, “Nyugat-Dunántúli Régió Turisztikai Konceptiója és Fejlesztési Programja”. A nemzetközi és hazai közlekedési és kerékpárút fejlesztési dokumentumokban is kellő súllyal szerepelnek a Nyugat-Dunántúl kerékpározás szempontjából fontos területek.

A Nyugat-Dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség Kht. által 1999-ben készített “A Nyugat-Dunántúli Régió Területfejlesztési Stratégiája és PHARE 2000 Programdokumentuma” alapján a területfejlesztési Phare 2000-2002 program keretében finanszírozásra javasolt prioritások, intézkedések között szerepel rekreációs turisztikai termékfejlesztés a régió átlagtól elmaradott kistérségeinek felzárkóztatásáért, a szabadidő aktív eltöltését is szem előtt tartva.

A régió turisztikai fejlesztési koncepcióját a “Nyugat-Dunántúli Régió Turisztikai Konceptiója és Fejlesztési Programja címmel a Horwath Consulting Szállodai és Idegenforgalmi Tanácsadó Kft. és a Szemrédi Turizmus Tanácsadó Konzorcium készítette el 2000 októberében a Magyar Turizmus Rt. megbízásából,

amelynek célja a turisztikai régió hosszú távú fejlesztési irányvonalainak meghatározása és az azok eléréséhez vezető út kijelölése volt.

A jelenlegi kínálat felmérésében a meghatározó kínálati elemek közé sorolja a kerékpározást, nemzetközi jelentőségűnek értékeli a Duna-menti kerékpárutat (Hegyeshalomtól a Szigetközön át Győrig), és a Fertő-menti kerékpárutat. A kerékpározás másik tengelyét észak-déli irányban a nyugati határ mentén jelöli meg, Hézagosnak értékeli a hálózatot Zala megyében, Vas megye középső és keleti részén és Balaton irányában. A régió komplex fejlesztését célzó jövőképben már megfogalmazódik a natúrparkok és termálfürdők által összekötött zöldfolyosó kialakítása, amely a kerékpározásnak legvonzóbb talajt biztosít.

A koncepcióban megfogalmazott öt stratégiai program között első helyen a tudatos termékfejlesztés szerepel, amelynek része az aktív turizmus fejlesztése is. Ezen belül első helyet kapott a kerékpáros turizmus, mint a régió legfontosabb aktív turisztikai vonzerőinek egyike. A tanulmány megállapítja, hogy a régióban az átlagos magyarországi helyzetenél jobb a kerékpáros turizmus helyzete, azonban Ausztriához képest komoly lemaradás tapasztalható.

Az operatív programok – intézkedések – között a kerékpáros turizmus fejlesztése, mint alintézkedés az aktív turizmus fejlesztésén belül 1. prioritást kapott. Az intézkedés részei a következők:

- összefüggő kerékpár-úthálózat létrehozása egyedi projektként
- a kerékpárutak mentén a kerékpározást segítő infrastruktúra kialakítása: pihenőhelyek 20-30 km-enként, egészségügyi létesítmények, térképek, szemétyűjtők, kerékpártárolók, önkiszolgáló szervizelési lehetőség kialakítása támogatási konstrukcióval
- kerékpárkölsönző és –szállító, kerékpárszerviz és segélyhálózat kiépítése támogatási konstrukcióval
- vendéglátóhelyek és szálláshelyek kerékpáros-baráttá tétele – zárható kerékpártárolók, csomagmegőrzők, térképek – támogatási konstrukcióval
- irányító rendszer kialakítása egyedi projektként, azaz egységes táblarendszer, kerékpáros térképek elkészítése.

Végig olvasva ezt a sok ötletet, javaslatot, hogy mit és hogyan teszünk jól vagy éppen rosszul, hogy mi megfelelő és mi nem, az emberben felmerül a kérdés: Ha mindent a leírtak szerint kiváló módon végrehajtanánk, milyen lehetséges jövőképpel találánánk szembe magunkat a Nyugat-Dunántúli Régióban?

Erre ugyan választ nem lehet és nem is szeretnék adni, csak felvázolnám, hogy az egyesület célja mi a jövőt illetően.

6. 2. 3. Régió jövőképe

A Pannonvelo konzorcium tagjai megfogalmazták a régió jövőképét.

A Kerékpáros Régió Jövőképe illeszkedjen a régió általános és turisztikai jövőképébe.

A régió komplex jövőképe a területfejlesztési program szerint: „Magasan képzett munkaerő biztosításával és az innováció fejlesztésével a Nyugat-Dunántúl az Európai Unió szintjén versenyképes régióvá válik, növeli a régióban élők életminőségét, megőrzi környezete állapotát, csökkenti a régió belüli egyenlőtlenségeket és erősíti a régió kohézióját, mindezekkel segítve a régiótudat kialakulását is.”

A régió turisztikai jövőképében a Nyugat-Dunántúli Régió az erőt adó régió,

- ahol az ember a természet erőforrásaira alapozva nyer megújulást, gyógyulást,
- ahol az ember szellemi erőt talál, és szellemi felüdülést nyerhet,
- ahol az ember a kulturális élményekből nyer felfrissülést.

Testi-lelki erőt adó régió,

- mert a gyógyvíz a gyógyulás és megújulás forrása,
- mert a termálvizekre télen-nyáron nyitva tartó fürdőparadicsomok épülnek,
- mert a folyók és vizek, a tiszta erdők és
- a csendes kerékpárutak és lovas tanyák pihenést és felüdülést nyújtanak,
- mert a térségben található natúrparkok a természetközelség, a természetesség érzésével töltik fel az odalátogatót,
- mert a sokszínű kulturális program és rendezvény szellemi felüdülést és feltöltődést nyújt.

„A régió változatos, sokszínű adottságait kihasználva sokféle az egységes kerékpáros régió arculaton belüli arcot, Kerékpáros Kiszéleket kínál. E tematikus kiszéleket határozott arculatú „helyterméket” jelentenek a turisztikai piacon, egymást szinergikusan kiegészítve kínálnak komplexitást a régió „termékkosarában”. Az egyes kiszéleket arculata, kínálata a különböző célcsoportok igényeihez alkalmazkodik, ezért pontosan definiálhatóak a turisztikai termékek és vevőik. A vonzerők, az infrastruktúra és a szolgáltatások e kiszéleket mentén szerveződnek, azok határozott arculatát erősítik, és a régió szintjén egymást kiegészítik.”

2006-ra a régióban jelen lesz:

1. Térségi kerékpáros gerinchálózat a kerékpárutak térségi hálózata, melyben össze van kapcsolva a Dunavölgy – Fertő tó - Balaton – Nyugati határmente – Burgenland – Órség - Dél-Zala.
2. A gerinchálózat mentén megtalálható, elérhető a kerékpárosok számára szükséges infrastruktúra és a legfontosabb szolgáltatások
3. Minden kerékpáros kistérségben legalább egy komplex szolgáltatásokat nyújtó kerékpáros központ működik.
4. Kerékpáros kistérségként – azok arculatát tükröző – minimum két-két tematikus, vagy speciális kerékpárút (infrastruktúrával, szolgáltatásokkal, információval).
5. A kerékpáros-barát szolgáltatások és kerékpáros-barát intézmények rendszere régió szerte elterjedt és népszerű. A rendszer egyenletesen jó minőségű szolgáltatásokat biztosít.
6. A kerékpáros régió megszervezését, fejlesztését és „értékesítését” az érintett szervezetek hálózatszerű együttműködése biztosítja, mely egymásra épülve a régió szintjén (regionális ernyőszervezet) és a Kerékpáros Kiszéleket szintjén egyaránt szerveződik.

7. A vonzerők és kapcsolódó szolgáltatások infrastruktúra (pl. kerékpározásra alkalmas utak) a régió szintjén fel vannak mérve (kataszter) és ezek az arculatot kommunikáló kerékpáros régió promóció keretében válnak a célcsoport körében ismertté és kedvelté. A belföldre, de fokozottan külföldre irányuló promóció a Kerékpáros Kisrégiók, mint tematikus egységek léptékében jeleníti meg a helytermék kínálatot.
8. A kerékpározás divatos és széleskörűen elfogadott, az ország egyéb területeihez képest a kerékpárosokkal szemben érezhetően toleránsabbak a közutakon, és jobban kiszolgálják őket a vendéglátóhelyeken.
9. A településeken belüli kerékpáros közlekedés régióban egységes elvek szerint a fő forgalmi irányokban megoldott

A lehatárolt Kisrégiók tervezett arculatának jellemzése a célcsoportok és preferenciáik tükrében.*(lásd mellékletek)*

6. 3. PannonPedál

„Kerékpárral a Nyugat Dunántúlon” program alapján 2002-ben megalakult a térség kerékpáros fejlesztéseit összefogó ernyőszervezete, a Nyugat-Dunántúli Kerékpáros Régióért Közhasznú Egyesület, röviden Pannon Pedál, melynek létrehozásában részt vett a három nyugat-dunántúli megye önkormányzati, vállalkozói és civil szférája.

Céljuk, hogy a nyugat-dunántúli régióban a meglévő adottságokra alapozó fejlesztések nyomán teremtsék meg a kerékpározás fizikai, szervezeti és szolgáltatási feltételei a turizmus, a sport, a közlekedés, valamint a rekreáció szempontjából egyaránt, azaz hogy a Nyugat-Dunántúl valóban Kerékpáros Régió, a kerékpárosok otthona és vendéglátója legyen.

A kerékpározás ügyében érintett minden szervezet között a partneri viszony kialakítása és megőrzése kiemelt feladatuk, együttműködő kapcsolatokat ápolnak Burgenland Tartomány turisztikai, önkormányzati, sport és kerékpáros szervezetivel, valamint más nemzetközi és országos partnereikkel. Információt, segítséget nyújtanak túrákhoz, versenyekhez, kerékpárkölcsonzés és szállítás megszervezéséhez, kerékpárbarát szolgáltatók, szállás- és vendéglátóhelyek, szervizek, kerékpárboltok elérésében, pályázatok megírásában, közreműködnek több szakmai területen és a külföldi ill. hazai partnerkapcsolatok közvetítésében is szerepet játszanak. Általános céljaik közé tartozik, a koordináció, együttműködés az összehangolt fejlesztések érdekében; lobby, érdekképviselés ; források felkutatása, becsatornázása, hatékony felhasználása; szakmai háttér biztosítása ; kerékpár- turisztikai termékfejlesztés és marketing; szemléletformálás biztosítása.

6. 4. Kerékpáros túrakínálat

A jövőkép során felvázolt kistérségeket kerekeshetjük körbe, ha ellátogatunk a régióba. Pannonpedál és Burgenland Turizmus szervezete egy határon átnyúló együttműködés keretében dolgozik a két kerékpáros régió kínálatának összehangolásán.

6. 4. 1. Vashegyi kerékpárút

A határon átnyúló bicikliút a következő témákat kínálja: a bor, kultúra és természet idillje. A bicikliút szakasza összesen 120 km, amely nagyrészt csodálatos bortermelő területeken kanyarog végig a Pinka-völgye és Vashegy borút vonalán.

6. 4. 2. Fertő-tó körüli kerékpárút

A Fertő-táj az egyik legkedveltebb kerékpáros túracélpont Burgenlandban és Magyarországon egyaránt. Az UNESCO Világörökség és a Fertő-Hanság Nemzeti Park területén keresztülhaladva az egyedülálló növény- és állatvilág, tájképi, néprajzi és kultúrtörténeti értékek gazdag tárháza tárul elénk. A régió legkedveltebb kerékpárútja

133 km hosszan vezet a Fertő-tó körül. A tókerülő túra a sportolóknak félnapi, a csendes szemlélődő, családi látogatóknak akár kétnapi aktív kikapcsolódást is jelent.

Sajnos másik szempontból is meg kell világítanom a Fertő-tó menti kerékpárutat, melyet a szezonzáró szakmai előadáson Kalincsák Istvántól tudtam meg. Hosszas előkészítő tárgyalások után, melyet a Burgenlandi Tartományi Kormányzóság és a Győr-Moson - Sopron megyei Tanács Közlekedési Osztálya kezdeményezett, 1988-ban döntés született a Fertődi /Pamhagen/ és a Fertőrákosi /Mörbisch/ határátkelő megnyitásáról.

1988-ban a megyei szakosztály tervezési megbízást adott a TANDEM GMK –nak a Fertő-tó körüli kerékpárút tanulmánytervének és a Fertőd-hegykő közötti kerékpárút kiviteli tervének elkészítésére.

1992.-december – Fertőd – Pamhagen határkilépő között került átadásra az új 7, 8 km kerékpárút a leghosszabb egyben épített szakasz.1992 óta érdemi karbantartás és beavatkozás a nyomvonal szakaszon nem történt. Az út ma erősen leromlott állapotban van, legnagyobb hiányossága, hogy a rendszeres karbantartás hiányában a padka elgazosodott, ránőtt a burkolatra, csökkentve a burkolat hasznos szélességét, egyben megakadályozva a víz elvezetését, lefolyását.

A burkolat egyes szakaszain a fű a burkolatrepedések között kinőtt, így a csapadékvíz beszivárgása a burkolat alá elkerülhetetlen. Ez további gyors állapotromlást, felfagyást fog eredményezni. A szakaszon a burkolathiányosságok megszüntetése után új vékonyaszfalt réteg beépítése szükséges. Ezen munkálatok elmaradása a leromlási folyamat miatti értékvesztésen túl komoly baleseti kockázatot is magában hordoz.*(lásd mellékletek)*

1991-ben megépült a Fertőd –Hegykő közötti első, 5, 3 km szakasz, amely a Fertőd és Fertőszéplak belterületi szakaszait, és a Hegykőig húzódó külterületi etapokat tartalmazta.(I. ütem) A Terveket a Tandem GMK, készítette, a kivitelező a Győri Közúti Igazgatóság Fertőszentmiklósi Üzemmérnöksége volt. A beruházást a Megyei Tanács Közlekedési Osztálya bonyolította.

Az építéshez szükséges anyagi fedezetet részben a szakminisztérium által kiírt pályázati keret, részben a Megyei Tanács előirányzata, mint önrész biztosította.

A külterületi szakasz megépítése számos földhivatali, erdővédelmi és földtulajdoni gond megoldását igényelte. A kor, merev és „sarkos” szabályozási, és jogi környezetből fakadó nehézségeit az érintett szervezetek vezetői példás összefogással és rugalmassággal oldották meg.

A külterületi szakasz megépítésével párhuzamosan került kijelölése Hegykő belterületi szakaszán a kerékpáros útvonal. Az országos közút átkelési szakaszán – tekintettel a beépítési és geometriai viszonyokra - a nagy költségvonzatú közúti és vízelvezetési munkák miatt fel sem merülhetett a 8518 sz. országos közút melletti nyomvonalvezetés. Annál öröndetesebb, hogy ha mintegy 15 évvel megkésve is, a Község pályázati pénzeszközök elnyerésével nemcsak a kerékpárút kiépítését oldja meg, hanem az országos közút fejlesztését is.

Az útügyi tevékenység ellátásának hiányosságai és azok okai: általában anyagi, szervezeti, irányítási az önkormányzatoknál ehhez még hozzá jön szakmai, érdekérvényesítési hiányok. Kalincsák úr szerint a megoldás egy csodalámpa lenne.

6. 4. 3. Fertő-Hanság Nemzeti Park

A fejlett kerékpáros turizmus a világörökség megőrzésének, fenntartásának egyik eszköze, mely hozzájárul a turisztikai kistérség versenyképességének és gazdaságának fejlődéséhez. Megfelel a szomszéd Burgenland fejlesztési irányainak és a nemzetközi turizmus trendeknek. Mit is jelent a nemzeti parki kerékpáros turizmus? Kik használják? Mikor használják? Mire használják? Hogyan használják?

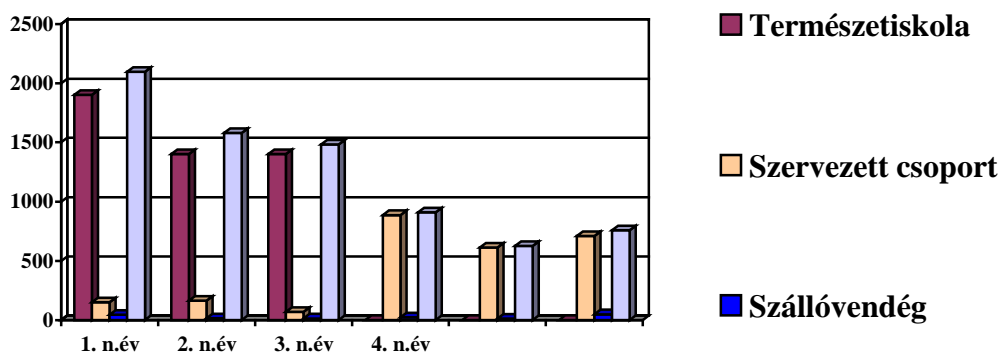
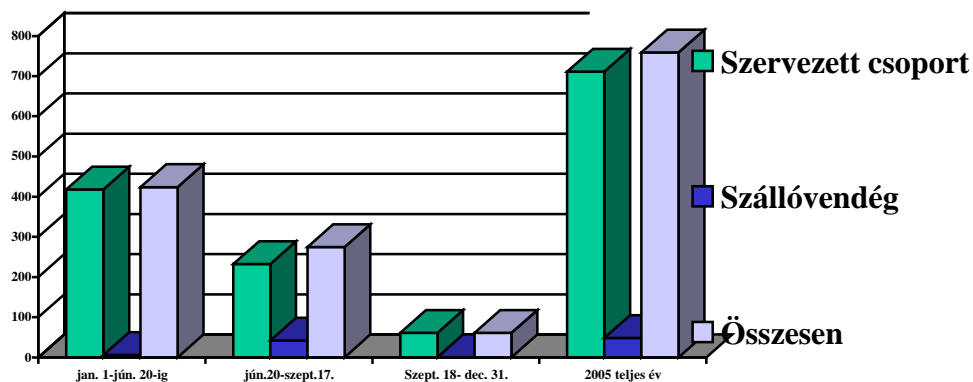
Szervezett diákcsoportok, np-i szállóvendégek (regisztráltak), áprilistól szeptember végéig, terület megközelítésre a programok során közlekedési eszköz, több látnivaló kizárólag csak túravezetővel használják.(lásd az ábrán)

13. ábra

Kerékpárkölsönzés 2005-ben

2000-2005 év között a Fertő Hanság Nemzeti Parkban

(Forrás: Szabó Renáta turisztikai szakfelügyelő)



6. 4. 4. Írott-kő Natúrpark kerékpárútjai

A határon átnyúló Kőszegi-hegység lábainál kijelölt aszfaltozott és kavicsos kerékpárutakon a mindennapokat átlépve megpihenhet, vagy kihívásokra találhat az itt kiránduló kerékpáros. A „Geschriebenstein-Írott-kő“ natúrpark sok-sok látványossággal várja a fiatalabb és az idősebb korosztályt. Összesen több mint 500 km kijelölt gyalogos és kerékpárút, különböző tanösvények (vadász-, bor-, gabona- és gomba) és erdei

élményút várja a határ mindkét oldaláról érkezőket. A Csónakázó tónál lévő kerékpáros centrumban kerékpárt bérelhetnek, javíttathatnak, majd a környék vendégszerető kerékpárbarát szolgáltatóinál pihenhetik ki magukat az idelátogatók.

6. 4. 5. Termál kerékpárút

A „B 43-as Familientherme-Radwanderwe” út a lutzmannsburgi termálfürdőnél indul, és a gyümölcsösökön keresztül a Rábca folyó mentén vezet (alternatívaként a lutzmannsburgi borfennsíkon keresztül) Strebersdorfba, majd tovább Frankenauba egészen Kleinmutschenig. Magyar oldalon a zsirai kerékpáros és gyalogos átkelőtől egészen az európai híví Bükfürdőig vezet a kiépített kerékpárút az osztrák családi kerékpárút folytatásaként. A bicikliút végig aszfaltozott, nincs jelentősebb emelkedő szakasza, legmegfelelőbb családi kirándulásokhoz.

6. 4. 6. Szigetköz

A Mosoni-Duna és a Nagy-Duna által közrefogott Európában is egyedülálló csodálatos vízibirodalom. A túraútvonalak csodálatos természetvédelmi területeken haladnak át, melyek mentén nagy számban találkozhatunk kulturális és építészeti látnivalókkal egyaránt. A Szigetköz sík ligetes vidéke a kerékpáros turisták részére ideális terület, hisz a kerékpárút Mosonmagyaróvártól Győrig szinte teljes egészében kiépült, a jól ismert Duna mentét követő Euro Velo 6-os jelű nemzetközi kerékpáros útvonal részét képezi, valamint a sokszínű táj a természeti szépsége mellett számos sportolási, kikapcsolódási lehetőséget biztosít.

6. 4. 7. Soproni-hegység

Kellemes erőpróba e vidék a kerékpártúra kedvelőinek. A jól kiépített kerékpárutak és kerékpárbarát útvonalak Sopron térségének látnivalóiban bővelkedő tájaira és a Fertő mentén vezetik el a kerekezőt.

6. 4. 8. Repcesík-Rábaköz

A Répce síkján a zsirai kerékpáros és gyalogos átkelőtől egészen az európai híró Bükfürdőig vezet a kiépített kerékpárút az osztrák családi kerékpárút folytatásaként.

6. 4. 9. Pannonhalma – Sokoró

Már a HappyBike bemutatása során is említettem ezt a térséget. A térség különleges vonzerejét a Világörökség részét képező Pannonhalmi Bencés Főapátság és az egykor köré szerveződő vidéki élet szerves egysége jelenti.

6. 4. 10. Savaria

Rómaiak földjén kerekeshetünk, Szombathelyen és környékén, felfedezhetjük a térség gazdag történelmi múltját, múzeumait, kastélyait, megpihenhetünk zöld parkjaiban, majd a szőlőhegyekkel tarkított vashegyi kerékpárúton végiggurulva megismerkedhetünk a térség híres boraival, élő népi hagyományaival.

6. 4. 11. Kemenesvidék

A kellemes könnyed kerékpáros túrák sík terepen, ámde költői szépségű környezetben vezetnek. Költők tája a vidék; Egyházashetyén művelte földjeit Berzsenyi Dániel, míg lelki társának, Dukai Takács Juditnak Duka örzi emlékét. Ostffyasszonyfán tanítóskodott Petőfi Sándor, Csöngé ringatta Weöres Sándor bölcsőjét.

6. 4. 12. Hegyhát

A Hegyhát a táj egyszerű szépségével, gazdag növény- és állatvilágával, kulturális hagyományaival és a települések történelmi háttérével kellemes kikapcsolódást nyújt. A kerékpárosok számára kincsesbánya a térség; sok kerékpározható köz- és erdei illetve mezei út van, sőt ősi katonai és kereskedelmi út nyomvonalain is haladhatunk, melyek mentén rengeteg látnivalóra akadhatunk.

6. 4. 13. Őrség és Vendvidék

Az Őrségi Nemzeti Park területén az érintetlen természetet, az Őrségi és a vend kultúra hagyatékait felfedezni különösen kerékpárral nagy élmény. A kerékpáros a dombok között szunnyadó békés vidéki élet, népi élő hagyományok, ősi mesterségek (fazekasság, kosárkötés, fafaragás, tökmagolaj készítés) közvetlen szemlélője lehet. Túraútvonalai haragoszöld fenyvesekkel, szőke bükkösökkel, szántókkal tarkított kiserőmű utakon vezetnek, melyek a Vendvidéken kihívást jelentő emelkedőkben, gyönyörű panorámákban sem szerénykednek. A kultúrtáj vonzerejét a hármashatár vidék jellege, a három ország eltérő karaktere európai léptékben is egyedülállóvá emelheti, melyet az Őrség-Raab-Goricko Naturpark együttműködés erősít. A megpihenni vágyóknak a dombok, erdők között meghúzódó árnyas tavak (Máriaújfalu, Vadása tó, Hímfai tó), s számos barátságos vendéglátó tradicionális népi étel-ital választéka (dödölle, hajdinamálé, mézespálinka) kínál tartalmas feltöltődést.

Felkeresvén az Őrségi Nemzeti Park Igazgatóját Jandrasics Lászlót a következőket tudta elmondani kerékpárost turizmust illetően.

„Őrségi vonatkozásban tudok nyilatkozni, hiszen itt működik az Őrségi Nemzeti Park, ahol én dolgozom.

Kiadványokat illetően sajnos kevés van a birtokunkban, ami ezt a napjainkban erőteljesen fejlődő turisztikai ágat illeti. Kimondottan ezzel a témával foglalkozó tanulmánnyal sem rendelkezünk még.

Az Őrség és környéke sajnos kiépített kerékpárúttal csak minimális mértékben rendelkezik, itt Őriszentpéteren is kb.200m létezik a Baksaszeren az állomáshoz vezetően, ill. Szentgotthárd városában van működő kerékpárúton valamint a városközponttól terveznek egyet egy Rábatótfalunál újonnan megnyíló határátkelő felé. De itt a munkálatokat még nem kezdték meg.

Ami főutak találhatóak itt az Őrségben ellenben kis forgalmúak, elég jó minőségűek, a néhány kisebb emelkedőt-partot leszámítva nem megerőltető rajtuk kerékpározni. Tehát a célnak még ezek az utak is jól megfelelnek és jó időben főként nyáron számos kerékpáros turistával találkozhatunk itt.”

6. 4. 14. Göcsej-Hetés

Zala megye nyugati felén fekvő Hetés sík vidékét és a Göcsej szelíd, dimbesdombos táját erdők, patakok, és a közöttük meghúzódó apró, tradicionális falvak teszik változatossá. A térségbe látogatók hagyományos népi mesterségek képviselőivel (fazekasok, kosárfonók, fafaragók, szöttes készítőik) és élő népi hagyományokkal (Lucanapi kotyolás, májusfaállítás, tökmagolajütés) is megismerkedhetnek.

6. 4. 15. Dél-Zalai Erdőtáj

Ezt a kistérséget szintén említettem már a HappyBike bemutatása során. Felfedezetlen varázslatos vidék, ahol erdőkkel és szőlőkkel koszorúzott dombok között apró falvak bújnak meg. A szelíd természet, a béke és nyugalom birodalma ez a mindenkire befogadó táj, melynek dombhátakra felkapaszkodó és völgyekbe lefutó, szeszélyesen kanyargó békés utjai minden kerékpáros számára feledhetetlen élményt nyújtanak. Magyarország délnyugati szegletében járunk a horvát és a szlovén határ szomszédságában, Budapeستől 230 km-re.

6. 4. 16. Zalavölgye

A Zala folyó medrét követve szép, friss levegőjű, csendes zalai tájakra juthatunk el kerékpárral.

6. 4. 17. Keszthelyi-hegység

A Balatont megkerülő kerékpárúthoz kapcsolódván érdemes felfedezni a Magyar Tenger nyugati szegletének gazdag természeti és kulturális szépségekkel váró térségeit, melyek: a Tátika - Rezi régió, Keszthely - Hévíz, valamint Zalavár és a Kis-Balaton környéke. A Kis-Balaton természetvédelmi terület, a Balatonfelvidéki Nemzeti Park része, egyes területei csak kíséreléssel és engedéllyel látogathatók. Festői szigete, a Kányavári sziget azonban szabadon bejárható akár kerékpáron is és megismerhetjük gazdag madárvilágát.

6. 4. 18. Principális-Muramente

Az észak-déli principális völgy jellegzetes zalai tektonikus eredetű árkában kerékpározhatunk , és ellátogathatunk a Mura folyó által feltöltött síkvidékre is. A térség központja Nagykanizsa, a Régiók Kapuja: a Principális völgyében fekszik, nincs messze a Balaton nyugati csücskétől, s közel van Horvátország határához.

6. 4. 19. Összegzés

Láthatjuk hogy a kerékpáros turizmus jelentősége Nyugat-Dunántúl turizmusában mennyire számottevő. A szabadság, a kalandozás, a határtalan felfedezés öröme a turistáknak. Nagyon szigorú szabályok betartása az abban munkálkodóknak. „Az erőt adó régió, ahol a test, szellem, lélek megújul.” Kapcsolódás más turisztikai termékekhez egészségturizmus, eseményturizmus, szenior- és családi turizmus, ökoturizmus, falusi turizmus. Minta a hazai régiók számára. Határozott arculatú, dinamikus, versenyképes egyedi jellemzőkkel/termékekkel rendelkező régió az európai, nemzetközi kerékpár-turisztikai piacon.

6. 5. Kérdéssor

Mihály Nikolettával (Pannonpedál elnöke) és Holdosi Dániellel (Nyugat-dunántúli Kerékpáros Régióért Egyesület) készített interjúm során számos kérdésemre megkaptam a választ.

1. A "Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon" című projektből mi valósult meg? Különösen a 2006-ra kitűzött célok érdekelnének.

- Regionális kölcsönző –hálózat indítása júniusban.
- A nemzeti és az országis operatív programokban helyet kapjanak a nyugat-dunántúli kerékpáros –turisztikai fejlesztési elképzelések-
 - tervezés, építés, táblázás
 - határhoz vezető utak helyrehozása
 - tematikus gerincutak
 - meglévő útszakaszok karbantartásának megoldása
- Kerékpárbarát szolgáltatói rendszer felállítása, kritériumok bevezetése

- *Térségi kerékpáros gerinchálózat a kerékpárutak térségi hálózata, melyben össze van kapcsolva a Dunavölgy – Fertő tó - Balaton – Nyugati határmente – Burgenland – Őrség - Dél-Zala. Folyamatban.*
- *A gerinchálózat mentén megtalálható, elérhető a kerékpárosok számára szükséges infrastruktúra és a legfontosabb szolgáltatások. A növekvő igényeknek és EU-s projekteknek köszönhetően szinte már mindenhol rendelkeznek szolgáltatók (pl.: kölcsönzők, szálláshelyek) a megfelelő infrastruktúrával és szolgáltatásokkal, valamint pl.: gyakori a már kerékpárosoknak is megfelelő fitness menük terjedése.*
- *Minden kerékpáros kistájban legalább egy komplex szolgáltatásokat nyújtó kerékpáros központ működik. Ez a pont a közeljövőben biztos, hogy megvalósul. Csak a Kőszegi Kerékpáros Egyesület Kerékpárkölcsönző Rendszere révén nyárig 10 központ épül ki Nyugat-dunántúlon. De Kapuváron, Szombathelyen, és Zala megyében is központ épül önálló projektből. Oszkón, Szécsiszigeten, Börcsön, Téten már léteznek kölcsönző pontok. Mint olvashattad a központok általában kerékpárkölcsönzők, amelyek biztosítanak szolgáltatásokat.*
- *Kerékpáros kistájanként – azok arculatát tükröző – minimum két-két tematikus, vagy speciális kerékpárút (infrastruktúrával szolgáltatásokkal, információval). Szerintem ez is folyamatban, de Mihály Niki ide vonatkozó írása a biztos.*
- *A kerékpárosbarát szolgáltatások és kerékpárosbarát intézmények rendszere régió szerte elterjedt és népszerű. A rendszer egyenletesen jó minőségű szolgáltatásokat biztosít. Egyesületünk kidolgozott egy kritérium rendszert, mely biztosítja, hogy tagjaink egyenletesen jó kerékpárbarát szolgáltatásokat nyújtson a kerékpárosok számára. És egyre többen szeretnének csatlakozni ehhez a rendszerhez szerte a régióból.*
- *A kerékpáros régió megszervezését, fejlesztését és „értékesítését” az érintett szervezetek hálózatszerű együttműködése biztosítja, mely egymásra épülve a régió szintjén (regionális ernyőszervezet) és a Kerékpáros Kisrégió szintjén egyaránt szerveződik. Ez pontosan a mi egyesületünk és tevékenysége!*
- *A vonzerők és kapcsolódó szolgáltatások infrastruktúra (pl. kerékpározásra alkalmas utak) a régió szintjén fel vannak mérve (kataszter) és ezek az arculatot kommunikáló kerékpáros régió promóció keretében válnak a célcsoport körében ismerté és kedvelté. A belföldre, de fokozottan külföldre irányuló promóció a Kerékpáros Kisrégiók, mint tematikus egységek léptékében jeleníti*

meg a helytermék kínálatot. Évente megjelenő kiadványunk vásárokon, tourinform irodákban és a Regionális Marketing Igazgatóság által külföldön is hirdeti az „erőt adó kerékpáros régiót”.

- A kerékpározás divatos és széleskörűen elfogadott, az ország egyéb területeihez képest a kerékpárosokkal szemben érezhetően toleránsabbak a közutakon, és jobban kiszolgálják őket a vendéglátóhelyeken. Ezt nem tudom mással megindokolni csak a régióban élők közvetlenségével. Bár a közutakon még több tolerancia szükséges addig, amíg nem lesz mindenhol kiépített kerékpárút.*

2. Mik a közel jövőre kitűzött célok ill. a távlati tervek?

- Kerékpárbarát szolgáltatói rendszer felállítása, kritériumok bevezetése*

Jelenleg a Kőszegi Kerékpárkölcsonzó Rendszer kiépítésének megvalósítása.

Tematikus és kerékpárutak tervezése és a megvalósításában való aktív közreműködés.

A régió kerékpáros projektjeinek és ötleteinek megvalósításában segítségnyújtás.

3. Terveznek-e a Közép ill. a Dél-Dunántúli régióval közös együttműködést?

A Dél – Dunántúllal kapcsolatban vagyunk, a Mura-Dráva- kerékpárút és a közös szlovén határon átnyúló programok összekapcsolják a régiókat

Jelenleg kidolgozás alatt van a Nyugat-dunántúli régióban már működő kerékpárbarát rendszerhez hasonló, országos kerékpárbarát vállalkozói hálózat kiépítésének terve.

4. Ön szerint mivel lehetne rávenni az embereket a kerékpáros turizmusra?

Egészséges életmód promóciójával, minőségi turisztikai ajánlatokkal, sok szemléletformáló akcióval a közlekedés, környezetvédelem, sport területén

Egy nagyon erős marketinggel, kedvezményekkel, szervezett túrákkal. Kiskorban elkezdett tudatos neveléssel a környezetbarát közlekedésre, egészségre.

5. Ön szerint mit csinálnak jobban és másként az EU-ban?

- A fejlesztők maguk is felvilágosultak, a kerékpárbarát fejlesztések hozadékairól meggyőződtek*
- Tisztában vannak a fenntartható fejlesztések fontosságával*

Az EU-ban a hatékony kerékpározással kapcsolatos fejlesztések, nagyobb területi egységekben, összehangoltan, programszerűen, a táji sajátosságok, a regionális térszerkezet figyelembevételével, a társadalom és a gazdaság széles rétegeinek bevonásával valósulnak meg. A turisztikai programokat komplett csomagokká fejlesztik, pl. tematikus utakat hoznak létre. Erre törekszik egyesületünk is. A területi egységet és a fent említett tényezőket integrálva a hazai rendszerbe, az EU-val szemben még mindig fent áll a legáltalánosabb probléma, mint általában hazánk többi cél szegmensében is az anyagi háttér. Véleményem szerint a központi lobby tevékenység eddigi hiánya is nagymértékben befolyásolta a

támogatottságot (pl. Kerékpárutak építések). Reményem szerint ez a miniszteri biztosunk segítségével megoldódik, „közelebb kerülünk a tűzhöz.”

6. Ön szerint miért vagyunk lemaradva a környező országokhoz képest?

- „ később léptünk a nyugati piacokra”, idő kell a szemléletváltáshoz
- és persze a magyar mentalitás, útkeresés

A 4. pontban már említett nevelés hiánya, ill. anyagi okok miatt.

Hiányoznak kiépített kerékpárutak (nincs rá állami fedezet vagy nem elég), nincs megoldva a már megépített utak fenntartásának problémája.(ki a karbantartó)

7. Ön szerint elég figyelmet ill. pénzt fordít a politika a kerékpáros turizmusra?(Válaszát kérem indokolja)

Eddig semmiképpen sem, ez évtől várakozva figyeljük a kerékpáros közlekedésre kinevezett miniszteri biztos tevékenységét, mit tud elérni.

Eddig nem igazán fordított elég pénzt és megfelelő figyelmet. A mostani kerékpározásért felelős miniszteri biztos talán elindítója lesz valami újnak. Hiányzott egy olyan személy, aki központilag képviseli a kerékpárosokat.

8. Milyen pozitív ill. negatív (ha van ilyen)hatásokat eredményez a kerékpáros turizmus?

A kerékpározás előnyeiből az egyén, a társadalom és környezete egyaránt részesedik:

- Kisebb távolságokra gyors és hatékony, háztól házig tartó közlekedést tesz lehetővé,
- Környezetkímélő és energiatakarékos,
- Helytakarékos,
- Alacsony bekerülési értékű és fenntartási költségű,
- Egészséges életmódra szoktat,
- Fogékonyra tesz környezetünk valódi megismerésére, ember és környezete harmóniája
- Szerepet játszik a gazdasági értékteremtésben, kisvállalkozások , fenntartható fejlesztések
- Őrzi a magánszférát, erősíti az egyéni szabadságot, növeli az emberek életterét,
- Segíti a személyes emberi kapcsolatok fejlődését, társadalmi kohéziót
- Kerékpározni nemcsak egészséges, hanem élvezetes is

Negatív következmény lehet a balesetek számának növekedése, de ez természetes, és kivédhető a jó közlekedésszervezéssel, szemléletformáló programokkal (autós- biciklis konfliktus)

Negatív hatásokat én sem tudok leírni. Pozitív hatásnak tekinthetjük a környezethez való viszonyát – nincs légszennyezés -, az egészséges életmód részeként is feltűntethetjük, valamint sokkal személyesebb az autó üvegén való nézegetéshez képest.

A legpozitívabb hatásaként én a falusi turizmus terjedését jelölném meg. Kerékpáros túrák illetve nyaralások alatt az emberek biztos, hogy megállnak a falvakban pihenni és gyakran előre nem tervezett helyen szállnak meg, vagy fogyasztanak el egy kellemes ebédet.

9. Ön szerint az emberek hogy vélekednek a kerékpárosturizmusról?

Itthon- egyre többen kedvet kapnak, de még az autó számít státuszszimbólumnak, így ezzel mennek nyaralni

Nyugaton: a bicikli is kifejez egyfajta státusz szimbólumot, a kerékpáros nyaralás megbecsült, sőt üdülési forma (félmilliós értékű bicajok)

Én ebben az esetben több csoportra osztanám az embereket:

1. Akik már voltak túrázni vagy szeretnék kipróbálni. Ők pozitív véleménnyel vannak róla.

2. Akinek tetszik, de nem próbálná ki, mert nincs hozzá megfelelő kerékpárja vagy akaratereje. Vagy csak kényelmesebbnek találja az autót (Ők gyakran bíztatják a többieket)

3. Azok az autósok, akik nem igazán kerékpároznak, sőt gyakran a család egyik tagja sem rendelkezik kerékpárral (kivételesen kiskorúak). Ők, bizonyos rossz tényezőnek tekintik a kerékpárosokat az úton. Ennek gyakran a világlátás hiánya az oka, amit gyakran általánosítanak.

10. Melyek azok a tényezők, amik miatt a Dunántúl alkalmas a kerékpárosturizmusra?

Kedvező adottságok, egyedülálló feltételek a kerékpáros sport, közlekedés, turizmus, rekreáció számára, földrajzi helyzet (szomszédos országok), természeti, táji, kulturális, településszerkezeti adottságok

Kerékpárutak, kerékpározható utak minősége, mennyisége.

Környezeti adottságok.

Kerékpárosok megítélése, elfogadása.

11. Melyek azok a tényezők, amik lehetővé/lehetetlenné teszik a stratégia operatív programok megvalósulását?

A közigazgatás, turizmusfejlesztés szervezetlensége, ellentmondásai, kapacitáshiányai nagyon nehezítik

12. Ha az Ön kezében lenne az egész kerékpárosturizmus irányítása milyen cselekvési tervet dolgozna ki?

Országos szinten? Ez nagy kérdés. További info Bodor Ádám miniszteri megbízott

A már említett tudatos nevelést nagyon kis korban elkezdeném. Növelném a fiatalok aktivitását (kerékpáros programok tv, számítógép helyett).

Anyagi források biztosítását próbálnám megoldani, hogy megfelelő marketinget, promóciót kapjon a turizmus e fajtája. Valamint támogatási rendszert dolgoznék ki a kerékpáros turizmus ágazatban tevékenykedők részére.

13. Mely a legmegfelelőbb propaganda tevékenység a kerékpáros turizmus reklámozására?

Kerékpárutak! Aztán túrák, ajánlatok

Vásárokon kiadványokkal, túraajánlatokkal való megjelenés, egyesületekbe tömörülés, aktív országos hálózat kialakítása. De mint Magyarországon már évszázadok óta a szájhagyomány útján való terjedés az elsődleges. Ehhez meg kell nyerni bizonyos csoportokat, be kell mutatni nekik milyen lehetőségek vannak ebben az ágazatban és ha ez megtörtént, akkor a pozitív visszajelzések után országos kampányt indítani a média minden területén.

14. Milyen eszközökkel lehetne növelni a kerékpáros turizmusban résztvevők számát?

Marketinggel: kiadványokban, szórólapokban, újságokban, rádióban, tv-ben való megjelenéssel.

Túraajánlatok hirdetésével akár, sőt utazási irodákon keresztül.

15. Hány év alatt valósulhat meg az EU-s országokhoz hasonló kerékpáros turizmus?

Max. 5-15 éven belül.

16. Ön szerint a Dunántúl felveheti a versenyt a környező országok kerékpáros turisztikai régióival?(válaszát kérem indokolja)

Igen, USP lehet:

Érintetlen környezet, Nemzeti Parkok, Duna.

Igen. Amennyiben újabb kerékpárutak épülnek és külföldre is eljutnak Magyarország ajánlatai. Környezeti adottságai, szolgáltatások növekvő színvonala nagy mértékben megfelel, reményeink szerint pár éven belül a kiépített utak hossza is eléri azt a szintet, amely biztosítékot jelent mindenki számára egy jó és biztonságos kerékpáros nyaraláshoz.

7. Közép-Dunántúl

7. 1. Régió jellemzői

A Fejér-, Komárom-Esztergom- és Veszprém megye alkotta Közép-Dunántúli Régió Magyarország úgyszólván valamennyi tájképi sajátosságával, és szépségével rendelkezik. Területileg az ország második legkisebb régiója, (11263 km²), azonban itt él az ország lakosságának 11 százaléka, 1. 107 millió fő. Iparosodásának köszönhetően mind a bruttó hazai termék tömegében, mind, pedig a GDP-ben – Budapestet nem számítva – az első-második helyet foglalja el Magyarország hét régiója között. A régióhoz tartozik a Balaton szinte teljes északi partvonala, európai hírű üdülőhelyekkel, a tóra néző szőlőhegyekkel és a Balaton-felvidéki Nemzeti Parkkal. Szintén a régióban található a Budapesttől alig 40 kilométerre eső Velencei-tó, melynek tájképi szépsége a Balatonéval vetekszik. A három nagy múltú, hajdani királyi város, Székesfehérvár, Veszprém és Esztergom, a magyar államiság bölcsői, s egyben vonzó turisztikai célpontok.

A régiót nagyfontosságú vasútvonalak, közutak és autópályák (M1, M6, M7) szelik át. A térséget északról és keletről a Duna, Európa egyik legfontosabb vízi útja határolja. A szerencsés adottságoknak köszönhetően egyformán fejlett az ipar, a mezőgazdaság és az idegenforgalom.

A régió két nagy európai fejlődési zóna metszéspontjában helyezkedik el, nagytérségi pozíciója ennél fogva kitüntetett értékű. Az európai gazdasági folyamatok közvetlenül érvényesülő hatásai lehetővé teszik a Közép-Dunántúli Régió tartós és folyamatos megújulását, fejlődését. A 2000-es évek elején a fejlődés üteme a régiók között már a kiegyenlítődés jeleit mutatja, de a Közép-Dunántúli Régió ipari, mezőgazdasági és idegenforgalmi potenciálja a legjobbak között van.

7. 2. Kerékpárral a Közép-Dunántúlon

Az előzőkben felsoroltak ellenére a Közép- Dunántúli Régió az, amely nem rendelkezik kerékpáros turizmusfejlesztési programmal, se kerékpáros turizmust érintő összefogó szervezettel. Az azonban igaz, hogy mindegyik megyének illetve nagyobb városnak van területfejlesztési és /vagy turizmus fejlesztési programja, melyben a kerékpáros turizmus is szerepet kap. A Közép- Dunántúlon éppen úgy, mint a Dél illetve a Nyugat-Dunántúlon létezik regionális fejlesztési tanács ill. ügynökség. Az ő stratégiai programjaikban is olvashatunk a kerékpáros turizmussal kapcsolatos fejlesztési javaslatokról. Ha összegeznem kéne a kerékpáros turizmust a régióban, sajnos nem mondhatok olyan pozitívumokat, mint a másik két dunántúli régióban. Ha valaki ellátogat a www.kd-regio.hu internetes honlapra rögtön szembe tűnik neki, amint megnyitja a turizmus azon belül az aktív turizmust és ott a kerékpáros turizmus linket, hogy semmit nem talál alatta. Azt hiszem, ez mindent elmond, hogy a Régió fejlesztéséért felelős tagjait mennyire érdekli a kerékpáros turizmus.

7. 3. Komárom Esztergom megye

7. 3. 1. A megye értékelése kerékpáros turizmus szempontjából

Kiemelkedik a másik két megye közül kerékpáros turizmust illetően. Zöldturizmus fejlesztési és középtávú stratégiai programjában (2000 Tatabánya) nagy figyelmet szenteltek az aktív turizmusnak.

Úgy gondolják, hogy különösen fontos annak kihasználása, hogy a megyén átvezető nemzetközi kerékpáros országúton minél inkább megállítsák az egyelőre jórészt csak átrobogókat. Tudják, hogy ezt csak megfelelő többnyelvű tájékoztató rendszer kiépítésével, valamint a megye egészét behálózó kényelmes kerékpárutak kiépítésével, kijelölésével lehet elérni.

A projekt javaslatok között jelenleg 3 új kerékpárút megépítése szerepel. Ezek egy észak-dél irányú közlekedési kapcsolatbővítést céloznak meg, vagyis a komáromi

határátkelő és (Tata, mint hagyományos kerékpáros centrum érintésével) a Velencei-tó (Balaton) vidéke közötti forgalmat szolgálják. Természetesen döntés kérdése, hogy ezt, vagy inkább egy nyugat-kelet irányú tengely kiépítését preferálja a megye (ez utóbbi lényegesen költségigényesebb lenne a megye földrajzi adottságai folytán).

A megye kerékpáros turizmus szempontjából sajátos helyzetben van, hiszen több nemzetközi útvonal is itt vezet át. Ahogy már említettem stratégiai döntést igényel, hogy vajon a nyugat-kelet (tehát a Bécs-Budapest) irányú közlekedési kapcsolatokat helyezi-e a megye előtérbe, vagy inkább az észak-déli (tehát a Komárom-Székesfehérvár) kerékpáros forgalomfejlesztést. A koncepció (zöldturizmus) ez utóbbira helyezi a hangsúlyt (nevesítve a Komárom-Tata-Tatabánya-Oroszlány-Velencei-tó között kiépítendő kerékpárutakat), lévén, hogy mind a Közép-dunántúli régió, mind a Vág-Duna-Ipoly Eurorégió szempontjából ennek lehet jelentősebb szervezőereje. Mindazonáltal a Duna-völgyi (Komárom-Esztergom-Visegrád) és az ezzel párhuzamosan haladó Győr-Bábolna-Tata-Tarján-Zsámbék útvonal kiépítése is lényeges volna. A kerékpáros turizmus fejlesztés szempontjából kulcsfontosságú feladatuk a tájékoztató és útvonaljelző infrastruktúrafejlesztés a megye egészében. Ez a kerékpárút-építések több százmilliós beruházásaihoz képest lényegesen kisebb költséggel megvalósíthatók. Ugyancsak a megye változatos domborzati adottságai (Bakonyalja, Vértes, Gerecse, Pilis) jó lehetőséget teremtenek a hegyi kerékpározás fejlesztésére. Napjainkban is egyre népszerűbb szabadidős tevékenység fellendítése részben a természeti értékek bemutatása szempontjából is jelentős a megye számára, másrészt az irányított fejlesztés(jól megtervezett nyomvonalak) révén megelőzhető számos természetvédelmi konfliktus, amelyek a spontán kialakuló útvonalak mentén óhatatlanul is előfordulnának. A kerékpáros turizmus fejlesztéséhez nélkülözhetetlen egyéb infrastrukturális elemek, szolgáltatások mielőbbi fellendítése érdekében azonban egy olyan ösztönzési-támogatási rendszer kialakítását tervezik, amelyet a vállalkozók bizonyos hitelkonstrukciók (kisebb részben vissza nem térítendő támogatások) formájában vehetnének igénybe.

Felkeresve Komárom-Esztergom megye önkormányzati hivatalát többlet információhoz nem igen jutottam. Számos kiadványt eljuttattak felém, illetve honlapjukon is figyelmembe ajánlottak pár dolgot, de ez megint csak arra enged

következtetni, hogy ebben a régióban nincs összehangolt fejlesztése a kerékpáros turizmusnak.

7. 3. 2. Túrakínálat

Ha a túrákat végigkerekesszük, közben átszelhetjük az ország legismertebb borvidékeit, betérhetünk egy-egy borospincébe, szüreti programon is részt vehetünk, de városnézés, gyógyfürdőzés, vadles vagy természetfotózás is tarkíthatja programjainkat.

Kék Túra a Vértesben

1. szakasz: Csókakő – Gánt Táv: 18, 6 km, szintkülönbség: 360 m
2. szakasz: Gánt - Mindszentpuszta – Kőhányáspuszta Táv: 12, 3 km, szintkülönbség: 290 m
3. szakasz: Kőhányáspuszta - Várgesztes - Szárliget vá. Táv: 17,6 km, szintkülönbség: 510 m

Pilis-Dunakanyar kerékpártúra

Táv: 130 km Túranapok száma: 2 nap *Útvonal: Budapest-Pomáz-Csobánka-Pilisszentkereszt-Dobogókő-Pilisszentlélek-Esztergom-Pilismarót-Dömös-Visegrád-Pilisszentlászló-Szentendre-Budapest*

Budapest-Bécs kerékpártúra

Túranapok száma: 3-4 nap *Útvonal: Budapest-Budakeszi-Páty-Zsábék-Szomor-Gyermely-Tarján-Agostyán-Tata-Kocs-Nagyigmánd-Bábolna-Bana-Bőnyréta-Győr-Jánossomorja-Hainburg - majd a Duna menti kerékpárút Bécsig*

Rövidebb kerékpártúrák

Tatabánya-Tata-Kocs-Komárom kb. 38 km

Tatabánya-Bajna-Tát-Esztergom kb. 50 km

Tatabánya-Majkpuszta-Oroszlány kb. 15 km

Tatabánya-Tata-Dunaalmás-Esztergom kb. 58 km

Tata-Környe-Oroszlány kb. 15 km

Tata-Kisbér kb. 38 km

Tata-Álmásfüzitő-Komárom kb. 20 km

7. 4. Veszprém megye

7. 4. 1. A megye értékelése kerékpáros turizmus szempontjából

Veszprém megye 3, 761 kilométer hosszú kiépített kerékpárútjaival jó lehetőségeket kínál a kerékpáros túrázáshoz. Erőnlétől, ízléstől függően mindenki találhat magának megfelelő terepet. A kellemes testedzés mellett a túrákon érdekes településeket látogathatunk meg, ritka műemlékeket, különleges természeti értékeket nézhetünk meg.

A megye északkeleti részét főleg azoknak ajánlják, akik a nagyobb megterhelést is vállalják. A kicsit kényelmesebb túrákat kereső kerékpárosok a legjobb lehetőségeket a Balaton-felvidéken és a megye nyugati felén találják.

Az utak állapota, a forgalom sűrűsége, a táj szépsége és az emelkedők nagysága alapján két igazán ajánlható biciklisparadicsom van a megyében. Az egyik a már ma is messze földön ismert Káli-medence. A másik ilyen biciklisparadicsom a Pápa és Tapolca közötti tengelytől nyugatra eső vidéken található. Itt is viszonylag kis forgalmú és többségében jó minőségű közutakon lehet kerekezni. A Somló-hegy és Noszlop vonalától északra eső sík terület kimondottan ajánlható a túrázást most kezdők, vagy újrakezdők számára. A déli rész már kicsit megerőltetőbb, de itt is csak néha kell leszállni, hogy sétálás közben új erőt gyűjtsünk a továbbhaladáshoz.

7. 4. 2 Fejlesztési tervek

Veszprém megye turisztikai koncepciójában fellelhetjük a kerékpáros turizmusra vonatkozó fejlesztési terveket. A megyében az aktív termék esetében az attrakció részben természeti értékekre épül, legfontosabbak a tájképi adottságok (pl. Balaton, Bakony), a klíma, a víz, az egyedi természeti értékek, melyek a tevékenységek környezetét biztosítják. Jelentős emellett a szabadidős tevékenységek alapjául szolgáló infrastruktúra (pl. kerékpár-, túra- és lovasútvonal hálózat, információs hálózatok), illetve az erre épülő szolgáltatások (pl. sporteszköz-tárolás, szerviz) megléte. Rövidtávú

elképzeléseik (2004. évi szezonra) a szervezetfejlesztés, útvonal-kijelölés, infrastruktúra-fejlesztés, információs hálózat javítása, minősítési rendszer(ek) kialakítása volt. Középtávon (2004-2006) az attrakciófejlesztést, szolgáltatásfejlesztést, programszervezést jelölték meg. Hosszú távú feladataik (2007-2010) az infrastruktúra további fejlesztése, a magasabb színvonalú programok infrastrukturális háttérét biztosító kiszolgáló létesítmények (pl. kikötő, szerviz, kölcsönző), sportpályák, sportlétesítmények kiépítése (pl. uszoda, strandröplabda pálya) Sajnos ezek a magas beruházásigény miatt hosszabb távon valósítható meg. Nyelvi mutációk. Az aktivitást célzó turisztikai attrakciók, élményszolgáltatások, programok több nyelven történő “fogyasztása”. Az idegen nyelvű interpretáció magában foglalja a többnyelvű tájékoztató táblák, térképek, információs kiadványok kialakítását.

7. 4. 3. Túrakínálat

A megye négy túraútvonalat ajánl, melynek végigkerekézése során



megismerhetjük a legérdekesebb tájegységeket.

A túrák – az utolsó útvonal befejező harmadát leszámítva – kis forgalmú közutakon haladnak.

Az irányokat úgy választották, hogy lehetőség szerint csak kisebb megterhelést okozzanak a szintkülönbségek. Komolyabb emelkedőkre így inkább csak az első útvonal legelején és a 3. túra közepén lehet számítani.

1. túra Zirc – Bakonybél – Pápa Hossza: 45 km

2. túra Pápa – Somló-hegy – Devecser – Sümeg Hossza: 56 km

3. túra Sümeg – Tapolca – Káli-medence – Nivegy-völgy – Nagyvázsony Hossza: 50 km

4. túra Nagyvázsony – Balatonfüred – Balatonakarattya Hossza: 53 km

Ezen kívül a Veszprém megyei turisztikai ajánlóban található néhány túrajavaslat:

- Veszprém-Tótvázsony-Nagyvázsony-Kővágóörs-Salföld-Ábrahámhegy(51km)
- Révfülöp-Balatonszepezd-Zánka-Balatonudvari-Örvényes-Aszófő-Tihany (27km)
- Balatonfüred-Csopak-Alsóörs-Balatonalmádi-Balatonfüzfő-Balatonkenese-Papkeszi-Berhida-Pétfürdő-Várpalota-Tés (66km)
- Veszprém-Márkó-Bánd-Herend-Szentgál-Úrkút-Ajka-Magyarpolány (44km)

7. 5. Fejér megye

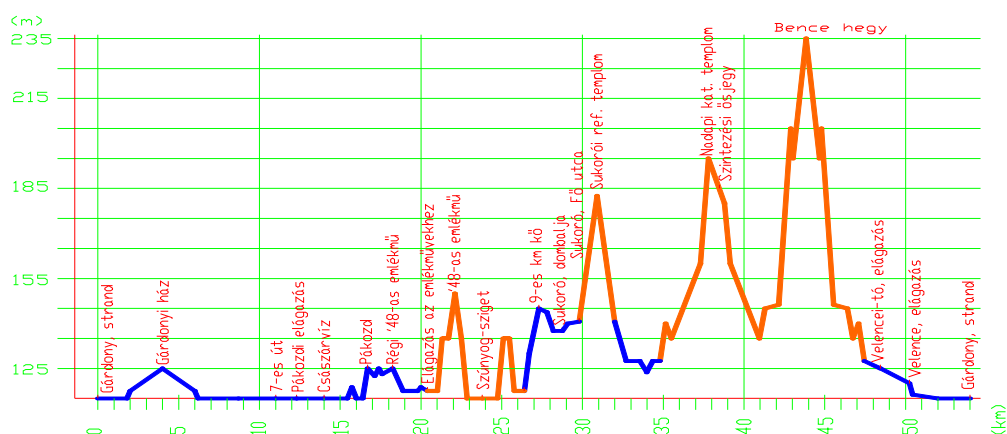
7. 5. 1. A megye értékelése kerékpáros turizmus szempontjából

Szinte minden stratégiai, operatív, területfejlesztési, környezetvédelmi programban néhány pár sorban megemlítik a kerékpáros fejlesztések pozitív hatását ill. szükségszerű a jövőben sokat ígérő turizmus fajtát, de konkrét fejlesztési tervek nincsenek. Számos pályázati lehetőségről olvashatunk mind a fejér megyei portálon, mind a térségi honlapokon, melyek megnyerése következtében számos kerékpár útvonal épült ki ill. fog kiépülni a jövőben. Sajnos pontos adatot sehol nem találtam hány km kerékpáros útvonallal rendelkezik a megye. A tourinform irodákban nem tudtak segíteni, az önkormányzatok, pedig nem válaszoltak megkeresésemre.

7. 5. 2. Velencei-tó

Amint már az elején említettem a Közép Dunántúli régióban található a festői környezetben fekvő Velencei-tó. A kerékpáros útvonal Gárdony – Agárd – Pákozdi – Sukoró – Velence – Nadap – Velence (*Kápolnásnyék*) – Velencefürdő – Gárdony. Táv kb. 55 km, 1 túranap. A túrára jellemző hogy a tó déli oldala sík terep, míg az északi dimbes-dombos, emelkedőkkel tarkított. Közepesen nehéz túra. Mindenképpen váltós, többsebességű kerékpár ajánlatos. A tó nyugati oldalán lévő út aszfaltminősége nem a legjobb, a '48-as új pákozdi emlékműnél a burkolat hiányos, valamint a nadapi Szintezési ősjegyhez kövezet földút vezet. Hiába kerestem interneten, hiába kerestem fel a helyi tourinform irodákat mindenki csak azt válaszolta, hogy igen körbe lehet kerékpározni a velencei tavat. Se, térképet se prospektust, semmit nem tudtak adni. Azt javasolták, hogy keressék fel kerékpárosokat. Így találtam rá Tóth Péterre, aki számos kerékpárbarát és természetjáró egyesület tagja. Eljuttatott nekem egy beszámolót:

14. ábra



„A túra a Velencei-tó körül halad, hol néhány méterre, hol pedig attól távolabb. A tó körüli túra leegyszerűsíthető csak a tókorra (a szintjelzésen kézzel jelölve), mely látnivalókban szegényes, de például edzésre kiválóan alkalmas. Ha sok időt töltünk itt érdemes egyszer tókört a másik irányba is végig csinálni. A kör így csupán 28 km hosszúságú és körülbelül 280 m-es teljes szintkülönbséget tartalmaz.”

7. 5. 3. Túrakínálat

Fejér megye kerékpár-túrázási lehetőségéről egyetlen egy kiadványban olvashatunk. Ez a Körbe-karikába Baranya, Fejér és Tolna megyében.

Ebben összesen 15 darab leírást kapunk.

Ezek a következők:

- „2000 év egy nap alatt” Székesfehérvár-Fövenypusztá-Tác-Szabadbattyán-Sárpentele-Székesfehérvár (28, 5km)
- „Móri-völgy” Székesfehérvár-Fehérvárcsurgó-Bodajk-Csókakő-Székesfehérvár (59km)
- „Pákozdi csata” Székesfehérvár-Kisfalud-Pákozdi-Sukuró-Nadap-Lovasberény-Pátka-Székesfehérvár (64km)
- „Nadásdladányi kör” Székesfehérvár-Szabadbattyán-Tác-Szabadbattyán-Kőszárhegy-Polgárdi-Jenő-Nadásdladány-Sárkeszi-Sárszentmihály-Sárpentele-Székesfehérvár (59km)

- „Családi kiruccanás Pákozdra” Székesfehérvár-Kisfalud-Pákozdt-Kisfalud-Székesfehérvár (24km)
- „Körbe-karikába” Székesfehérvár-Sárpentelle-Sárszentmihály-Csór-Bakonykúti-Guttamási-Fehérvárcsurgó-Bodajk-Csókakő-Kincsesbánya-Iszkaszentgyörgy-Székesfehérvár (86km)
- „Nevezetes kerékpáros túra” Székesfehérvár-Csala-Pátka-Lovasberény-Nadap-Sukuró-Pákozdt-Arborétum-Pákozdt Bella-tó-Kisfalud-Székesfehérvár(72km)
- „Körtúra megyénk legszebb helyein” Székesfehérvár-Zámoly-Gánt-Csákvár-Lovasberény-Nadap-Velence-Gárdony-Agárd-Dinnyés-Pákozdt-Székesfehérvár (73km)
- „A Móri árok kastélyai” Mór-Balinka-Bodajk-Fehérvárcsurgó-Kincsesbánya-Iszkaszentgyörgy-Székesfehérvár(45km)
- „Dunaújváros-kulcstúra”Dunaújváros-Rácalmás-Kulcs-Rácalmás-Dunaújváros (35km)
- „Dunaújváros- Dunaföldvár túra” Dunaújváros-Nagyvenyim-Mezőfalva-Kisszentmiklós-Baracs-Nagyvenyim-Dunaújváros (46km)
- „Mezőföldi túrák I.” Rétimajor-Sáregres-Simontornya-Igar-Mezőszilas-Dég (36km)
- „Mezőföldi túrák II.” Dég-Káloz-Soponya-Tác-Soponya-Kisláng-Mátyásdomb-Enying(54km)
- „Mezőföldi túrák III.” Enying-Kabókapusztá-Lajoskomárom-Mezőkomárom-Felsőnyék-Magyarkeszi-Nagyszobony-Iregszemcse-Tamási (45km)
- „Két keréken Gorsiumban” Szabadbattyán-Tác-Gorsium-Szabadbattyán(25km)

7. 6. Összegzés

Központi fekvése, jól megközelíthető volta, természeti adottságai páratlan előnyöket biztosítanak a térségnek, ami azonban nincs kihasználva meglátásom szerint. Éppen ezért, sokan csak átvonulnak a tájon, és legfeljebb az útikönyvekben felsorolt látnivalóknál időznek. Fejér megye vendégszerető házigazdái azonban ennél többet ajánlanak. Nemcsak a jópénzű utazóknak, hanem a fiatal gyalogos, bakancsos-hátizsákos, kerékpáros turistáknak is. A szép tájakon a természet közelségét élvezhetik, tanulmányozhatják sajátosságait, és útközben, a történelmi helyszíneken vagy múzeumokban rácsodálkozhatnak a csak tanulmányokból ismert helyszínekre, dokumentumokra. A Velencei-tó selymes vizének simogatása, a sportolási lehetőségek, a Meleg-hegy, a Vértes és a keleti-Bakony romantikus turistaújtjai testet-lelket üdítő időtöltést kínálnak. A megyeszékhely, a szédületes iramban fejlődő Székesfehérvár történelmi, művészeti értékei, sokszínű kulturális és napi élete szinte minden évszakban ajánl érdekes időtöltést, eseményt vagy látnivalót.

8. Dél- Dunántúl

8. 1. Régió jellemzői

A régiót alkotó három megye: Baranya, Somogy és Tolna. A megyék fejlődése már régóta összefonódik, s nemcsak a földrajzi szomszédság, hanem a hasonló történelmi örökség és szellemiség, sőt gazdaságuk fejlődése által is. A Magyarországra jellemző szinte valamennyi tájtípus megtalálható itt. A Duna, Dráva folyók és Európa legnagyobb tava, a Balaton által határolt régió meghatározó arculatát a pannon látkép legjellemzőbb eleme, a völgyekkel tagolt dunántúli lankák panorámája adja. Az erdő borította dombok a folyók mellett alföldi síksággá változnak, két "sziget", a Villányi-hegység és a Mecsek, azonban kiemelkedik a szelíden dimbes-dombos tájból. A régió turisztikai adottságai kiemelkedők. A terület igen gazdag termál- és gyógyvizekben, s ez kiváló lehetőséget kínál az idegenforgalom számára. Nem véletlen, hogy a régió rövid távú programjának egyik prioritása a gyógyturizmus fejlesztése. Gemenc, a Duna-Dráva Nemzeti Park, vagy a Belső-Somogy természeti szépségei és ritkaságai az ökoturizmus, a hagyományörzés bemutatása, a változatos események és fesztiválok sora pedig a kulturális turizmus iránt érdeklődőknek nyújt kikapcsolódást. Ennek köszönhetően a Dél-Dunántúl hazánk harmadik legnépszerűbb, leglátogatottabb régiója. Földrajzi helyzeténél fogva a Dél-Dunántúli Régió Magyarország déli kapuja, s mint ilyen fontos szerepet játszik külkapcsolatainkban, hiszen Horvátországon át az Adria felé lehetősége van bekapcsolódni a déli, dél-nyugati országok együttműködésébe. Dél-Dunántúl határozott célokkal, a rendelkezésére álló lehetőségek folyamatos bővítésével bizonyítani kívánja, hogy az országos fejlesztési folyamatokba megfelelően integrálódva meg tudja tenni a megfelelő lépéseket afelé, hogy valóban "derűs és dinamikus" régióvá váljon.

8. 2. Kerékpárral a Dél -Dunántúlon

8. 2. 1. A régió értékelése kerékpáros turizmus szempontjából

A Dél-Dunántúl ideális adottságainak köszönhetően alkalmas a kerékpározáshoz, mely a relatív alacsony szintkülönbségek mellett a változatos szépségű tájakon vezeti a turistát. A nemzetközi kerékpáros „főútvonala”, az EuroVelo hálózat egyik magyarországi szakasza a régiót érintve halad.

A dél-dunántúli régióban számos kisebb-nagyobb a természetjáráshoz, kerékpározáshoz kapcsolódó egyesület, szervezet, klub működik részben vállalkozásként, részben társadalmi munkában (Kaposvári TTE Kerékpáros Szakosztálya, Paksi Túrakerékpáros Egyesület, Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub, Környezetünkért Alapítvány, sportegyesületek stb.). Területi hatókörük változó, legtöbbjük nem lépi túl a székhely szerinti település határát, vagy annak szűkebb környezetére korlátozódik. Az egyik legfigyelemre méltóbb szervezet a Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub. Ezt a későbbiekben bővebben bemutatom. A Természetbarát Szövetség városonként (Pécs) és megyénként is szerveződött, 2000. szeptembere óta pedig a három megyei szervezet regionális szövetségbe lépett. E szervezetek tevékenységi köre az alapszabályzatok szerint igen szerteágazó. A gyakorlatban az érdekérvényesítéstől kezdve a természetjárás, természet- és környezetvédő szemlélet kialakításán, népszerűsítésén keresztül a túrázás, táborozás, versenyek megszervezéséig, lebonyolításáig és kereskedelmi tevékenységig terjed.

Dél-Dunántúlon 1996-ban Somogy megyében épült ki legtöbb kerékpárút (kb. 48 km), ezt követte Baranya megye (kb. 28 km) végül Tolna megye (kb. 23 km). A régió kerékpárútjaira jellemző, hogy rövidek, széttöredezettek, nem alkotnak összefüggő rendszert. A kerékpárutak továbbépítését több tényező nehezíti. A kerékpárutakra fordítható központi keret országosan évente kb. 150-200 km útvonal építésére elég, melyet sok esetben járdaépítéssel kapcsolnak össze. Sok önkormányzat korlátozott anyagi teherbíró képessége nem teszi lehetővé, hogy éljenek e lehetőséggel, különösen azért, mivel a kerékpárút építést nem tartják elsődleges fontosságúnak. Ehhez

járul hozzá, hogy a kerékpáros turizmusból származó bevételeket nem tekintik a beruházás nagyságrendjével arányosnak. E felfogás, az erőforrások hiányával párosulva nem teszi lehetővé egységes, összefüggő kerékpárutak középtávú programozását.

Kerékpár túra útvonalak a régióban jelenleg is nagy számban találhatóak. Túrázásra alkalmas, hosszú kerékpárutak a területen sajnos még nem épültek ki. Egymástól független, rövid szakaszok sokfelé találhatóak. A kerékpározás szempontjából szerencsés adottsága e vidéknek az aprófalvas településjelleg, melynek vonzata a sűrű, de többnyire kisforgalmú mellékúthálózat. Egyszámjegyű útvonal egy húzódik át a területen, a 6-os számú, Budapest - Pécs - Barcs főút. Ennek nagy részén a kerékpározás tilos, s a nagy forgalom miatt e tilalmat kijátszani sem érdemes. Bonyhádtól Pécs határáig jól járható a főút régebbi pályája, mely az újjal párhuzamosan fut, s forgalom



alig van rajta, szinte kerékpárútnak tekinthető. A mecseknádasdi kaptatón (169. 030 - 171.970 szelvények között), és Pécs előtt, a vasasi elágazástól a városig (189.150 - 196.600) be kell hajtani az autók közé, mert ezeken a szakaszokon már nincs meg a régi út. A kerékpározás itt nem tiltott, s az út három, ill. négysávos, tehát az

autósoknak lehetőségük van a kerékpárosok biztonságos kikerülésére. Pécs és Barcs között a 6-os út forgalma lényegesen kisebb, mint a Pécs előtti szakaszon, a kerékpározás megengedett rajta, de különös élvezetnek nem mondható.

A kétszámjegyű utak szintén nem igazán ajánlhatók kerékpározásra, bár, ahol elkerülésükre nincs lehetőség, egy-egy rövid szakaszon a túraútvonal mégis ezeken halad keresztül. A kétszámjegyű utakon általában nincs tiltás a kerékpárosok számára, legfeljebb időbeni korlátozás (6-9 és 16-20 óra között tilos, máskor szabad). A mellék- és bekötőutak általában jól használhatók, a túrákat legnagyobb részben ezeken haladnak végig.

A Mecsekben és a Zselicben (sorompóval elzárt) erdészeti magánutak is vannak, ezek a

legideálisabb túraútvonalak, főleg családoknak, gyerekekkel túrázóknak. A kerékpározás ezeken megengedett, de a tulajdonos esetleges külön előírásait figyelembe kell venni. Ha a túrázó kerekeseket autó is kíséri, annak áthaladása engedélyhez és/vagy úthasználati díj megfizetéséhez kötött is lehet. A földutak kerékpáros forgalmát a mezőgazdasági területeken senki sem korlátozza. Az erdőben azonban csak az erdőgazdálkodó (tulajdonos) által engedélyezett utakon lehet kerékpározni, A kerékpározást a területileg illetékes Nemzeti Park igazgatósága is korlátozhatja, ha a terület védelme ezt indokoltá teszi. A Mecsek Turistatérképe jelöli a kerékpározásra igénybe vehető erdei (turista) utakat. A régió egyéb területein ez a kérdés még nem rendezett. A folyók árvízvédelmi töltésén a kerékpározást (az intenzív árvédekezés időszakát kivéve) a kezelő Vízügyi Igazgatóságok engedélyezték. Dél-Dunántúl domborzata változatos. A folyók közelében sík, könnyen biciklizhető, a Mecsekben komoly meredekségű, hegyi utak, a terület más részein dimbes-dombos terep várja az izommotorral közlekedőket. A túrákra általában sebességváltós kerékpárral célszerű elindulni, az árvízvédelmi gátakon az MTB, vagy trekking jellegű bringák használhatók.

8. 2. 2. Fejlesztési tervek

2000-ben PTE Földrajzi Intézet közreműködésével kidolgozták Dél-Dunántúl turizmusfejlesztési koncepcióját és stratégiai programját. A program célja elsődlegesen a turisztikai célú kerékpározás feltételrendszerének kialakítása.

A program célja: A régió turisztikai kínálatának növelése, új piaci szegmensek megjelenése. A kerékpáros turizmus alapinfrastruktúrájának, fogadóbázisának kialakítása. Kerékpáros turisztikai alapkutatás, statisztikai adatbázis kialakítása és fejlesztési stratégia kidolgozása révén a kerékpáros turizmus kínálat színvonalának emelése, vendégforgalom növekedése, szezonáltság csökkentése, bevétel növekedés, munkahelyteremtés, fenntartható turizmusfejlesztés.

Sajnos a szervezeti háttér jellemzője, hogy sokszínű de individualizált, nem alakult ki együttműködés hajlam, nincsenek közös célok. Az egyik céljuk, hogy a meglévő szervezetek közül kiválasszák azt, melyik lehet alkalmas térségi szintű

menedzselési feladatok ellátására. Az viszont tudják, hogy a meglévő struktúrában nincs olyan szervezet, amelyik tevékenységi körét regionális szintre kiterjesztve képes a kerékpáros turizmus érdekeit hatékonyan képviselni, noha vitathatatlan, hogy gyakorlati tevékenységükből adódóan fontos információs forrást jelentenek. A kerékpáros turizmus tervszerű fejlesztéséhez tehát egy olyan alulról szerveződő, érdekképviselői, szakmai szervezet megalakítását szorgalmazzák, amely kifejezetten e turisztikai ágazat érdekeit szem előtt tartva, regionális léptékben fejti ki tevékenységét. Mivel a kerékpáros turizmus nem köthető jól körülhatárolható szolgáltatókhoz, létesítményekhez, ezért az egyesület leendő tagjait területi alapon kell megválasztani, így tehát elsősorban az önkormányzatokra, illetve önkormányzati társulásokra célszerű támaszkodnia.

Másik feladat, hogy mivel a kerékpárutak egyik legfontosabb célja a gépjármű forgalom és a kerékpáros közlekedés szétválasztása, ezért elsősorban a nagy forgalmú utak mentén létesített kerékpárút –építések élveznek prioritást, különösen azok, amelyek illeszkednek a KVM által kidolgozott kerékpárforgalmi hálózatfejlesztés országos és kiemelt regionális kapcsolati elemeihez. A jövőben a kerékpárút hálózat mozaikszerű továbbépülése prognosztizálható. Úgy gondolják a program megalkotói, hogy lehetőség van viszont e folyamat tervszerű irányítására akkor, ha a kerékpárutak rendszerét kisforgalmú utakkal és árvízvédelmi töltéseken vezető útvonalakkal kombinálva alakítják ki a főbb prioritások mentén. A prioritások meghatározása a program végrehajtásáért felelős szervezet feladata – a KVM elképzeléseinek figyelembe vételével –, melyet részleteiben regionális kerékpárturizmus fejlesztési programban kell kidolgozni, széleskörű egyeztetés és az érintettek jóváhagyása mellett.

Harmadikként a szolgáltatásokat említeném. Nagyrészt piacfüggők, vállalkezési alapon nyugszanak, azonban tevékenységük, szolgáltatásaik színvonala ellenőrizhető. Ezért a program célja többek között a szolgáltatások bővítésének, színvonalának emelése ill. egyedi elbírálás alapján támogatása.

8. 2. 3. A régió jövőképe

Megismerhetővé és tervezhetővé válik a kerékpáros turizmus a régióban, a szervezeti háttér megteremti a regionális összefogás lehetőségét, a közös érdekvédelmet. Kialakul a kerékpárturizmus regionális menedzsmentje. Biztonságos kerékpáros közlekedés, jól kialakult szolgáltatási-szolgáltatói háttér, információ.

8.3. Dél-Dunántúli Kerékpár-turisztikai Közhasznú Egyesület

2001 nyarán a program célkitűzése alapján alakult meg a Dél-Dunántúli Kerékpár-turisztikai Közhasznú Egyesület. Az alapítók tagok között megtalálhatók kistérségi társulások, magánszemélyek, egyesületek, illetve vállalkozások. Tagjaik közzé elsősorban azon önkormányzatokat, társulások tartoznak, amelyek térségükben a kerékpáros turizmushoz kapcsolódó fejlesztéseket terveznek. Minthogy a kerékpáros turizmus lényegéből következően térségi együttműködést igényel, fontosnak tartják az elképzelések koordinálását, illetve az önkormányzatok tehermentesítését különféle feladatok átvállalásával. Az Egyesület főbb céljai az alábbiakban összegezhetők:

Az egészségmegőrzésben, a szabadidő aktív és kultúrált eltöltésében kulcsszerepet játszó testmozgás, ezen belül a kerékpáros közlekedés és kerékpáros turizmus feltételrendszerének megteremtése Baranya, Somogy és Tolna megyében. Egészséges életmódra nevelés, ezáltal környezetvédő és természetvédő szemlélet kialakítása. A kerékpáros turizmus regionális szintű menedzsmentjének biztosítása. A települési önkormányzatok, önkormányzati társulások, megyék, a régió és a nemzeti, nemzetközi szinten megfogalmazott kerékpárturizmus-fejlesztési elképzeléseinek összehangolása. A regionális turisztikai és közlekedési kutatásokhoz kapcsolódóan a kerékpárturizmus piacának kutatása, fejlesztési irányainak meghatározása és azok megvalósítása. Marketingtevékenység folytatása (marketingkutatások, elemzések; termékfejlesztés; promóciós programok szervezése, lebonyolítása /pl.:vásár képviselő, road show-k bel-és külföldön/; promóciós eszközök megvalósítása /kiadványok, weblap, multimédiás CD, plakátok, egyéb vizuális ill. audiális reklám anyagok, spot-ok/). A tagság és általában a kerékpárral közlekedők képviselete a helyi-, városi-,

megyei-, regionális és országos hatóságok, közlekedési környezetvédelmi és turisztikai szervezetek előtt. A fenti célok megvalósításához források felkutatása és igénybe vétele, az ehhez szükséges pályázati projektek elkészítése és elkészíttetése. Szerettem volna az egyesület tagjaival hasonló interjút készíteni, mint a nyugat-dunántúliakkal, de elfoglaltságukra hivatkozva nem kaptam lehetőséget kérdéseim feltevésére.

8. 4. Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub

Arató Csongor (kerékváros szerkesztője) elmesélte nekem mi a klub feladata, mivel foglalkoznak, és mi tartozik a hatáskörükbe. 1990-ben néhány pécsi bringásban merült fel egy kimondottan az egészséges életmódot célzó, szélesebb kör számára nyitott kerékpáros szervezet létrehozásának gondolata. Egy olyan szervezeté, amely azoké, akik nem a versenyzés megszállottjai, de szabadidejükben szívesen ülnek kerékpárra. A Baranya Megyei Természetbarát Szövetség támogatásával 1991 nyarán megalakult a Pécsi Túrakerékpáros Klub, mely azoknak a 12 és 99 év közötti kerékpárosoknak kíván a bázisává válni, akik nem a versenyzés megszállottjai, de szabadidejükben szívesen ülnek kerékpárra. 1995 decemberében Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub néven önálló bejegyzett egyesületté alakult. A klub a lakosság, elsősorban a fiatalok számára kíván lehetőséget és segítséget nyújtani a sportos életmód kialakítására, a szabadidő kultúrált eltöltésére.

Tevékenységük fontos eleme a környezetvédelem, ezen belül a társadalom autócentrikus gondolkodásmódjának megváltoztatása, a kisebbségben lévő kerékpárosok érdekvédelme. A Klub nyilvánosan meghirdetett kerékpáros rendezvények szervezésével járul hozzá a kerékpározás népszerűsítéséhez, a fiatalok "autófüggetlen" gondolkodásmódjának kialakításához. Tavasztól ősziig minden hétvégén nyilvánosan meghirdetett ingyenes programokkal várják az érdeklődőket. A PTKK és a Környezetünkért Közalapítvány négy éve közös programot indított a városi kerékpározás - mint a közlekedés egyenrangú résztvevője - elfogadtatására. Ennek főbb elemei a következők: Kerékpáros demonstrációkat szerveznek a közvélemény és a városi vezetők meggyőzésére. Ezek közül a hagyományos Föld-napi és Autómentes napi kerékpáros felvonulást érdemes kiemelni. Minden évben tavasszal "évadnyitó"

kerékpáros konferenciát rendeznek meghívott előadókkal. Kerékpáros közvélemény-kutatást végeznek, tablókat készítenek, szórólapokkal próbálják meggyőzni a lakosságot a kerékpározás előnyeiről. Hatodik éve szerkesztik és terjesztik a pécsi bringások ingyenes újságját, a Kerékvárost-t. Négy éve önálló honlappal is jelen vannak a világhálón. Aktívan részt vesznek Pécsen az Autómentes Napok programjában, szervezésében. Tanulmányokat készítenek Pécs város és vonzáskörzete kerékpáros közlekedésének megoldásáról. 1996-ban szorgalmazásukra épült meg a Pécs belvárosát a 40-ezer lakosú Siklói városrészszel összekötő kerékpárút első szakasza. 1998-ban elkészítették a városi kerékpár-úthálózat részletes megvalósíthatósági tanulmánytervét, melyet az Önkormányzat határozatban rögzített. Elemzést készítettek a pécsi és baranyai kerékpáros balesetek előfordulásáról. Tanulmányokat írtak több baranyai idegenforgalmi terület kerékpárút-hálózatára (Villány-Siklói borút, Pécs-Orfű, Drávamenti kerékpárút, Pécs-Harkány kp. út). Kezdeményezésükre és javaslataik alapján a Mecseki Erdészeti RT és a Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatósága kijelölte a kerékpározható erdei utakat a Mecsekben (Erdőtörvény), melyeket a Mecsek Turistatérképe is feltüntet, helyszíni jelölésüket klubtagjaik folyamatosan végzik.

Közreműködtek a "Kerékpártúrák Magyarországon" c. térképatlasz, valamint egyéb, regionális, idegenforgalmi (kerékpáros) kiadványok elkészítésében. A környezetkímélő közlekedés propagálása mellett 2000-ben, KAC támogatással programot indított az illegális hulladék-lerakóhelyek felderítésére. Ennek lényege, hogy a klubtagok a túrák során, térképen jelölik, fényképekkel és jegyzőkönyvvel dokumentálják a szemét lerakóhelyeket a Környezetvédelmi felügyelőség számára. Ezzel azt remélik, hogy azok a fiatalok, akik részt vesznek ebben a munkában, később nem állnak be a szemetelők sorába. Az 1997-es Erdőtörvény értelmében az erdőben kerékpározni csak az arra kijelölt úton szabad. Mivel az erdőben ez idáig nem voltak i kijelölt utak, a klub javaslata alapján az új Mecsek turistatérképen már láthatók az erdei kerékpározásra engedélyezett útvonalak. 1999-ben kezdték meg ezek kifestését az erdei utakon.

8. 5. Kerékpártúra kínálat

8. 5. 1. Kastélytúra

A túra útvonala a régió jellemző tájegységeivel ismerteti meg a kerékpárost, úgy, hogy az egyes etapok végén egy-egy történelmi levegőjű kastélyszállóban pihenheti ki fáradalmait. Útvonal: Fonyód - Kaposvár - a zselici erdő - Belső-Somogy - Szigetvár - az Ormánság - Pécs - Pécsvárad - a Mecsek hegyi útjai - a tolnai dombvidék Szekszárd. A túra teljes távja: 405 km, mely 9 napot ölel fel.

8. 5. 2. “Három-folyó-kerékpártúra”

A nemzetközi “Három-folyó-kerékpártúra” régióba eső szakasza. Az ausztriai Mura-kerékpárút most készülő meghosszabbítása Szlovénián, majd a Dél-Dunántúlon keresztül - a Mura és a Dráva mentén - a Dunáig (Mohács). A régiókba eső szakasz útvonala: Gyékényes - Curgó - Berzence - Bélavár - Vízvár - Babócsa - Barcs - Darány - Kastélyosdombó - Tótújfalu - innen tovább a Dráva árvízvédelmi töltésén: Drávasztára - Mailáth-pusztá - Keselyősfapuszta, tovább kisforgalmú közúton: Matty - Siklós (kitérési lehetőség Siklósról: Harkány 5 km, kerékpárút, vagy Máriagyúd 2 km, kerékpárút) - Nagytótfalu - Kisharsány - Nagyharsány - Villány - Bóly - Nagynyárad - Sátorhely - Kölked - Mohács.

Dunca Jánostól (DDRFÜ) megtudhattam, hogy 2005-ben a Dél-Dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökségnek az EUROVELO kerékpáros túraútvonal részeként működő, majdan Barcsot és Mohácsot összekötő szakasz kijelölésére készített pályázata sikerrel vette az akadályt. Ahogy már korábban említettem Magyarországon az elmúlt években jelentős részben kijelölték a Duna folyó mentén a kerékpáros túraútvonalat, mely az EUROVELO kerékpáros túraútvonal részeként működik. Ugyanígy kiépült az EUROVELO részét képező Három folyó (Mura-Dráva-Duna) kerékpáros túraútvonalnak az Ausztrián, Szlovénián és Horvátországon áthaladó szakasza. A most beadott pályázat a két útvonal összekötését, a hiányzó szakaszok kijelölését tűzte ki célul maga elé, mellyel a nemzetközi kerékpáros idegenforgalom vérkeringésébe kapcsolható be a térség. A Közlekedési és Vízügyi Minisztérium által kiadott tervek szintén javasolják a térségben kerékpáros túraútvonal fejlesztését. A projekt a Dél-Dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség Kht. koordinálásával a határmenti régiók szoros együttműködése révén valósul meg. A kerékpáros túraútvonal teljes

megvalósításához szükség van a hiányzó horvátországi szakasz (Pitomacsa-Barcs), valamint a teljes magyar oldali határmenti szakasz (Murakeresztúr-Mohács) kijelölésére. A projekt keretében a Barcs-Mohács szakasz kijelölése történik meg, mely több mint 120 kilométernyi táblákkal ellátott kerékpáros túraútvonalat takar. A további magyar és horvát szakaszok esetében a kijelölendő túraútvonal meghatározására megvalósíthatósági tanulmány készül. A térség erőssége az érintetlen természeti környezet, a Dráva folyó közelsége, a sokszínű és gazdag növény és állatvilág, kulturális és etnikai sokszínűség, valamint a horvát oldalon meglévő kerékpáros túraútvonal-szakasz (Légrád-Pitomacsa). Lehetőség nyílik közös termékek és szolgáltatások kifejlesztésére, valamint egy integrált, határon átnyúló idegenforgalmi kínálat megteremtésére, a Duna-Dráva Nemzeti Park területeinek kulturált bemutatására, a helyi vállalkozók és önkormányzatok bevonására a termékfejlesztés folyamatába. Ennek a túraútvonalnak a kiépítésével hatalmas lehetőség nyílik a fentiekre fogékony, a természetközeli körülményeket előnyben részesítő ifjúsági csoportok, kerékpáros klubok, családok előtt szabadidejük tartalmas eltöltésére. A projekt lezárását követő évben kb. kétezer kerékpáros turistára számítanak a szakértők, melyek száma évente kb. ötszázzal növekedhet.

Az útvonal előnyeit a határmenti térségben élő lakosság és vállalkozók köre is élvezheti, a kerékpáros turisták igényeinek megfelelő vendéglátó-ipariszolgáltatások, szállásadás, kerékpárjavítás, és kapcsolódó turisztikai kínálatok biztosításával, fejlesztésével komoly idegenforgalmi bevételre számíthatnak.

Ennek megfelelően a túraútvonal szakaszok kijelölésén túlmenően a projekt egy egységes, a Dráva két oldalának kerékpár-turisztikai lehetőségeit és kínálatát, valamint a térség nemzetközi turisztikai hálózathoz történő kapcsolódását bemutató kerékpár-turisztikai marketingstratégia kidolgozását, valamint az ehhez szükséges marketingeszközök kialakítását is tartalmazza. A színvonalas szolgáltatások elengedhetetlen feltétele szakszerű túravezetés, melyet szakképzett túravezetők képzésével biztosít a szervezet .

A Duna-Dráva Nemzeti Parkkal, a Baranya Megyei Önkormányzattal, valamint a horvátországi Verőce-Dráva Menti Zsupánsággal és Kaproncai Turisztikai Hivatallal közösen megvalósítandó „Három folyó kerékpáros túraútvonal létrehozása” elnevezésű

projekt teljes költségvetése több mint 57 millió forint, melyből a most megnyert Szlovén-magyar-horvát háromoldalú INTERREG IIIA szomszédsági program 54 millió 376 ezer forintot biztosít.

8. 5. 3. Borút kerékpártúra

Dél-Baranya tradicionális vörös- és fehérbor-termelő vidékét bejáró túra. Útvonal: Villány - Villánykövesd - Palkonya - Újpetre - Vókány - Siklós (kitérés lehetőség Harkányba és/vagy Máriagyúdre) - Nagytótfalu - Kisharsány - Nagyharsány - Villány. A túra teljes távja, jellege: 42 km, dombvidék

8. 5. 4. Tolnai vártúra

A túraútvonal Szekszárdról indulva a Sió-Sárvíz völgyét, majd a Tolnai Dombságot járja be útba ejtve a környék nevezetes várait, Simontornyát és Ozorát. Ozora után a kettéágazó túraútvonal egyik ága Tamásit (termálfürdő) is érinti. Útvonal: Szekszárd - Tolna - Fadd - Biritópuszta - Paks - Németkér - Cece - Simontornya - Ozora - Pincehely - Keszőhidegkút - Gyönk (alternatív lehetőség: Ozora - Fürged - Tamási - Regöly - Gyönk) - Szakadát - Hőgyész - Závod - Kisvejke - Aparhant - Bonyhád - Alsóbörzsöny - Mőcsény (kitérés lehetőség: Grábóc 4 km.) - Szálka - Szekszárd. A túra teljes távja, jellege: 190 km, dombvidék

8. 5. 5. Sárrét - Gemenci kör

A népviseletéről híres Decs, és a Gemenci erdő a túra célpontjai. Útvonal: Szekszárd - Őcsény - Decs - Sárpilis - Bátaszék - Pörböly - a Gemenci Erdő mentén a dunai védgáton - Keselyűs - Báránfok - Szekszárd. A túra teljes távja, jellege: 60 km, sík

8. 5. 6. Mecseki csavargás I.

A Mecsek hegység néha meredek, de mindig szép útjain. Útvonal: Pécs - Bogád - Hird - Dombay-tó Pécsvárad - tovább kezdetben meredek, de szép, és többnyire forgalommentes erdészeti úton - Zobákpuszta (Komló része) - Koszonyatető - Árpádtető - Lapis - Remete-rét - Abaliget - Hetvehely Kővágószőlős - Cserkút - Pécs. A túra teljes távja, jellege: 90 km, hegyvidék

8. 5. 7. Mecseki csavargás II.

A Mecsek minden oldalát bejáró, nevezetességeit felkereső túraútvonal. Útvonal: Pécs - Bogád - Pereked - Szilágy - Pécsvárad - tovább kisforgalmú erdészeti úton - Magyaregregy - közúton: Szászvár - Egyházaskozár - Mágocs - Alsómocsolád - újra erdészeti úton: Kisvaszar -

Mecsekpölöske - közúton: Magyarszék - Magyarhertelend - Orfű - Abaliget - Hetvehely - Kővágószőlős - Cserkút - Pécs. A túra teljes távja, jellege: 150 km, hegyvidék

8. 5. 8. Zselici kiskör

Az északi zselic kellemes lankáin futó erdei utak túrája. Útvonal: Kaposvár - Sántos - Cserénfa - szinte forgalommentes erdészeti úton: Zselickisfalud - tovább kifizorgalmú közúton: Szenna - Kaposvár. A túra teljes távja, jellege: 52 km, dombvidék

8. 5. 9. Összegzés

Láthatjuk, hogy Dél-Dunántúlon kerékpározni mást, többet jelent, mint egyszerű kikapcsolódást. Lehetőséget ad a közvetlen kapcsolatteremtésre a természettel, és a természet közelében élő vidéki emberrel. Esélyt kínál a baráti beszélgetésre a gazda borának kóstolása közben. Az évszázadok óta mindenkit befogadó, otthont adó Dél-Dunántúl a vidéki élet békéjét, nyugalmát és biztonságos melegét nyújtja szeretett vendégeinek. Ki terített asztalra, jó borra, jó szóra, barátira vágyik, a legjobb helyen jár.

9. Régiók SWOT analízise

Fontos megemlítenem, hogy egyedül ilyen részletes SWOT analízist nem tudtam volna összeállítani. Kiemelném, hogy a Nyugat-Dunántúlon munkálkodóknak köszönhetem, hogy megszületett ez a táblázat.

Erősségek	Gyengeségek
Természeti – táji feltételek	
Változatos természet-közeli és kultúrtájak jelenléte	A természeti értékek alig feltártak, promóciójuk gyenge
Mozaikos táj (terület) használat	Gondozatlan területek nagy aránya, egyéb sérült területek
Tradicionális településhálózat (szeres, aprófalvas települések, történelmi városok)	Nagytablás szántóföldek túlsúlya bizonyos kisalföldi területeken
Termálvizek, folyók, tavak	
Kulturális adottságok	
Sokrétű kulturális örökség	Leromlott állapotú települési környezet (EU viszonylatban)
Történelmi városmagok	Nem elég élénk kulturális élet
Római kori és középkori történelmi emlékek	
Gazdag népi kultúra fennmaradása (európai összehasonlításban)	

Társadalmi, gazdasági feltételek	
A régió dinamikusan fejlődő gazdasága	
Polgárosodott értékrend , a lakosság nyitottsága a kerékpáros szemléletre	Kerékpárosok gyenge elfogadottsága a falusi településeken
Dinamikus kereslet a kerékpárok és kapcsolódó termékek, szolgáltatások iránt a lakossága körében	A lakosság autós és kerékpáros közlekedési kultúrája
Határon átnyúló együttműködések , meglévő gazdasági és turisztikai kapcsolatok	Iskolai, nevelési KRESZ és szemléletformálás hiánya
	Vállalkozók (vendéglátók, szolgáltatók) körében nem felismertek a lehetőségek a kerékpározás területén
	Vendéglátók, szolgáltatások munkatársainak hiányos nyelvtudása, egyéb kommunikációs készségek gyengesége
Források és fejlesztés	
Nagy számú fejlesztési elképzelés , kezdeményezés	A kezdeményezések még elszigeteltek az érdekelték széles körének összefogása hiányzik
	Helyi, térségi őnerő hiánya
	A megvalósult fejlesztések nem alkotnak koherens egységet, (pl. egységes úthálózatot)
	A fejlesztéseket jelenleg még a lokális szempontok orientálják, térségi szemlélet és összefogás teljesen hiányzik
Szervezetek, együttműködés, szervezeti készségek	
A regionális fejlesztés intézményeinek, nyitott kezdeményező hozzáállása	A kerékpározás fejlesztésében érintett szervezetek és intézmények közötti gyenge együttműködés
Elvi nyitottság a közös vagy koordinált megoldásokra	Hiányos érdekelismerés , feladatdefiniálás
	Az együttműködéshez (pl. fejlesztés, tervezés, üzemeltetés, elosztás innováció terjedés, stb.) szükséges szemlélet és készségek általában hiányoznak az érintett szervezeteknél
	A kerékpáros szervezetek, kapcsolódó igazgatási, irányítási és intermediér turisztikai szervezetek körében a piacorientált stratégiai gondolkodás (marketingszemlélet) hiányzik.
	A meglévő kerékpáros sport vagy civil szervezetek között gyenge együttműködés és kapcsolat van
	Gyenge, kialakulatlan civil szféra
A régiók menedzsmenete a nemzetközi turisztikai és életmód trendek figyelembevételével tervezi meg a beavatkozásokat	Összehangolt régiós promóciós tevékenység hiányos (kiadványok, térképek, túraajánlatok)
Infrastruktúra	
Kisebbségi kerékpárút- hálózatok jelenléte	A meglévő kerékpárút hálózat hiányos mennyiségi, minőségi és hálózatszerűség szempontjából
	Információs szolgáltatás szinte teljesen hiányzik
	A kerékpározáshoz kapcsolódó szolgáltatások mennyiségi és minőségi hiányossága
Sűrű mellékúthálózat , nagyszámú kerékpározáshoz kedvező kiserőút	Kerékpározható kiserőút utak rossz minősége
	Kombinált közlekedési lehetőségek hiánya, korlátossága
	A biztonságos közlekedés és tárolás feltételei nem adottak
	Kerékpárutak fenntartása nem megoldott
	Az erdészeti utak kerékpározhatósága tisztázatlan
	Kevés határátkelőhely
	A régió sok területe nehezen megközelíthető

Lehetőségek	Veszélyek
Földrajzi pozíció	
<p>Kerékpáros Eurórégió</p> <p>Erősödő transzregionális együttműködések a szomszédos hazai és határon túli régiókkal</p> <p>Határon átnyúló tematikus útvonalak fejlesztése</p> <p>Balatonhoz (turisztikai imázshoz és vendégforgalomhoz) való sikeres kapcsolódás</p> <p>Megélnékülülő nemzetközi érdeklődés Magyarország iránt az EU csatlakozás után</p>	<p>Együttműködés helyett konkurencia viszony erősödése a szomszédos régiókkal szemben</p> <p>Nem lesz egységes a régió</p>
Gazdasági folyamatok	
<p>A nyugati turisztikai piacon fokozódó kereslet mutatkozik a rurális kultúrtájak felé</p> <p>Turisztikai kereslet a különböző kerékpáros régió „termékei” (tematikus kiserégiók, tematikus utak, programok) iránt.</p> <p>Növekvő kereslet a jó minőségű kerékpárok és felszerelések megvásárlására</p> <p>Fosszilis üzemanyagok árának emelkedése, a megújuló energiaforrások előtérbe kerülése</p> <p>Gazdasági növekedés, növekvő kerékpározásra fordítható forrásokat tesz lehetővé</p>	<p>Rurális területek súlyosbodó gazdasági társadalmi hanyatlása</p> <p>A régió, és Magyarország (európai) árverseny előnyének elvesztése</p> <p>A Régió gazdaságának olyan arányú növekedése, amely rontja annak vonzerejét a kerékpározók szempontjából</p> <p>Motorizáció további fokozódása</p> <p>A helyi szereplők nem ismerik fel saját érdekeiket a kerékpározás témakörében</p>
Szemléletmód, megítélés	
<p>A már ma is sikeres versenyzők, csapatok és rendezvények emelik a régió presztízsét, hitelessé teszik a kerékpározás eszméjét a Régióban</p> <p>A kerékpározás, az egészséges életmód népszerűsége tovább növekszik</p>	<p>A kerékpáros kultúra „agresszív” népszerűsítése ellenérzéseket vált ki</p> <p>Az egészséges életmód trend visszaszorulása</p> <p>Autó, mint státuszszimbólum erősödése Magyarországon</p> <p>Az autósok közlekedési kultúrájának és az autósok kerékpárosokkal szembeni negatív attitűdjének fennmaradása</p>

10. Következtetések levonása

Sajnos számos előítélet létezik a kerékpározást illetően. Az egyik ilyen: A választott képviselők úgy gondolják, hogy erőteljes ellenállásba ütköznenek, ha komolyan támogatnának egy mobilitási politikát, a választók, pedig azt hiszik, hogy képviselőik nem akarnak másfajta mobilitási politikát kívánó közvéleményre hallgatni. Miért van ez így? A gépkocsit pártoló, nyomásgyakorló csoportok-bár a kisebbséget képviselik- jól szervezettek nagyon aktívak. Ebből is látszik, hogy a városokban a kerékpározás elterjesztésének lehetősége jóval nagyobb, mint azt a jelenlegi helyzet

alapján meg lehetne jósolni. Jóllehet a kerékpározás talán még nem tartozik az emberek hétköznapi szokásai közé, ez mindenképpen olyan közlekedési forma, amelyre komoly szerep vár a mobilitás alakulásában. A kerékpározóknak sajátos igényeik is vannak, ami még inkább megnehezíti kialakulását. Az elvárások a térséghez, a turisztikai termék elemeihez kötődnek. A kerékpárosok főbb igényeit az alábbiak jelentik:

Szállás és étkezés:

- Lehetőség az egy éjszakai tartózkodásra pótlólagos költség nélkül
- Nagyobb reggeli, mint az átlagos
- Biciklitárolók
- Lehetőség a ruhaszárításra
- Lehetőség a bicikli javítására
- Térképekhez való hozzáférhetőség
- Szállítási lehetőség bicikli és poggyász számára illetve közlekedési lehetőség
- Ajánlatok helyi látványosságokról és tematikus utakról
- A következő éjszaka lefoglalásának lehetősége

A tájjal kapcsolatos általános igények:

- Csekély forgalom, lehetőleg falusias vagy természeti környezet
- Természet, csodálatos panoráma, szép helyi épületek, farmépületek, kulturális látványosságok, helyi események és vásárlási helyek
- Élvezetes tájkép, folyamatosan vonzó környezet

A kerékpározásból, mint sajátos közlekedési módból adódik, hogy nem egy-egy helyszínen csoportosulva, pontszerűen igényli a vonzerőket (melyeket a különböző "gépi" közlekedési eszközökkel közelít meg), hanem útvonala mentén folyamatosan kellemes környezetet, látnivalókat igényel. Ebből adódóan kiemelten fontos szempont, hogy a kerékpáros útja milyen környezetben halad.

Kerékpáros utak:

- Gondosan fenntartott összefüggő kerékpárosút-rendszer, megfelelő útborítással (kivéve a hegyi kerékpározás estében)
- Kerékpárbarát (kijelölt közút, erdei út) esetén ne legyen forgalom, vagy csak nagyon kicsi, biztonságos útkereszteződések legyenek
- Világos, figyelemfelkeltő és karbantartott jelzőtáblák (utakról látványosságok és hotelek felé)

Mindezek ellenére néhány városban a biciklihasználat mértéke már most meghaladja a 30%-ot. A kerékpározás révén elérhető előnyök listája is igen hosszú: gazdasági haszon, politikai előnyök, társadalmi előnyök, ökológiai következmények. Pl. kevesebb zaj, szennyeződés, műemlékek és a növényekkel beültetett területek megóvása, kisebb parkolással lefoglalt hely, növekszik a városközpontok vonzereje stb. Csak két dolgot említenék meg a számos pozitív előny közül: Egy gépkocsi belsejében a légszennyezés mértéke mindig is sokkal nagyobb, mint a környező levegőé (egy autós körülbelül kétszer annyi szén-monoxidot és hozzávetőleg 50%-kal több nitrogén-oxidot lélegez be, mint egy kerékpáros)

A kerékpárosok jobb vásárlók, mivel egyszerre kisebb mennyiséget vásárolnak, a kerékpárosok az autósoknál gyakrabban térnek az üzletkebe, és így gyakrabban vannak kitéve a csábításnak.

Kerékpározás, szabadság, jó egészség és jó hangulat. Ezek a fogalmak összefüggnek. A kerékpár mindig a szabadságnak és a vidámságnak kellemes képzetét kelti. Ennek ellenére valamiért még is csökkent a kerékpározás aránya. Miért? Az egyik lényeges ok a kerékpározási lehetőségek hiánya. Ha megteremtjük a szükséges feltételeket, akkor azokat az embereket, akik gondolkoznak a kerékpározáson, sikerül rávenni, hogy ismét nyeregbe szálljon. Van, azonban egy másik csoport is, akik soha nem gondolkodtak a kerékpározáson. Őket csak a kerékpározást népszerűsítő kampányokkal lehet meggyőzni. A másik lehetséges ok a baleseti kockázat. Ez csupán elméleti akadály, hiszen mára már bebizonyították, hogy az egészségre és az életminőségre gyakorolt hatása jóval nagyobb mértékű, mint a balesetek miatt elveszített életévek száma.

Ugyanakkor azt is el kell mondani, hogy azok, akik kedvelik a kerékpározását, és meg is vásárolják kerékpárjukat, sok esetben mégsem használják azt. Ennek több oka is van. Egyrészt a kerékpár lopások magas száma, másrészt a nagy gépjármű forgalom, ami balesetveszélyes, egészségtelen. A településeken belül a közlekedési szabályozások is sok esetben kedvezőtlenül érintik a kerékpárral közlekedőket: a kerékpár támaszok, megőrzők hiánya mellett egyes utcákban, útszakaszokon tilos kerékpározni, az autóval közlekedők, pedig nem tanúsítanak kellő toleranciát és odafigyelést a két keréken közlekedők irányába. Ugyanakkor sok esetben a kerékpározók sem teljesítik a rájuk vonatkozó közlekedési előírásokat. A kivilágítás nélkül sötétben közlekedők, az irányjelzés nélkül elkanyarodók, illetve a kocsisor között cikázó bringások balesetveszélyt idézhetnek elő. Ahhoz, hogy a Nyugat-európaihoz hasonló módon, hazánkban is kedvező feltételei alakuljanak ki a kerékpáros közlekedésnek és kirándulásnak, ahhoz az autózókat és a kerékpározók mentalitásán is változtatni kéne.

Ahhoz hogy hazánk is versenyképes legyen a külföldi kerékpáros turisztikai piacon elengedhetetlen a kerékpáros turizmus komplex fejlesztése. A „Kerékpáros barát” régiók, települések, létesítmények fejlesztése, ezen belül: szálláshelyfejlesztés, szálloda-fejlesztés, panzió-, fogadó-fejlesztés, üdülő-, nyaralóház-fejlesztés, kemping-hálózat fejlesztése, vendéglátó-hálózat fejlesztése, kereskedelmi-hálózat fejlesztése, szolgáltató-hálózat fejlesztése, információs-, és tájékoztató-hálózat, tábla- és térkép-rendszer fejlesztése. Helyi kerékpárhálózatok, útszakaszok folyamatos építése, szomszédos országok kerékpárútjaihoz kapcsolódó hálózat, kombinált közlekedés feltételeinek megteremtése (pl. parkolóhelyek kialakítása, tömegközlekedési eszközökön – elsősorban vonaton, hajókon, autóbuszon – a kerékpárszállítás lehetőségének megteremtése), kerékpározáshoz szükséges engedélyek beszerzése (pl. erdőben, nemzeti parkokban történő kerékpározás esetén), Turisztikai központok létrehozása: kerékpáros turizmus összekapcsolása pl. vízi, öko-, horgászturizmussal (a turisztikai szolgáltatók „több lábon” állhatnak, ezáltal magasabb színvonalú, minőségi szolgáltatást nyújthatnak), az érdeklődők számára kerékpártúrák szervezése, a szolgáltatások célcsoporthoz történő eljuttatása – marketing.

Bíztható, hogy a kerékpározás fejlesztés főbb célkitűzései között szerepel a kerékpárosok számának növelése, kerékpározás részarányának megnövelése a közlekedésben, 10 éven belül kétszeresére növelni a kerékpárosok részvételét a napi hivatás-forgalomban és a szabadidő-turizmusban. Azonban a fejlesztéshez az állami feladatok elsődleges fontosságúak. Ilyen a szabályozás (jogi, közgazdasági), tervezés, kutatás, statisztika, fejlesztés, finanszírozás, támogatás, oktatás, nevelés, tanácsadás, ismeretterjesztés, közlekedés-, közbiztonság, képzés, szak-, nyelvi-, tovább-képzés, marketing kommunikáció információ (R+P+M, PR, média- TV, rádió, sajtó), promóció, értékesítés, ösztönzés. Fontos, hogy a kerékpáros turizmus fejlesztésében érdekelttek együttműködjenek. Ezek az önkormányzatok (helyi-települési, területi-megyei önkormányzatok, önkormányzati társulások), szakmai-, érdekképviselői szervezetek (KEROSZ, MK, VBB, MKTSZ, MMTBSZ, TUTI, PannonPedál, HappyBike), OTT, RFT-k / RFÜ-k, TERET, MKIK, BKIK, megyei KIK-k, vállalkozások (kerékpárgyártók, forgalmazók, kereskedelmi, vendéglátó, szolgáltató, kölcsönző cégek), minisztériumok és területi államigazgatási szervek (MeH-NFH-OTH-NTH-RIB-RMI-RTPI, GKM, FVM, BM, KvVM, NSH)

Sokféle javaslatot hallhatunk, olvashattunk a kerékpáros turizmus fejlesztését illetően. Én a következőket tartom a legfontosabbnak:

Kerékpárutak tervezési irányelveinek, jogi szabályozásának (KRESZ) korszerűsítése (nemzetközi hálózatokhoz történő csatlakozás biztosítása, hazai tapasztalatok, stb.). Az OTrT-ben szereplő nemzetközi (EuroVelo® 6, 11. sz.) és országos kerékpárút törzshálózat komplex, ütemezett megvalósításának EU és hazai forrásokból történő finanszírozása (NTS, OFK, OTK, II. NFT, II. NVT, II. ET). Kerékpár-úthálózat mennyiségi és minőségi felmérése, a meglévő bel- és külterületi hálózat korszerűsítési, fenntartási és finanszírozási programjának kidolgoztatása. Kombinált közlekedés és kerékpárszállítás feltételeinek biztosítása (vasút, hajó, busz, szgk., stb.). Az országos-, regionális és önkormányzati tulajdonú kerékpárút-hálózat komplex fejlesztésének és fenntartásának pályázati úton történő állami támogatása.

11. Összefoglaló

A világ fejlett országainak többségében a gazdasági-társadalmi viszonyok lehetővé teszik a szabadidő növelését, az urbanizált életmódot folytató társadalom igyekszik megnövekedett szabadidejében élményeket szerezni és sportolni, valamint az öntudatos polgárok figyelme a környezetbarát közlekedési eszközök felé fordult. A kerékpár, mint turisztikai, sport és közlekedési eszköz egyre inkább teret nyer hazánkban is, hasonlóan a Nyugat-európai trendekhez.

Európában a kerékpározás szülőföldjén nagy hagyománya van a kerékpáros sportnak, közlekedésnek és túrázásnak is. Mivel itt is adottak a feltételek a kerékpározás, mint szabadidős tevékenység gyorsan terjed.

A sportszövetségek mellett (pl. UCI), megalakultak a szabadidős tevékenységgel és közlekedéssel foglalkozó civil szervezetek európai szinten is, amelyeket az European Cyclists' Federation fog össze.

Az említett szervezet által kidolgozott ajánlások, standardek alapján, minden ország önállóan fejleszti kerékpáros kultúráját, infrastruktúráját tekintetbe véve sajátosságait.

Ezek után az sem meglepő, hogy Európában viszonylag hamar rájöttek a határokon átnyúló hosszú távú kerékpáros utak létesítésének fontosságára, és 10 Európai Kerékpáros (EuroVelo hálózat) utat jelöltek ki, továbbá 2 körutat, amelyek így külön-külön témák szerint hálózák be Európát, erősítve ezzel az európai identitást.

Külföldön és belföldön növekvő kereslet mutatkozik az aktív, környezetbarát közlekedés iránt. Ezek a folyamatok az országunk számára fontos célterületeken és célcsoportokban mutatkoznak. Segítséget nyújt a szezonáltság széthúzásában. Jelentős multiplikátor hatást fejt ki, elsősorban a külföldi turistáknak köszönhetően. Hatását viszonylag nagy területen fejt ki. Segíti a belső főútvonalaitól távolabb eső, a tömegközlekedés és a környezetszennyező járművek előtt elzárt területek megismerését. Sok esetben az egyetlen megközelíthetőséget jelenti. (Nemzeti Parkok, Tájvédelmi Körzetek, erdőgazdaságok stb.) Kiegészítő lehetőséget képezhet más turisztikai szolgáltatások részére (pl. falusi turizmus) Elősegíti a fenntartható turizmus kibontakozását. Jelentőségéhez képest kevésbé kiépült a fogadáshoz szükséges

infrastruktúra, szolgáltatás hálózat Magyarországon. Hiába van számos kezdeményezés projekt, fejlesztési javaslat. Mindhárom régióra általános érvényű, hogy a konkrét fejlesztések a helyi önkormányzatok joga. Eldöntheti, hogy lakóinak igényét szolgáló, az önkormányzat tulajdonát képező közterületen hol kíván kerékpárutat építeni, milyen kialakítással és ütemezésben. Ezzel együtt azonban kistérségi, megyei, regionális hálózatépítés jelenleg még másodrendű, amely a kerékpárutak kialakításában is tükröződik.

A kerékpárutak építésének finanszírozásában központi szerepet játszó Útalap eltérő mértékben támogatja a kül- és belterületi kerékpárutak építését, amely negatívan befolyásolja a települések közötti kerékpár úthálózatok kiépítésének finansiális lehetőségeit.

A régiókról elmondható, hogy a közigazgatás, a civil szervezetek képviselő, valamint a döntéshozók is, nyitottan és támogató módon kezelik a kerékpározással kapcsolatos fejlesztéseket, a megyei szint feletti kommunikáció azonban a kerékpározás tekintetben még a szakmákon, érdekcsoportokon belül sem működik kielégítő módon.

A különböző felmérések igazolják, hogy Magyarországon a keresletben nincs hiány. A lehetőség kihasználásához a hazai kínálat talán most már elfogadható. Az országnak vannak, igaz csekély mennyiségű, kerékpáros turizmusra alkalmas helyszínei, s ezeket ismerik is a bringások. A kerékpáros turizmus fejlesztésének egyik kulcsproblémája, hogy épülnek ugyan kerékpárutak, s fejlődik a szolgáltatói rendszer, de a kettő együtt rendkívül ritka. Egy ilyen példa van a HappyBike kerékpáros-turisztikai rendszer. Sajnos eddig csak a Dél-Zalai Erdőtáj, Sokoró illetve a Pilis hegység területén jött létre. Egy másik ígéretes kezdeményezés-sorozat indult el a Dunántúlon. Felismerték, hogy a kerékpározható utak feltárása és kitáblázása, valamint a kellő hatékonyságú marketing hatékonyabb eszköze a kerékpáros turizmus fejlesztésének, mint a rendkívül magas költségű új kerékpárutak kiépítése. A program értéke, hogy mind több eleme valósul meg, melynek alapját a regionális fejlesztési forrásokon túl az Osztrák Magyar PHARE CBC program teremtette meg. A program alapján létrejött a térség kerékpáros fejlesztéseit összefogó ernyőszervezete a Nyugat-Dunántúli Kerékpáros Régióért Közhasznú Egyesület.

Dél-Dunántúlon is hasonlóan az előzőkhöz, kidolgozták a kerékpáros turizmus stratégiai programját, illetve létrejött a kerékpáros turizmus irányítását összefogó szervezet. Azonban a nyugat-dunántúliakkal nem tudják felvenni a versenyt. A Közép-Dunántúlról nem is beszélnek, ahol ilyen egyesület, sőt program se került még kialakításra.

A számos előremutató kezdeményezések ellenére egyelőre kedvezőtlenek a hazai kerékpártúrázás körülményei. Ahhoz, hogy az ország arra alkalmas térségei valódi kínálattá váljanak a kerékpáros piacon, legfőképpen komoly politikai szándékra van szükség, amely belátja, a kerékpározás környezetvédelmi, jóléti és gazdasági jelentőségét és támogatja a helyi-térségi kezdeményezéseket. Az anyagi támogatás mellett ugyanakkor kulcsfontosságú, hogy olyan regionális szinten összehangolt fejlesztések valósuljanak meg, melyek szolgáltatási kínálatukkal, nyomvonalvezetésükkel valóban a kerékpárosok igényeit szolgálják. Követendő példa és minta a többi terület számára a Nyugat-Dunántúli Kerékpáros Régió.

Hogy hazánkban mikor valósul meg? Hogy térségi politikai szervezeti szinten összefogjanak és támogassák a kerékpáros turizmust? Nem lehet pontosan tudni, csak reménykedni lehet, hogy mihamarabb bekövetkezik. Remélem, hogy az Unióba lépésünk lökést ad neki, és a Magyar Turizmus Rt. valóban Magyarország egyik jövőben sokat ígérő termékeként fogja kezelni.

12. Zusammenfassung

In den meisten entwickelten Länder ermöglichen die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umstände die Erhöhung der Freizeit, die urbanisierte Gesellschaft bemüht sich in ihrer erhöhten Freizeit Erlebnisse zu sammeln, und Sport zu treiben. Die Aufmerksamkeit der selbstbewussten Bürger wendet sich an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Das Fahrrad, als touristisches, Sport- und Verkehrsmittel hat immer weiteres Feld auch bei uns gewonnen, ähnlich zu den west-europäischen Trends. Europa, als Heimatland des Radfahrens hat eine grosse Tradition bei Sport-, Verkehrs- und Tourfunktion des Fahrrads. Weil auch bei uns die Voraussetzungen bereitstehen,

breitet sich das Radfahren als Freizeitstätigkeit immer mehr aus. Ausser den Sportgemeinschaften (z. B. UCI) wurden in Europa zivile Organisationen gegründet, die mit Freizeitsaktivitäten und Verkehr beschäftigen. Die European Cyclists' Federation hält diese Organisationen zusammen. Die erwähnte Organisation hat Empfehlungen und Standards ausgearbeitet, nach denen alle Länder seine Radfahren-Kultur und – Infrastruktur selbst entwickeln kann mit Berücksichtigung seiner Eigenheiten. Es ist nicht überraschend, dass in Europa ziemlich früh die Bedeutung der übergrenzlichen Fahrradwegen entdeckt wurden, und 10 Europäischer Fahrradweg (EuroVelo-Netz) bezeichnet wurden, dazu noch 2 Rundwege die Europa nach verschiedenen Themen durchziehen, damit sie die europäische Identität verstärken. Im Innen- und Ausland steigt die Nachfrage im Bereich des aktiven, umweltfreundlichen Verkehrs. Diese Prozesse erscheinen bei wichtigen Zielbereichen und Zielgruppen Ungarns. Es dehnt die Saisonalität aus. Es übt eine Multiplikator-Wirkung aus, dank der ausländischen Touristen. Die Wirkung übt sich im ziemlich grossen Gebiet aus. Es fördert die Erkennung der Gebieten, die von den Landstrassen weit liegen, oder dieselben, die mit Verkehrsmitteln und umweltbelastenden Mitteln nicht zu erreichen sind. Das Fahrrad bedeutet in vielen Fällen die einzige Zugang-Möglichkeit (National Park, Forstwirtschaften). Es kann Zusatzmöglichkeit für andere touristischen Dienstleistungen (Dorftourism) sein. Fördert den nachhaltigen Tourismus. In Ungarn ist die nötige Infrastruktur und Dienstleistungsnetz weniger ausgebaut im Vergleich zu ihrer Bedeutung. Umsonst gibt es zahlreiche Initiativen, Projekt, Entwicklungsvorschlag. Für alle drei Regionen ist es typisch, dass die konkreten Entwicklungen die Kompetenz der Selbstverwaltungen sind. Diese dürfen den Ort, die Ausstattung und die Phasen des Baus entscheiden. Daneben ist der komitälliche und regionale Netzbau zweitrangig, und das widerspiegelt auch das Fahrradweg-System.

Das „Útalap“, der zentrale Bedeutung bei der Finanzierung des Wegbaus hat, unterstützt in verschiedenen Maßen des Baus in Innen- und Aussengebiete. Das beeinflusst negativ die finanzielle Möglichkeiten des Ausbaus des Fahrrad-Netz zwischen den Siedlungen. Von den Regionen können wir sagen, dass die öffentliche Verwaltung, die Vertreter der Zivil-Organisationen und die Beschlussfassungsmenchen für die Entwicklungen der Fahrradwegen offen sind, und sie unterstützen diese, aber über

die Komitalsebene funktioniert die Kommunikation des Radfahrens nicht befriedigend, nicht einmal zwischen den Berufen und Interessengruppen. Die verschiedenen Forschungen weisen nach, dass in Ungarn an Nachfrage nicht mangelt. Zur Ausnutzung der Möglichkeiten ist das heimische Angebot ausreichend. Das Land hat tatsächlich nur wenige Standorte, die für Radfahren-Tourismus geeignet sind, und diese kennen schon die Radfahrer. Das grösste Problem bei der Entwicklung des Radfahren-Tourismus ist, dass es Wege gebaut wurden, das Dienstleistung-System entwickelt sich auch, aber nicht parallel. Ein Beispiel ist das HappyBike System für Radfahren-Tourismus. Leider wurde es nur im Süd-Zala, Sokoró und Pilis-Gebirge zustande gekommen. Eine andere, versprechungsvolle Initiative begann auch im Transdanubien. Es wurde erkannt, dass die Erschliessung und Hinausstellung von Wegweiser, sowie ein wirksames Marketing fördert besser die Entwicklung des Radfahren-Tourismus, als der Ausbau neuer Wege mit hohem Aufwand. Der Wert des Programms ist, dass immer mehr Elemente verwirklicht wird, dafür erschafft die ökonomische Basis – ausser der regionalen Entwicklungsquellen – das österreich-ungarische PHARE CBC Program. Anhand des Programms wurde die „Nyugat-Dunántúli Kerékpáros Régióért” Vereinigung entstanden, der als Schirmorganisation die regionalen Radfahren-Entwicklungen integriert. Auch in Süd-Transdanubien wurde - gleicherweise zu dem oberen Beispiel – das strategische Programm des Tourismus ausgearbeitet, bzw. Es wurde eine Organisation gegründet, die die Führung des Radfahren-Tourismus zusammenhält. Sie können aber mit der Organisationen der West-Transdanubien nicht konkurrieren. In Mittel-Transdanubien gibt es nicht einmal eine Organisation oder ein Programm.

Trotz der zahlreichen Initiative sind noch die ungarischen Umstände für Radfahren ungünstig. Um die passenden Gebiete des Landes zu einem wahren Angebot des Radfahren-Marktes zu entwickeln, braucht das Land vor allem einen richtigen politischen Vorsatz, der die umweltschützende, wohlständliche und wirtschaftliche Bedeutung des Radfahrens einsieht, und die lokalen Initiative fördert. Ausser der wirtschaftlichen Unterstützung ist auch sehr wichtig, solche regionalen Entwicklungen zu verwirklichen, die mit ihrer Diestleistungen, Fahr wirklich die Bedürfnisse der Radfahrer befriedigen. Ein zu folgendes Beispiel und Muster ist für die anderen Gebiete die west-transdanubische Radfahren-Region. Wann wird alle diese in

Ungarn verwirklicht werden? Ob die lokalen, politischen Organisationen zusammenarbeiten und den Radfahren-Tourismus fördern? Das ist nicht zu wissen, man kann nur hoffen, dass diese je eher erfolgt werden. Ich hoffe, dass das Eintritt in die Europäische Union zu der Weiterentwicklung einen Anstoß geben wird, und die Ungarische Tourismus AG es als ein in der Zukunft viel versprochenes Produkt behandeln wird.

13. Felhasznált irodalom

Könyvek

- Dr. Bodor Péter. 2003. Kerékpárral a Fertő tó körül. Frigoria könyvkiadó Kkt., Bp.
- Szokoly Miklósné. Dél-Dunántúli Kerékpártúrák. 2003. Frigoria könyvkiadó Kkt., Bp.
- Szokoly Miklósné. Kerékpártúrák Magyarországon. 2004. Frigoria könyvkiadó Kkt., Bp.
- Szokoly Enikő. 2002. Kerékpártúrák a Bakonyban és a Balaton körül Frigoria könyvkiadó Kkt.

Dokumentumok

- Közép-Dunántúli Régió. 2004. Regionális Akcióterv
- Általános Német Kerékpáros Klub, ADFC. 2003. A kerékpáros turizmus analízise
- Komárom Esztergom megye Zöldturizmus Fejlesztési koncepciója és középtávú stratégiai programja. 2000. Tatabánya
- Kerékpározás: a jövő útja kis-és nagyvárosok számára. Luxemburg: az Európai Községek Hivatalos Kiadványainak Hivatala. 2000.
- Javaslat „A kerékpározás fejlesztésének nemzeti és kommunikációs stratégiájá”-ra. KNS-1999. Balogh Gábor, Dr. Csorja Zsuzsanna, Hanér János Ferenc, Tőkés Balázs

- Kerékpáros kapcsolatok a határon átnyúló együttműködések fejlesztéséért „Utak és Eurorégiók Magyarországon” 2001. Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság, Fővárosi Mérnöki Tervező Rt.
- Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon. TTK-Pannonvelo Konzorcium. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Területfejlesztési Kutatási Központ, TaschnerWIN Bt. Sopron, 2002.

Kiadványok

- Magyar Turizmus Rt. tematikus kiadványai. 3200 településen át két keréken. Egri Nyomda Kft. Bp., 2000
- MTRt.- Dél-Dunántúli Marketing Igazgatóság- Kerékpártúrák Szakanyag: Dr. Novotnyi Iván Reploflex Kft. Pécs, 2001
- Magyar Turizmus Rt. 2001. Fedezze fel Magyarországot két keréken. MTRt.
- Földön-Vízen-Levegőben Aktív Turizmus a Dunántúlon. Komáromi Nyomda és Kiadó Kft. MTRt.
- Veszprém megyei turisztikai ajánló. Veszprém Megyei Turisztikai Hivatal. 2005.
- Dél-Dunántúl Hétfélig kirándulások. MTRt. Dél-Dunántúli Regionális Marketing Igazgatósága. Pécs, 2003.
- Komárom-Esztergom megye aktív turisztikai lehetőségei. Komárom-Esztergom Megyei Önkormányzat
- Három folyó kerékpártúra. Dél-Dunántúli Kerékpár-turisztikai Egyesület
- Körbe-karikába Baranya, Fejér és Tolna megyében. Dél-Dunántúli Gázszolgáltató Rt. Reproflex Kiadó és Nyomda Kft. 2005.
- Auf Touren zu Fuss und auf zwei Rädern. Prospektus Nyomda. 2001.

Újságok

- Farkas Melinda-Balogh Gábor. Két kerékkal kevesebb, számtalan eredménnyel több! Turizmus Bulletin V. évf. 2. szám
- A felnőtt lakosság véleménye az aktív üdülési és kulturális tevékenységekről. Szonda Ipsos Média-, Vélemény-és Piackutató Intézet a MTRt. megbízásából. Turizmus Bulletin IV. évf. 4. szám

- Vizi István: A magyar lakosság aktív turizmussal kapcsolatos preferenciái és az aktív turisztikai tevékenységek intenzitása Turizmus Bulletin IX. évf. 4. szám: p. 30-40
- Utakra való kerékpárturizmus. 2004. Az Utazó 7. évf.(7): p.70-72

Internetes oldalak

- www.happybike.hu
- www.kerosz.hu
- www.velocity2005.com
- www.ecf.com
- www.adfc.de
- www.bettundbike.de

Az aktuális eseményekről, programokról, tervekről, ügyekről, ötletekről a következő oldalakon tájékozódhatunk:

- Kerékpáros portál a biciklizésről www.bicikli.lap.hu
- Kerékpáros fórum www.kerekparostopik.hu
- Velo City 2003 Paris Nemzetközi Kerékpározásügyi Konferencia www.velocity2003.com
- EuroVelo Project (ECF) nemzetközi Kerékpáros Vándorút Fejlesztési program www.eurovelo.org

A hazai kerékpáros egyesületekről, klubokról, szövetségekről kapunk információt a:

-Kerékpárral Közlekedők Országos Szövetsége és a Magyar Kerékpárosklub honlapjáról www.kerosz.hu

Ezen az oldalon a közlekedésről, turizmusról, környezetről, természetvédelemről, életmódról, oktatásról, programokról olvashatunk, illetve nemzetközi kitekintést nyerhetünk

-Kerékpárral Túrázók Országos Szövetsége www.mktsz.hu

-Magyar Mountainbike Szövetség www.mountainbikesport.hu

-Magyar Kerékpársportok Szövetsége www.hunbike.hu

Dél-Dunántúli Klubok:

-Pécsi Túra Kerékpáros és Környezetvédő Klub www.ptkk.baranya.com

-Zöldpont Életmód Klub

-Koppány SE

-Szekszárdi Szabadidős Kerékpáros Egyesület

Nyugat-Dunántúli Klubok:

-Pannon Pedál Közhasznú Egyesület www.pannonpedal.hu

A külföldi egyesületek honlapjairól is sok információ begyűjthető:

-European Cyclists Federation (ECF Brüsszel)

A Kerékpározók Európai Szövetsége www.ecf.com

-Allgemeiner Deutsche Fahrrad Club (ADFC Bremen)

Németországi Kerékpáros Klub www.adfc.de

Bővebb információt a kerékpáros turizmusról a:

-Happy Bike Kft. www.happybike.hu

-Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium www.ktm.hu

-Magyar Turizmus Rt. www.hungarytourism.hu

www.itthon.hu

Különböző újságokból is tájékozódhatunk:

-BIKE MAG Kerékpáros Magazin

-Bringa Bike Kerékpáros Magazin

-Radwelt (ADCF magazinja)

-Turizmus Bulletin

- Az utazó

Ezen kívül a régiók honlapját is érdemes felkeresni:

- Dél-Dunántúli RIB www.ddrft.hu

- Nyugat-Dunántúli RIB www.westpa.hu

- Közép-Dunántúli RIB www.kdfu.hu

- www.mth.gov.hu

