

**NYUGAT-MAGYARORSZÁGI EGYETEM
APÁCZAI CSERE JÁNOS KAR**

**A KERÉKPÁROS TURIZMUS HELYZETE ÉS FEJLESZTÉSI
LEHETŐSÉGEI A DUNÁNTÚLON**

**Konzulens: Husz Anikó
Főiskolai adjunktus**

**Készítette: Hegedüs Eszter
Idegenforgalmi és szálloda szak
Nappali
Győr, 2009**

TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK	1
TÁBLÁZATOK, ÁBRÁK ÉS ILLUSZTRÁCIÓK JEGYZÉKE:.....	4
KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS:	6
KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS:	6
1. BEVEZETÉS	7
1.1. KÉRDÉSFELVETÉS	10
1.1.1. Megéri-e egyáltalán a kerékpározásba pénzt fektetni?.....	10
1.1.2. Kik érdekeltek?.....	11
1.1.3. Milyen igények vannak a piacon?	12
1.1.4. Milyen meglévő kínálattal rendelkezünk?.....	14
1.1.5. Mik a legfontosabb feladatok, hogy Magyarország a kerékpáros turizmus paradicsomává válhasson?.....	15
2. TURIZMUS HELYZETE.....	17
3. KERÉKPÁROS TURIZMUS.....	20
4. KÜLFÖLDI KITEKINTÉS.....	23
4.1. A LEGNAGYOBB PIAC – NÉMETORSZÁG	23
4.2. EUROVELO	25
4.3. GREENWAYS	26
5. KERÉKPÁROS TURIZMUS HELYZETE MAGYARORSZÁGON	29
5.1. KÉRDŐÍVES FELMÉRÉS ELEMZÉSE	29
5.2. MAGYAR TURIZMUS ZRT.....	32
5.3. KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSEK MAGYARORSZÁGON	33
5.3.1. Kerékpáros Magyarország Program (KMP).....	37
5.4. EURO VELO – MAGYARORSZÁG	40
5.5. VIDÉKI KEZDEMÉNYEZÉSEK:	41
5.6. HOGY BEFOLYÁSOLJA A GAZDASÁGI VÁLSÁG A KERÉKPÁROSOK HELYZETÉT? ...	42
5.7. SZERVEZETEK:.....	43

5.7.1. Magyar Kerékpárosklub (MK)	44
5.7.2. Magyar Kerékpáros Túrázók Szövetsége (MKTSZ).....	45
5.7.3. Magyar Mountain Bike Szakági Szövetség (MMTBSZSZ)	45
5.7.4. Magyar Kerékpáros Szakági Szövetség (MKSZSZ).....	45
5.7.5. Vuelta SE Kerékpáros Szakosztály	46
5.7.6. Városi Biciklizés Barátai (VBB).....	46
5.7.7. European Cyclists' Federation (ECF) Európai Kerékpáros Szövetség	46
5.7.8. Pannon Pedál – Nyugat-Dunántúli Kerékpáros Régióért Egyesület	47
5.7.9. Critical Mass (CM).....	47
5.7.10. Happy Bike	49
6. KERÉKPÁROS CÉLTERÜLETEK A DUNÁNTÚLON	50
6.1. FERTŐ-TÓ	52
6.1.1. A vidék bemutatása	52
6.1.2. Megközelíthetőség.....	53
6.1.3. Kerékpárút hálózat.....	53
6.1.4. Települések, látnivalók – azaz a vonzerő	54
6.1.5. Kerékpáros infrastruktúra	56
6.1.6. Fejlesztések.....	57
6.1.7. A valóságban... ..	60
6.2. BALATON.....	61
6.2.1. A vidék bemutatása	61
6.2.2. Megközelíthetőség.....	62
6.2.3. Kerékpárút hálózat.....	62
6.2.4. Települések, látnivalók – azaz a vonzerő	63
6.2.5. Kerékpáros infrastruktúra	64
6.2.6. Fejlesztések.....	65
6.2.7. A valóságban... ..	72
6.3. ŐRSÉG	75
6.3.1. A vidék bemutatása	75
6.3.2. Megközelíthetőség.....	76
6.3.3. Kerékpárút hálózat.....	77
6.3.4. Települések, látnivalók – azaz a vonzerő	77
6.3.5. Kerékpáros infrastruktúra	79

6.3.6. Fejlesztések.....	79
6.3.7 A valóságban... ..	80
6.4. DUNA- MENTE.....	80
6.4.1. A vidék bemutatása	80
6.4.2. Megközelíthetőség.....	81
6.4.3. Kerékpárút hálózat.....	81
6.4.4. Települések, látnivalók – azaz a vonzerő	82
6.4.5. Kerékpáros infrastruktúra	83
6.4.6. Fejlesztések.....	84
6.4.7. A valóságban... ..	84
6.5. DÉL-DUNÁNTÚL	85
6.5.1. A vidék bemutatása	85
6.5.2. Megközelíthetőség.....	85
6.5.3. Kerékpárút hálózat.....	86
6.5.4. Települések, látnivalók – azaz a vonzerő	87
6.5.5. Kerékpáros infrastruktúra	88
6.5.6. Fejlesztések.....	88
6.5.7. A valóságban... ..	89
7. KONKLÚZIÓ	90
IRODALOMJEGYZÉK	92

Táblázatok, ábrák és illusztrációk jegyzéke:

Táblázatok jegyzéke:

1.táblázat: Magyarország turizmusának SWOT-analízise	18
2.táblázat: A kerékpározás SWOT-analízise	21-22
3.táblázat: Támogatott projektek	41
4.táblázat: Kerékpáros fajlagos költségek	70

Ábrák jegyzéke:

1.ábra: A sportolási formák gyakorisága	12
2.ábra: Milyen gyakran biciklizel?	30
3.ábra: Hány km bringaút van Magyarországon?	30
4.ábra: Hol tekertél már?	31
5.ábra: Hova mennél szívesen?	31
6.ábra: Mi alapján választasz célterületet?	32
7.ábra: Vonzerők eloszlása	67
8.ábra: Vonzerők területi eloszlása	68

Illusztrációk:

1.kép: Bringára fel!	9
2.kép: Őrségi pillanatkép	15
3.kép: Az EuroVelo úthálózata	25
4.kép: EV 6-os út részlete Szentendrénél	26
5.kép: Greenways	27
6.kép: Greenways Európában	28
7.kép: A kerékpáros turizmus szolgáltatói lánc	33
8.kép: Magyarország kerékpáros úthálózata	36
9.kép: Kerékpáros Magyarország Program	37
10. kép: Bringázz a munkába!	39
11. kép: Pannon Pedál	42
12. kép: MKSZSZ logója	45
13. kép: ECF logója	46
14. kép: Velo City és Danube by Bike Tour	47

15. kép: Critical Mass	48
16. kép: Minimal Mass	48
17. kép: Happy Bike	49
18. kép: Dunántúl célterületei	51
19. kép: Erdei etikett	51
20. kép: Neusiedler See Radwanderweg B10	53
21. kép: A magyarországi úthálózat	54
22. kép: Fertő-tó vonzerőleltára	56
23. kép: Sandweinpension Strudler	57
24. kép: Címlap és túraútvonalak	58
25. kép: Pihenőhely a Fertő-tónál	60
26. kép: Kerékpárosok a határon túl	61
27. kép: Balatoni kerékpárút – térkép	62
28. kép: Dalma Panzió	64
29. kép: Vonzerők a Balaton régióban	66
30. kép: A fejlesztési kisrégiók	66
31. kép: Kerékpárbarát utak	72
32. kép: Nyomvonal?	73
33. kép: Úthibák	73
34. kép: Gyalogos és kerékpáros	74
35. kép: Pihenőhelyek	74
36. kép: Őrség	75
37. kép: Őrségi pillanatkép	76
38. kép: Őrségi ház	78
39. kép: Velemér	78
40. kép: EuroVelo 6	80
41. kép: EuroVelo 6-os jelzőtábla	81
42. kép: EuroVelo 6 Magyarországon	82
43. kép: Dél-Dunántúl térkép	85
44. kép: Három folyó túraútvonal – tábla	86
45. kép: Három folyó túraútvonal – térkép	86
46. kép: Pécs látképe	87

Köszönetnyilvánítás:

Ezúton szeretnék köszönetet mondani mindazoknak, akik segítettek a szakdolgozatom elkészítése során. Egy elemző munkát mindig hosszas kutatás, és információgyűjtés előz meg, amely során rengetek segítséget és támogatás kaptam, melyek között voltak keresési tippek, jó tanácsok és nagyon sok biztató szó is.

Először talán azokat említeném meg, akik miatt ezt a témát választottam. Barátaimnak, ismerőseimnek és mindazoknak köszönhetem, akikkel egy-egy bringatúrán találkoztam, beszéltem és megtapasztaltam a lelkesedésüket. Ekkor fogant meg bennem az elhatározás, hogy miről is írok. Munkám következő lépésénél, ismét barátaimra támaszkodva töltöttem ki egy rövid kérdőívet, amely az ő lelkes támogatásuknak köszönhetően nagyon sokakhoz eljutott és ők tapasztalataikat, tanácsaikat és jó kívánságaikat mellékelve küldték vissza nekem.

Személyesen kerestem fel a Magyar Turizmus Zrt. munkatársát, Kovács Tímeát, aki készséggel és teljes odaadással állt rendelkezésemre és minden kérdésemre válaszolt. A cég Kommunikációs Irodája is rengetek sajtó anyaggal támogatta munkámat.

A hazai kerékpáros szervezet (MK) munkatársai is kimerítő válaszokat adtak a levélben feltett kérdéseimre, melyekkel minden hiányzó elem a helyére került.

És végül, de nem utolsó sorban szeretném megköszönni konzulensemnek, Husz Anikó tanárnőnek a sok-sok támogatását és segítségét; a rendszeres konzultációk során a folyamatos kapcsolattartást és a tanácsokat, hogy a dolgozatom lehetőleg hiánytalan, és jól felépített legyen.

1. BEVEZETÉS

A kerékpáros turizmusnak nagy divatja van. De nem ok nélkül. Maga az idegenforgalom is igen nagy jelentőséggel bír, és egyre nagyobb mértékben járul hozzá egy ország bevételeihez. Ezen kívül a kerékpározás az egyik legkedveltebb szabadidős sporttevékenység, és a legkörnyezetkímélőbb közlekedési eszköz is. Nincs káros hatása sem a környezetre, sem pedig az emberi szervezetre. Bárki számára ajánlott kortól és nemtől függetlenül. Nagyon sok kisgyermekes család, fiatal pár, diákcsoport, vagy idős házaspár részesíti előnyben ezt a fajta sportot. Teljes kikapcsolódást biztosítva segít a mindennapi stressz levezetésében, a regenerálódásban, és a pihenést és a nyaralást is élvezetesebbé teszi.

Manapság egyre többen végzünk ülő, ill. szellemi munkát, és így nem feltétlenül vágyunk a nyaralásunk során arra, hogy naphosszat csak a vízparton feküdjünk. A nyaralás ma már azt jelenti, hogy azt tesszük, amit egész évben nem lehet, távol tájakat keresünk fel, és új ismereteket, kapcsolatokat, élményeket szerzünk. Az aktív szabadidő eltöltésére ma már rengeteg lehetőség van. A szállodák ajánlatai is elsősorban sport- és wellness-programokkal bővültek, amelyek kizökkentenek a mindennapok rohanásából. Van, ahol már egész napos túrákat is szerveznek, biztosítva a megfelelő felszerelést, legyen szó gyalogtúráról, hegymászásról, vadvízi evezésről vagy kerékpározásról. Kedvelt ajánlat egy bringás kirándulás, vagy akár egy kétkerekű városnézés is, amelyek során egészen más perspektívából ismerhetünk meg egy-egy várost vagy vidéket. Tehát kössük össze a kellemest a hasznossal!

Egy biciklis kirándulás során sokkal mélyebb és maradandóbb élményekkel lehetünk gazdagabbak. Személyes tapasztalatom, hogy egy tájat akkor ismerhet meg az ember igazán, ha a részévé válik egy időre, figyeli a környezet változását, a települések, és a természet lüktetését. Ez azonban autóval nem lehetséges, hiszen szinte csak átrohanunk egy-egy vidéken, míg biciklivel minden dombért és kilométerért meg kell küzdeni. Többször jártam már a Fertő-tónál autóval és évekig nyaraltam a Balatonnál is, de igazán csak most mondanám, hogy talán ismerem a két tájat, miután két keréken is körbejártam a tavakat. És ugyanez igaz hazánk egész területére.

Sok kiadvány és kezdeményezés van, amelyek a biciklizést hivatottak népszerűsíteni, de meggyőződésem, hogy egy átfogó, állami támogatással,

programtervvel lehet csak igazán életet lehelni ebbe a turizmusfajtába. Infrastrukturális fejlesztések, népszerűsítő kampányok szükségesek, és fontos, hogy a kerékpáros turizmus ügye a figyelem középpontjában legyen. Volt szerencsém külföldön is körülnézni, és megfigyelni az ottani kerékpáros kultúrát. A közlekedők, és a városvezetés hozzáállása irigylésre méltó. A bringások egyenjogú partnerei az autósoknak, és ez visszaköszön az úthálózatban, a közlekedésben, és az egyéb létesítmények (pl. kerékpártárolók, autóparkolók) esetében is.

Nagyon szeretek túrázni, legyen szó bakancsos, vagy kerékpáros kirándulásról, és akaratlanul is felmerül bennem a kérdés, hogy Magyarországon miért ilyen alábecsült ez a kérdéskör. Külföldön sokkal jobb állapotban vannak az utak, szépen karban vannak tartva, kitáblázva, és teljesen természetes egy sáros bakancsos, vagy biciklisnadrágos turista látványa egy étterem teraszán vagy egy múzeumban. Nem kis meglepetést okozott például a Fertő-tó osztrák oldalán egy körforgalomban a kerékpáros sáv, ill. az, hogy a Magas-Tátrában több ember biciklizett és túrázott az őszezonban is, mint ahányan Budapesten, a Váci utcán sétálnak délutánonként.

Természetesen nem helyes állandóan a fejlettebb nyugat-európai országokhoz hasonlítani magunkat. A történelmünk és a gazdasági helyzetünk sem azonos, és bár a szebb jövőről alkotott képeink hasonlóak, az odáig vezető út messze nem járható ugyanazon módszerekkel. A külföldi példák arra szolgálnak, hogy tanuljunk belőlük, a jót átvegyük, a hibákat, pedig kijavítsuk. Ehhez azonban idő kell, és a korai elégedetlenség csírájában elfojthatja az egyébként sikeresnek ígérkező próbálkozásokat.

Magyarország rengeteg – még fel nem tárt – kerékpáros lehetőséget rejt magában. Gyönyörű tájakkal rendelkezünk, sajátos történelmi és kulturális emlékhelyekkel, hagyományokkal, és ezek mind megérdemlik a méltó figyelmet. Rengeteg olyan apró gyöngyszem, falu, ill. tájegység van hazánkban, amelyeket a legegyszerűbben és a leghatékonyabban két keréken lehetne megismerni. Ehhez persze igen sok hiányosságot kell még megszüntetnünk, legyen szó infrastruktúráról vagy emberi hozzáállásról és gondolkodásmódról.

Szakdolgozatomban a biciklizés élményét szeretném megosztani másokkal is és kedvet csinálni a szabadidő eltöltésének ehhez a fajtájához. Támogatni kell a kerékpáros kezdeményezéseket, népszerűsíteni a sportot és biztonságosabbá tenni, hogy egyre többen vállalkozzanak rá. A biztonság alatt, pedig elsősorban a megfelelő úthálózatot, szervizszolgáltatásokat, és pihenőhelyek létesítését értem. Utána szeretnék

járni annak, hogy mi áll a jelenlegi magyarországi kerékpáros helyzet háttérében, és hogy hol és hogyan lehetne javítani ezen.

Munkám során tanulmányaimra és saját tapasztalataimra támaszkodva próbáltam rendszerezni a gondolatokat, felhasználva a Magyar Turizmus Zrt. és több hazai és külföldi kerékpáros honlap adatait, idegenforgalmi kiadványokat, és tanulmányokat, kerékpáros térképeket, valamint egy általam összeállított kérdőív eredményét, hogy megoldást találjak a hazai kerékpáros turizmus problémáira.

Az alábbi illusztráció (1. kép), akár a dolgozatom mottója is lehetne. Hűen tükrözi a biciklizés által megtestesített élményt, az egészséges életmód egy lehetőségét, és a természet szeretetét.



1. kép: Bringára fel!
Forrás: www.fertopart.hu [2008]

A Magyar Turizmus Zrt. Kerékpáros háttéranyaga az alábbi idézettel kezdődik:

„Semmi sem hasonlítható a biciklizés által nyújtott egyszerű szabadsághoz.”
(John F. Kennedy)

És milyen igaz. A lényeg, pedig az utolsó két szón van. Egyszerű és szabadság. Talán pont ez a két szó az, amiért ilyen kedvelt lett a kerékpározás, és amiért ma egyre több régi és új bringa kerül az utakra.

1.1. Kérdésfelvetés

Kerékpározni jó. Ezt talán senki sem vitatja, a feltételek Magyarországon mégis meglehetősen hiányosak. A rengeteg előny felsorolása mellett, komoly nemzetközi és hazai kereslet is van az ilyen irányú szabadidős tevékenység iránt. Fontosnak tartom, hogy ezt a keresletet megismerjük, és a lehető legjobb kínálattal tudjunk előállni, mert Magyarországnak reális esélye van, hogy a kerékpáros turisták paradicsomává váljon, ha képes reagálni az egyre növekvő bringás társadalom igényeire.

Ehhez tisztázni kell pár felmerülő kérdést:

- Megéri-e egyáltalán a kerékpározásba pénzt fektetni?
- Kik érdekeltek? Kik a döntéshozók, azaz kiket meg meggyőzni? És miért kell őket egyáltalán győzködni? Vannak-e kerékpáros fejlesztési tervek?
- Milyen igények vannak a piacon?
- Milyen meglévő kínálattal rendelkezünk?
- Mik a legfontosabb fejlesztési feladatok?

1.1.1. Megéri-e egyáltalán a kerékpározásba pénzt fektetni?

Ahhoz, hogy egy üzletág működjön, és pénzt és energiát fektessenek bele, egyértelművé kell tenni az előnyöket, hogy mindenki azt érezze, hogy megéri a fáradságot. A turizmus is egy üzletág, és sajnos ezt is, mint szinte minden mást, a pénz irányít, tehát elsősorban azokat a turizmusfajtákat támogatják, amelyekben jövedelmező lehetőség rejlik, és amelyek biztos és gyors megtérülés ígének. A kerékpározás nem ilyen.

A befektetéseket jól át kell gondolni. Az elképzelés, miszerint a bringások csak tekernek, lehetőleg olcsó szállást és étkezést keresnek, tehát nem jelentenek potenciális bevételi forrást az idegenforgalmi vállalkozóknak, lassan ugyan, de hazánkban is változni látszik. Nyugat-Európában több kimutatás szerint, a két kerékkal érkező turisták átlagos napi kiadása kb. 15%-kal magasabb, mint a többi vendégé. Ennek oka, pedig az, hogy ők jóval kevesebb felszerelést tudnak magukkal vinni, mint az autóval induló turisták, és így a helyszínen többet költenek. Továbbá ők akár magasabb árért is hajlandók igénybe venni a speciális szolgáltatásokat, mint például egy szállást biztonságos kerékpártárolóval és bőséges reggelivel. A kerékpáros turizmus

résztevőinek nagy része – akik nagy, ill. külföldi túrákat szerveznek– nemcsak márkás, de igen drága biciklikkel, és felszereléssel érkeznek, ezeket pedig, akárki nem engedheti meg magának. Ebből is csak arra következtethetünk, hogy a fizetőképességgel nincs probléma.

A kerékpárosok száma évről évre nő, és egyre többen terveznek a nyaralás során is, egy több napos, akár külföldi biciklitúrát. Tehát ez a piac egyre nagyobb lesz, és érdemes lenne rá odafigyelni, és kiaknázni a lehetőségeinket. Minél később kezdjük komolyan venni a bringásokat, annál többet veszíthetünk rajta, gondolva itt nemcsak az elmaradt bevételekre, hanem a negatív reklámra is.

1.1.2. Kik érdekeltek?

Egy rövid kérdőíves felmérés eredménye és több kerékpáros fórum elolvasása után egyértelművé vált számomra, hogy igen aktív a kerékpáros turizmus utáni kereslet. Ha a biciklizés pozitív, ill. negatív hatásait mérlegre tennénk, egyértelmű lenne a pozitívumok fölénye. Ennek ellenére az illetékesek mégsem fordítanak kellő figyelmet erre. Miért? És kik is az illetékesek? Kik tudnának változtatni a jelenlegi helyzeten?

Elsősorban talán az állami vezetésnek lenne arra lehetősége, hogy támogassa a bicikliseket. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, az Oktatási és Kulturális Minisztérium, a Környezetvédelmi Minisztérium és az Önkormányzati Minisztérium tud hatásos lépéseket tenni ennek érdekében. Továbbá az Önkormányzati Minisztériumhoz tartozó Turisztikai Szakállamtitkárság, és az ország idegenforgalmi marketingszervezete, a Magyar Turizmus Zrt. tudna változtatni, amennyiben biztosítja az állam az ehhez szükséges forrásokat. Fontosnak tartanám a fejlesztések szakszerű irányítását, a KRESZ módosítását és egy átfogó kerékpáros kampány indítását. A biciklis turizmus népszerűsítésével egyre többen vállalkoznának ilyen formájú utazásra, és ez a lelkesedés további növekedést generálhatna.

Nagyon fontos lenne, hogy a helyi irányító szervezetek, mint például az Önkormányzatok, és a Regionális Marketing Igazgatóságok, és a helyi vállalkozók, szállodák, panziók, éttermek, és egyéb létesítmények tulajdonosai, ill. vezetői is szem előtt tartásák, hogy napról-napra többen érkeznek biciklivel. A kerékpáros turisták jórészt a helyi bevételeket növelnék, így közvetlen érdeke egy-egy településnek, régiónak, hogy figyeljen erre az irányzatra is.

Az Európai Uniónak nincs egységes elképzelése a kerékpáros turizmusról. Sőt, a turizmusról magáról sincs, hiszen ezek a kérdések, elvárások és szabályok régióként igencsak eltérőek.

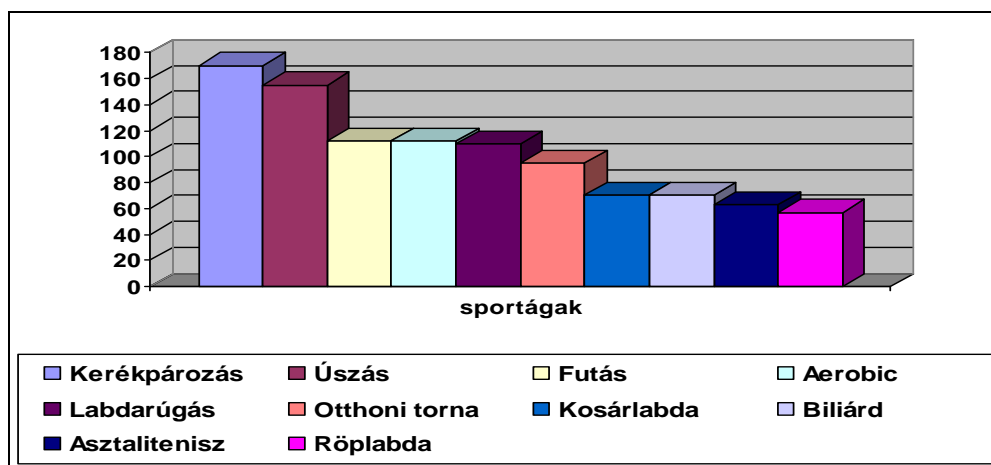
1.1.3. Milyen igények vannak a piacon?

A kerékpáros turizmus az egyik legjobban fejlődő ágazat az idegenforgalmon belül is. Több felmérés szerint ez legdivatosabb sportok egyike, amit az eladott kerékpárok száma is alátámaszt (2007-ben kb. 300 ezer kerékpárt adtak el). Az évente megrendezésre kerülő Critical Mass felvonuláson 2005-ben még csak 25 000 fő vett részt. Ez a szám 2008-ra elérte a 80 000-et, amivel a világ egyik legnagyobb ilyen jellegű demonstrációja lett.

(H/6294 irományszámú Országgyűlési Határozati javaslat [2008])

Budapesten és vidéken is egyaránt egyre több biciklist látunk az utcákon. Ez semmi esetre sem tekinthető véletlennek. Fiatalok, és idősek, régi bringák és új kerékpárok, napi közlekedők és kirándulók egyformán jelen vannak.

A sportágak között, amelyeket ebben az esetben nevezhetünk akár energia levezető szabadidős tevékenységeknek is, a kerékpározás igen előkelő helyet foglal el. Megelőzve az úszást és a futást, a bringázás áll az elő helyen az alábbi diagram (1. ábra) alapján. A futás, az aerobik és a foci szinte egy szinten állnak, majd ezeket követi az otthon végezhető torna, és több csapatsport. A bicikli elsősége talán komplexitásának köszönhető, hiszen egyszerre jelent sportolást, közlekedést, és kirándulási lehetőséget is, ugyan is két kerékről nézelődni jó.



1. ábra.: A sportolási formák gyakorisága

Forrás: Társadalomtudományi Szemle VI. évf.(www.epa.oszk.hu) [2003]

A kerékpározás népszerűségével együtt jár, hogy a bringás kiegészítők iránt is egyre nő a kereslet. Az alapvető felszerelés természetesen maga a bicikli. Nem kell messze mennünk, bárhol is lakunk, hogy egy szaküzletben, hozzáértő eladóktól vásárolhassunk minőségi kerékpárt. Egy átlagos kerékpár, amellyel már nyugodtan vállalkozhatunk egy hosszabb túrára, alapfelszereltséggel (lámpa, sárvédő is) kb. 30-40 ezer Forint. Egy márkás gépet 100-120 ezer Forintért tudunk már venni, míg a felső határ a csillagos ég (1-1,5 millió Forint). Az átlagos évi szerviz, és alkatrészcsere csak komoly igénybevétel mellett jelent kiadást. A ruházat szempontjából ajánlott beszerezni egy biciklisnadrágot és egy biciklis kesztyűt. Sok egyéb kiegészítő is van a piacon, amelyekből igény szerint válogathat bárki. A legfontosabbak talán az alapvető szerszámok, lámpa és az elsősegélycsomag.

A kerékpáros turisták kiszolgáltatott helyzetéből fakad, hogy alapos szervezést igényel egy-egy túra. Fontos, hogy pontos információk álljanak a rendelkezésükre. Erre több kiadványt, térképet, könyvet találunk (térképek – Frigoria kiadó), ill. a legnagyobb segítség maga az Internet. Ez tartalmazza a legfrissebb információkat és éppen ezért, nagyon fontos lenne, hogy a kerékpáros szolgáltatások, útvonalak, szervizek összeszedve egy helyen legyenek megjelölve. De hol van ilyen oldal?

A közlekedés, azaz a kerékpárszállítás is fontos tényező, ill. a szállásfoglalás egy-egy napra a túra során. A célterületekkel szemben a kerékpáros turistáknak – tagadhatatlanul – vannak speciális igényei. Ezek azonban nem jelentenek nagy beruházásokat, sokkal inkább csak odafigyelést és kisebb átalakításokat. A legáltalánosabb elvárások a következők:

- biztonságos közlekedés, kerékpárút, információ, pihenőhelyek
- átlagosnál kiadósabb reggeli
- biciklitároló és szerviz
- ruhamosási, ill. szárítási lehetőség
- kerékpárkölcsonzó és szállító rendszer.

A kerékpározásnak két alaptípusa van. A turisztikai célú szabadidős tevékenység mellett nagyon fontos, hogy egyben egy közlekedési eszközről is beszélünk. A városok zsúfoltságán, légszennyezettségén sokat segíthetnek a kerékpárral közlekedők. Ennek hatékonyságát több tanulmány is alátámasztja. Időt, pénzt, helyet, és energiát spórolhatunk a kerékpározással. Viszonylag kis befektetéssel igen nagy

haszonra tehetünk szert. Ez persze nem azonnal jelentkezik, és nem is teljes mértékben anyagi hasznot jelent. Bár a tiszta levegő és az egészség napjainkban aranyat ér! Bárcsak a befektetők és nagy tőkével rendelkező vállalatok is így gondolnák! A városi lakosság egyre nagyobb számban száll bringára, és fontos, hogy biztonságosan tudjon közlekedni.

1.1.4. Milyen meglévő kínálattal rendelkezünk?

Magyarország kínálata sajnos hiányos, már ami a kerékpáros infrastruktúrát illeti. Számos problémával állunk szemben.

- nem jók a kerékpárutak, ha egyáltalán vannak
- sok település el sem érhető két keréken
- sem az autósok, sem a gyalogosok nem tanúsítanak megértést a közlekedésben „harc folyik az utakon” (MT Zrt. – Sajtó anyag [2008. 02. 14.]
- veszélyes a kerékpározás, és KRESZ módosításra lenne szükség
- a kerékpárszállítás állandó probléma
- a biztonságos tárolás nem megoldott
- a szálláshelyek nem rendelkeznek tárolóval, és nagyon nehéz egy túra során egy-egy napra szállást foglalni (kerékpárutak mentén!)
- kiszolgáló létesítmények, kerékpáros pihenőhelyek, és támogatási rendszerek hiányoznak
- turisztikai kiadványok kerékpáros ajánlatai nem megfelelőek

Azonban a helyzet nem teljesen reménytelen. 2367km magyarországi kerékpárúttal rendelkezünk, és bár nem sok, de legyünk büszkék erre. Nemzeti Parkjaink, Természetvédelmi területeink számos látnivalóval bírnak. A Fertő-tó környéke, a Kis-Balaton, vagy akár az Őrség is az érintetlen természet érzését sugallják, ami ma nagyon keresett.

Fontos azonban, hogy ezeket a lehetőségeket okosan, és a fenntartható fejlesztés nevében használjuk ki, azaz a természet ne károsuljon! Az alábbi kép (2. kép) az Őrségben, egy kijelölt kerékpárút mellett készült, és erős kontraszttal, de nagyon szépen bemutatja, miként fér meg egymás mellett a bringás társadalom, és a természet a saját hagyományos körforgásával. Ez a kapcsolat véleményem szerint egyik felet sem károsítja, sőt, épp ellenkezőleg...



2. kép: Őrségi pillanatkép
Forrás: Saját fotó [2007. április]

1.1.5. Mik a legfontosabb feladatok, hogy Magyarország a kerékpáros turizmus paradicsomává válhasson?

Szeretném leszögezni, hogy rendkívül fontos, hogy a felmerülő kerékpáros igényeket a lehető legjobb szolgáltatásokkal elégítsük ki. A környező országok rohamléptekben fejlődnek, és Magyarország lemaradhat. Ennek, pedig többek között az lesz az eredménye, hogy a kerékpárosoknak egy idő múlva Magyarország eszükbe sem fog jutni majd.

A világhálón böngészgetve számtalan olyan oldalra bukkantam, ahol a kerékpározást, mint közlekedési és kikapcsolódási lehetőséget népszerűsítették. Egy osztrák kerékpáros utakat ajánló oldal kínálatában 17 túrából 3 Magyarországra invitálja a turistákat. (<http://www.radreisen.at/radtouren/oesterreich.html>)

Ezt a lehetőséget, és létező keresletet még jobban ki lehetne aknázni és bővíteni. Ez már csak azért is égető kérdés, mert egyre komolyabb konkurenciát jelentenek a környező országok, ahol komplett bringás ajánlatokkal, és katalógusokkal bombázzák az érdeklődőket. Saját tapasztalatom, hogy akár egy internetes megkeresést követően is személyre szabott ajánlatokkal látnak el a külföldi kerékpáros szolgáltatót. Rengeteg igényes katalógus, útleírás, túraajánlat és hasznos tipp érhető el, amelyek nálunk egyelőre még hiányoznak.

Nagyon fontos feladat, hogy felmérjük, hogy mink is van. Hol és milyen úthálózattal rendelkezünk, melyeket kell felújítani, és hol kell újat építeni. Mik azok a látnivalók, célterületek, amelyeket a legtöbben keresnek fel, és mik azok a

hiányosságok a szolgáltatások (szállás, étkezés, program) területén, amelyeket sürgősen pótolni kell. Ezek után egy konkrét feladattervre, és pontos költségvetésre lenne szükség, hogy aztán megkezdődhessen a tényleges munka a folyamatos ellenőrzés mellett. A fejlesztések mellett a marketing is elengedhetetlen, sőt talán sokszor még fontosabb is. A célközönségnek tudnia kell a kínálatról, és ismernie kell a környéket, és a lehetőségeiket, hogy dönteni tudjanak.

Mindezekhez a legfontosabb előfeltétel talán mégiscsak az, hogy a résztvevők, a helyi szervezetek, az egyesületek, és a vállalkozók, magukénak érezzék a jelen problémáit, és saját meggyőződésükből akarjanak változtatni rajta. Sok esetben bebizonyosodott már, hogy a saját érdek az egyik legnagyobb hajtóerő, és az is örök igazság, hogy *Közös lónak túros a háta.*

2. TURIZMUS HELYZETE

A kerékpáros turizmus bemutatása és problémáinak elemzése előtt mindenképp meg kell említenünk a turizmus létjogosultságát napjaink gazdaságában. Az idegenforgalom jelentősége mára megkérdőjelezhetetlen. Nagymértékben hozzájárul az országok bevételeihez, közvetve és közvetlenül is. Ez elsősorban a turisták pénzköltésének, és a turizmust ösztönző általános fejlesztések gazdaságösztönző hatásának köszönhető. A turizmus az a gazdasági ágazat, amelyre szinte valamennyi ország és régió építhet, hisz van, ahol meglévő értékek, van ahol, pedig épített látnivalók várják az odautazókat, legyen szó szabadidős vagy üzleti turizmusról.

A turizmus fontos területfejlesztési tényező is, mivel felkarol olyan, sok esetben vidéki természeti egységeket (tó, puszta, barlang, hegy stb.), amelyek egyébként pusztulásra vannak ítélve, ill. felpezsdíti a helyi gazdaságot. A turizmus továbbá munkahelyet teremt, ezáltal segíti a lakosság életszínvonalának emelését, visszaforgatja a tőkét a gazdaságba, és szebbé teszi a környezetet. Fontos reklámot biztosít az ország számára, amely nem csak a pozitív megítélés szempontjából fontos, de további turistaforgalom növekedést is okoz. Ez az önmagát gerjesztő és növelő ágazat tehát egyre jelentősebb mértékben járul hozzá hazánk GDP-jéhez. 2005-ben a turizmus (közvetve és közvetlenül) a GDP 8,8%-át tette ki, 1 654 milliárd Forint értékben. Közvetlen hozzájárulás 5,2%.

A *Turizmus Magyarország 2008* kiadvány előzetes adatai alapján elmondható, hogy hazánkba 2008-ban 924,4 millió turista érkezett, amely 1,8%-kal több mint, 2007-ben. A vendégszámok szinte valamennyi kategóriában nőttek, a tartózkodási idő viszont csökkent. Az egyik legmeghatározóbb számadat az Üdülési csekkkel kapcsolatos. 39,8%-kal több csekket értékesítettek, és az ebből származó bevételek 28,2%-kal nőttek 2007-hez képest.

(MT Zrt.: Turizmus Magyarország 2008 – előzetes adatokkal)

A haza turizmus általános elemzésében sokat segít a SWOT-analízis, amelyből egyértelműen kitűnik, hogy mik az erősségek és a további lehetőséget, ill. milyen gyengeségeket kell kiküszöbölnünk, veszélyeket elkerülnünk. Az alábbi (1.) táblázatot saját tanulmányaim és tapasztalataim alapján készítettem el.

1. táblázat: Magyarország turizmusának SWOT-analízise
 Forrás: Saját vélemény [2009]

ERŐSSÉG	GYENGESÉG
Magyarország Európa szívében fekszik Változatos vonzerővel rendelkezünk Földrajzi adottságaink kedvezőek (termál) Gyógy-turizmus, borvidékek Színvonalas szakemberképzés Fejlesztési törekvések Kreativitás	Közlekedési infrastruktúra hiányosságai Rendezetlen környezet Komplex szolgáltatások hiányai Tájékoztatás és reklám hiánya Pesszimizmus a lakosság részéről Budapest centrikusság
LEHETŐSÉG	VESZÉLY
EU-s támogatások Új fórumok, megjelenési lehetőségek Határon átnyúló együttműködések Fenntartható fejlődés támogatása Turizmus törvény megalkotásával a méltó rang és megbecsülés elérése	Perifériára szorulás a gyenge minőség miatt Gazdasági válság Globalizáció a kultúrában Szezonális problémája

A turizmus, multiplikátor hatásának köszönhetően, a gazdaság szinte minden területén érezteti jótékony hatását. A turizmussal az emberek közérzete, egészségi állapota, kiegyensúlyozottsága javul, így csökkennek az egészségügyi kiadások, és nő a munkabírásuk, nő az aktív dolgozók száma, hisz kevesebben lesznek betegállományban. Ugyanakkor a megtermelt javakat, mint turisták elköltik, és felhasználják, így további termelést generálnak, amelyekkel munkahelyek keletkeznek, és egyre több ember vesz majd részt a turizmusban, aminek az lesz az eredménye, hogy ez a fejlődés továbbra is növekedni fog.

Mindezek ellenére, hazánkban a turizmus törvény megalkotását csak 2008. április 23-án fogadta el a kormány, noha a szakmai szervezetek (NTB (a volt OIB), MSZSZ, MUISZ, MATUR, stb.) már rég óta sürgették ezt, éppen az idegenforgalom jelentős gazdasági szerepére hivatkozva.

A törvény célja, hogy meghatározza a turizmussal kapcsolatos állami és önkormányzati feladatokat, hatásköröket, a tevékenység gyakorlásának feltételei, és az turizmusban érdekelt állami és egyéb szervezetek együttműködési kereteit.

A tervezet rendelkezik a Regionális Turisztikai Célleírányzat létrehozásáról, ill. arról is, hogy csak azok az önkormányzatok pályázhatnak majd turisztikai célokra, akik a befolyt idegenforgalmi adót, és az ehhez kapcsolódó állami támogatást kizárólag turisztikai fejlesztésekre használták fel.

A törvény kiter a régiókra is, a kilenc Regionális Idegenforgalmi Bizottság munkájára is. (RIB, helyett: RTB, Regionális Turisztikai Bizottság)

A korábbi szabályozások, az utazásszervező- és közvetítő tevékenységre, az utazási szerződésre, a kereskedelmi szálláshelyek és a fizető vendéglátóhelyek osztályba sorolására, valamint a falusi szálláshelyek minősítésére vonatkozó rendeletek továbbra is hatályban maradnak. Sok egyéb szabályozás azonban a belső piaci szolgáltatásokról szóló irányelv hatálybalépése miatt 2009 év végéig legkésőbb módosulni fog (Orient Press [2008])

3. KERÉKPÁROS TURIZMUS

A turizmus valamennyi ágazata jelentős fejlődést mutat. Azonban ezen belül is kiemelkedő helyen van az aktív turizmus ágazata. Ez olyan turizmusforma, ahol az utazások motivációja valamilyen fizikai aktivitást igénylő tevékenység. Ide sorolható a természetjárás, a kerékpáros, a vízi- és a lovas turizmus, a golf, a horgászat és a vadászat.

A mozgás és a sport már az ókorban is fontos volt, gondoljunk csak az első Olimpiákra. A mozgás minden ember lételeme, legyen szó fél maratoni futásról, vagy akár csak egy jó sétáról. Az egészséges szervezet mozgásigénye minden életkorban jelen van. Ez korábban a mindennapi munka során kielégítésre került, ma azonban főként szellemi munkát végzünk, nem gyalogolunk, hanem valamilyen közlekedési eszközt használunk, ha tehetjük, liftezünk, pihenésképpen, pedig szintén olyan programokat választunk, ahol jórészt ülünk (TV, színház, mozi, olvasás, beszélgetés egy kávézóban, stb.) Ezek a mai világ, a mai életvitelünk velejárói. Ezek mellett azonban külön figyelmet kell szentelnünk a mozgásra. Szükségünk van arra, hogy levezessük a felgyülemlett feszültséget, kikapcsolódjunk, és regenerálódjunk.

Erre megoldást kínálnak a sportlétesítmények, uszodák, konditermek, stb. Kedveltebbek azonban a szabadban végezhető mozgásformák, mint például a gyalogtúra, a hegymászás, a nordic walking, a görkori, vagy akár a kerékpározás.

Több felmérés szerint ez utóbbi a legnépszerűbb. Talán azért, mert nincs korosztályhoz és különösebb feltételekhez kötve. Emellett biztosítja a szükséges mozgást, nem terheli túl a szervezetet, kellemes szabadidős tevékenység, amely során új élményekkel gazdagodhatunk, a friss levegőn vagyunk, és maximális kikapcsolódhatunk függetlenül attól, hogy milyen céllal szálltunk nyeregbe.

A dolgozatomban a biciklizést elsősorban, mint turizmusfajta igyekszem bemutatni. A kerékpározás azonban nem csak egy turizmusforma, hanem sokak számára életforma is, és a mindennapi közlekedés elengedhetetlen feltétele.

Évről évre fontosabb problémává válik a környezet túlterheltsége, amelyért elsősorban az autók és a repülőgépek a felelősek, ill. a mozgáshiányos életvitelből származó egészségügyi problémák. Mindezekre egyszerre ad alternatív megoldást a kerékpározás.

Ezek az alternatív hatások kimutathatóak, és meglepődünk, ha forintosítjuk a számokat. Egy Skandináv tanulmány alapján, minden megtett kilométerrel, 37 Forinttal csökkenthetjük az egészségügyi kiadásokat, hiszen egészségünket óvva kevesebb problémánk lesz. Ez évente csaknem 300 000 Forintot jelent személyenként, ami a hazai egészségügy finanszírozási helyzetét figyelembe véve igencsak komoly összeg. Továbbá a környezeti értékek felértékelődése során a turizmusnak is jelenősen megnőtt a szerepe és a felelőssége.

E kettő kombinációja a kerékpáros turizmus, amely jellemzőit az alábbi táblázatban (2.) gyűjtöttem össze:

2. táblázat A kerékpározás SWOT-analízise
 Forrás: Saját vélemény [2009]

ERŐSSÉG	GYENGESÉG
Óvja a testi és lelki egészségünket	Kicsi még a népszerűsége
Környezetbarát, nincs mellékhatása	Nincs meg a megfelelő infrastruktúra
Kis távolságokon gyorsabb, mint az autó (forgalmi dugó)	Ezért veszélyes és sokak számára nem elérhető
Közösségi élményt nyújt	A gazdaság erősödése, ill. bevásárlóközpontok az autósokat támogatja, sok másképp meg sem közelíthető.
Időtakarékos (mert rövidtávon gyorsabb)	
Pénztakarékos (mert nem ülünk feleslegesen a dugóban)	
Helytakarékos (egy autó helyén 7-szer ¹ több kerékpár el fér, ill. áthalad)	Egy komoly felszerelés már drágább, és a biztonságos tárolás nem megoldott
Infrastruktúra kiépítése viszonylag olcsó (más úthoz képest, km-enként 15-40 millió Ft ² -ba kerül az útépités)	
Motiválja és lelkesíti a kerékpárosokat	
Olcsó a felszerelés, elérhető sokak számára	
Minden korosztálynak ajánlott	

¹ Forrás: Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013 (4.o.)

² Forrás: H/6294-es irományszámú Országgyűlési határozati javaslat (4.o.) [2008]

LEHETŐSÉG	VESZÉLY
<p>Ha több a kerékpáros biztonságosabbá válik a közlekedés is</p> <p>Egészségjavító hatása forintosítható: 37Ft/ km, ill. 295ezer Ft/fő /év (2006-os adatok)¹</p> <p>Ez egészségügyi megtakarítások csaknem teljesen fedezik a beruházásokat</p> <p>Csökken a légszennyezés, a szmog</p> <p>Kulturális értékeink felkeresése egyszerűbb, és nem károsítja azokat</p>	<p>Balesetveszélyes, mert az autós társadalom nem figyel eléggé az kerékpárosokra, ill. a várostervezés sem erre helyezte a fő hangsúlyt.</p> <p>A gazdasági fejlődéssel az autósok és a távolságok száma nő, amely a biciklisek helyzetét nem segíti.</p>

Röviden összefoglalva a kerékpározás hatékony és olcsó közlekedési eszköz. Rövidtávon gyorsabb, hely- és időtakarékosabb, mint a motorizált közlekedés bármely eszköze. A kerékpárutak építése 15-40 millió Ft/km-enként, amely jóval alacsonyabb, mint az autóutak építése. Ezzel együtt egészséges, élettel tölti meg a városmagokat, és fellendítheti a vidéket. A kerékpározás továbbá csökkenti a lég- és zajszennyezettséget is.

(H/6294-es irományszámú Országgyűlési határozati javaslat [2008])

¹ Forrás: Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013 (5.o.)

4. KÜLFÖLDI KITEKINTÉS

A nagyvilágban, és több nyugat-európai országban is nagy hagyománya van a kerékpározásnak. A bicikli éppúgy sporteszköz, kikapcsolódást segítő eszköz, mint közlekedési alternatíva. Ez nagyon komoly előnyt jelent akkor, amikor a közlekedési dugók, és a környezetünk hirtelen megváltozásának korát éljük. Nem csak a problémák megszüntetésére kell koncentrálnunk, hanem ezzel egy időben alternatív megoldásokat is kell keresnünk. Ezért is fektetnek a világ vezető hatalmai egyre nagyobb energiát a kerékpáros infrastruktúra kialakítására.

Sok európai nagyvárosban vezették már be (legutóbb Prágában), hogy fizetni kell azért, hogy ha valaki autóval kíván behajtani a belvárosba. Megoldásként kínálják a tömegközlekedés mellett a kitűnő kerékpárkölcsonzó rendszereket.

A legnagyobb piacot természetesen Németország jelenti, de nem szabad megfeledkeznünk *Hollandiáról*, ahol a lakosság 70%-a biciklizik, és legalább ekkora az aránya a kerékpáros vakációknak is. 2005-ös adatok alapján elmondható a bringatúrák száma összességében elérte a 427 milliót, amely kb. 350 millió euró bevételt generált.

A másik jelentős biciklis nemzet a németek mellett *Ausztria*. A Duna-menti Euro Velo osztrák szakasza az egyik legfelkapottabb bringás desztináció. 2006-ban kb. 350 000 kerékpáros járt ezen a területen, és ők csaknem 3,5 millió eurót hagytak Ausztriában.

(Magyar Turizmus Zrt. – Kerékpáros Turizmus Háttéranyag [2009])

4.1. A legnagyobb piac – Németország

Az egyik legnagyobb bringás keresletet jelentő állam *Németország*. Az Általános Német Kerékpáros Klub (ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) felmérése alapján elmondható, hogy a német lakosság (14 évnél idősebb) 44,7%-a használta 2007-ben a kerékpárt a nyaralása során valamilyen formában. Ez több mint 20 millió embert jelent. A legkedveltebb célpontjaik a nagyobb folyók mentén található kerékpárutak, ezek közül is kiemelhető a Rajna és az Elba. Az országot behálózó ún. D-Netz kerékpáros útvonalak teljes hossza 11 900km.

Németországban a kerékpáros turistákra szakosodott szállásadókat és éttermeteket 1995 óta a Bett & Bike franchise rendszer foglalja össze. A kezdetekkor 216 tagja volt

a rendszernek, amely a legutóbbi felmérések szerint (2008. március) 4561-re bővült. Ezt az igen nagy népszerűséget igazolja, vagy inkább generálja, hogy az ADFC által megkérdezett kerékpáros turisták 56,2%-a „gyakran” ill. „mindig” olyan szolgáltatókat keresnek fel, akik tagjai a Bett & Bike rendszernek.

A német turisták átlagos napi költése 62-70€ között mozog, ami árfolyamtól függően 16-19 ezer Forintnak felel meg. Ez komoly fizetőképes keresletet jelent. A felmérés kimutatta, hogy a megkérdezett kerékpárosok 95,5%-a tervezett 2008-ra valamilyen bringás túrát. Ezeknek a nagy része, 78%-a, a határokon belülré irányul, 22%-a pedig elsősorban a környező országokba (Ausztria, Franciaország, Olaszország, és Svájc), ill. 2% Európán kívülre.

(ADFC Radreiseanalyse [2008])

Ez az arány más európai nemzet esetében sem más. Általában mindenki az első útjait saját hazájában tervezi, majd az ismert és felkapott kerékpáros desztinációkat keresi fel. Hazánk közelében ilyen a Fertő-tó és a Duna völgye, és talán majd ilyen lesz egyszer a Balaton is. Az utak nagy részét túraszervezők nélkül szervezik meg, és 50%-ban valamilyen tömegközlekedési eszközt vesznek igénybe.

Egy átlagos kerékpártúra 7-11 nap. Ennél hosszabb utakat általában csak a hollandok terveznek (14 nap). Ezért is fontos, hogy „csak a több települést érintő (pl. egy tájat lefedő) térségi szinten szervezett és fejlesztett úthálózat és szolgáltatói rendszer válhat a kerékpárosok célterületévé.”

(Kerékpáros Magyarország Program (10. o.))

Megfigyelhető nemzetközi tendenciák:

- Folyamatos növekedés a kerékpáros turizmus tekintetében a jövőben is.
- A kerékpározás elmozdul lassan a magas minőségű turizmus irányába.
- Rövidebbek és gyakoribbak lesznek a bringás kirándulások (ahogy a többi turizmusfajta is).
- Fokozódó verseny a kerékpáros szolgáltatások és termékcsomagok között.
- Egységes információs és szolgáltatási rendszer alakul ki egyre több országban.
- Nő az érdeklődés a határon átnyúló bicikli utak, ~túrák iránt.
- Egyre inkább elterjednek a tematikus és a komplex szolgáltatást tartalmazó utak.

4.2. EuroVelo

Az EuroVelo (EV) egy egész Európát behálózó kerékpárút rendszer, amely összeköt már meglévő szakaszokat, ill. új utakat épít, és így hivatott biztosítani a kontinens kerékpáros vérkeringését. Az EV elsődleges célja a kerékpározás népszerűsítése azáltal, hogy biztosítja a megfelelő úthálózatot.

A rendszer irányítója, az EuroVelo, segít a nemzetek kormányainak az utak építésében, a tervezésben, de anyagi támogatást nem nyújt. Az Európai Unió sem ad jelenleg anyagi támogatást a programnak.



3. kép: Az EuroVelo úthálózata
Forrás: www.eurovelo.org [2008]

Az EuroVelo, azaz az Európai Kerékpáros Hálózat 12 útvonalból áll, amelyek tervezett hossza 63 505 km. Ebből mára már több mint 45 000 km (MT Zrt. Kerékpáros háttéranyaga [2009]) el is készült. Az útvonalak közül hat észak-déli, négy nyugat-keleti irányú, és kettő, pedig körút.

Magyarországon szerencsére két ilyen útvonal is áthalad; a Duna mentén a 6-os, a Tisza mentén, pedig a 11-es számú EV kerékpárút.

Az EV 6-os út, amelyet „Folyók útvonalának” is neveznek, 3653km hosszú az Atlanti-óceántól a Fekete-tengerig; magyarországi szakasza 440km. Az EV 11-es út 5964km az Északi-foktól Athénig, hazai szakasza, pedig kb. 300km.

Elvileg az EV 6-os útvonal kitáblázása készen van 2008 júliusa óta, így összefüggő kerékpárút várja a bicikliseket Rajkától Hercegszántóig. (440km) A 11-es számú út kitáblázása 2009-ben valósul majd meg.

Kerékpárutak fejlesztésére évi 2 milliárd Forint áll rendelkezésre, melyből 1 milliárdot az EV útvonalak kiépítésére, kitáblázására és karbantartására költenek.

Az alábbi kép (4.) egy tökéletes útszakaszt ábrázol. A kétirányú forgalom számára épített széles, és teljes szélességében jó minőségű út „etalon” a további építkezések és fejlesztések számára.



4. kép: EV 6-os út részlete Szentendrénél
Forrás: www.eurovelo6.hu [2008]

4.3. Greenways

Ez az amerikai kerékpárút hálózat, de definiálják úgy is, mint útvonal, természetes út, ösvény, természeti sáv vagy szó szerinti fordításban zöld út, zöld folyosó. Olyan területek hálózatáról beszélünk, amelyek pihenésre és kikapcsolódásra szolgálnak, és elsősorban a gyalogosok, a kerékpárosok, lovas, ill. lovas kocsisok, valamint görkorcsolyások használják.

Az USA-ban az ún. Greenway első nyomai már a XX. század közepén megjelentek. Valódi kiindulópontnak azonban egy 1987-es konferencián elhangzott

felvetés, és az azt követő heves válaszreakció tekinthető, amikor is világossá vált, hogy a XX. század urbanizációs folyamatainak köszönhetően a természet szétdarabolódott, és súlyosan károsodott. Ugyanekkor azt is megfigyelték, hogy a legnépszerűbb mozgásformák a gyaloglás, a futás és a kerékpározás. Csakhogy ezekhez a tevékenységekhez már alig maradt hely az egyre növekvő városok miatt. Az Amerikai Természetért Bizottság javaslatára kidolgozták a Greenway Program koncepcióját. Ennek fő célja, egy adatbázis kidolgozása, a szolgáltatások listájának vezetése, különböző pénzforrások és adományok biztosítása és kezelése, kiadványok készítése, és szemináriumok és konferenciák (1995-től kétévente világkonferencia) szervezése. A Greenways program sikerét igazolja a következő kép, amelyen jól látszik, hogy jelentős a kerékpáros forgalom az úton.



5. kép: Greenways

Forrás: www.wachusettgreenways.org

Az elgondolás sikerességét az is bizonyítja, hogy létrejött egy elsősorban Közép és Kelet-Európát behálózó Greenways program. Ilyen útvonal köti össze, például Prágát és Bécset, és egy ilyen útvonalon készült az alábbi (6. kép) illusztráció is, amely hívogató minden kerékpáros számára.



6. kép: Greenways Európában
Forrás: www.czechtourism.com

Az amerikai rendszer nagyon sok jó példával szolgálhat Európa számára is. Ilyen például az állam, a vállalkozók és az állampolgárok közti együttműködés megvalósulása, a közösségi projektek kidolgozása államhatárookra való tekintet nélkül, ill. a természeti és kulturális örökségek védelme, és ésszerű hasznosítása révén a szelíd turizmus kialakítása.

A Zöldutak európai szövetsége (EGWA – European Greenways Association) 1999-ben jött létre, egy a fenntartható közlekedésről szóló konferencia után. Az elhagyott és már nem használt útvonalak hasznosítására ad alternatívát a program.

(www.greenways.hu/europa.php [2009. 02. 15])

5. KERÉKPÁROS TURIZMUS HELYZETE MAGYARORSZÁGON

Hazánk kerékpáros szempontból mindenképpen a *fejlődő piacok* közé tartozik. Ez azt jelenti, hogy a kereslet egyre nő, egyre jelentősebb, és az igények kielégítése érdekében a szolgáltatások fejlesztésére van szükség. Az eladott kerékpárok és egyéb felszerelések számából is arra lehet következtetni, hogy a kereslet nem csak hogy nő Magyarországon, de egyre igényesebbé is válik. Már 2002-ben elérte a 300 000-et az eladott biciklik száma, és így a direkt piac 11 Milliárd Forintot tesz ki.

A magyarok körében nagyon kedvelt időtöltés a kerékpározás. Még azok is ezen a véleményen vannak, akik maguk sosem bicikliznek. Tehát a bringázáshoz kapcsolódó attitűdök teljes mértékben pozitívak. Egy 2002-es felmérés eredménye alapján a legnagyobb ok, ami miatt nem bicikliznek az emberek, az időhiány. A túraútvonal megtervezésekor a három legfontosabb szempont a természeti látnivaló az út mentén, a biztonság, és az ár. A kérdőívben felsorolt szlogenek közül a legmegnyerőbb az „erdők, dombok, kis tavak, aprófalvak” volt. Ez sokat elárul a hazai keresletről, amely ma még elsősorban a határon belülré irányul. Az országon belüli távolságok nem jelentenek akadályt, és ezek leküzdéséhez általában tömegközlekedési eszközt (vasutat) vagy kisebb százalékban autót használnak. A megkérdezetteknek csupán 7%-a tervezett külföldi túrát. (A Kerékpár-turisztikai piac trendjei és sajátosságai – Salamin Géza ©Happy Bike & Magyar Kerékpárosklub [2002])

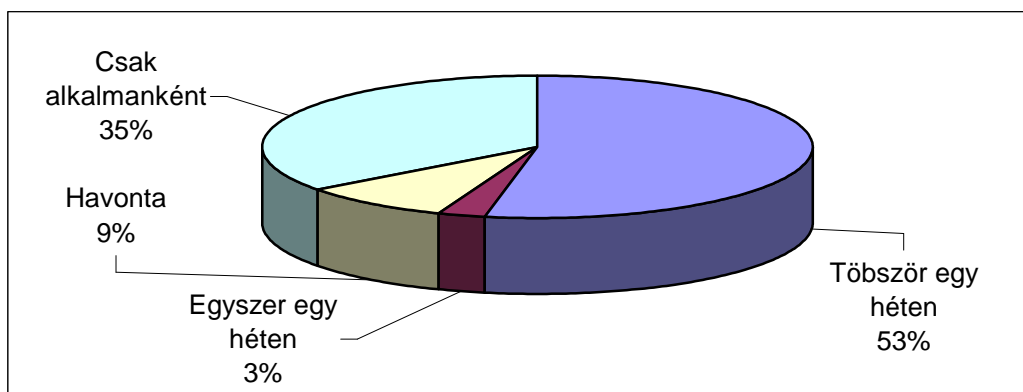
2005-ben a megkérdezettek 43%-át érdekelte a kerékpározás. Közülük majdnem minden negyedik ember rendszeresen gyakorolja ezt a hobbit és 73%-uk megfelelőnek véli a hazai körülményeket egy-egy túrához.

(Magyar Turizmus Zrt. Kerékpáros Turizmus Háttéranyaga [2009])

5.1. Kérdőíves felmérés elemzése

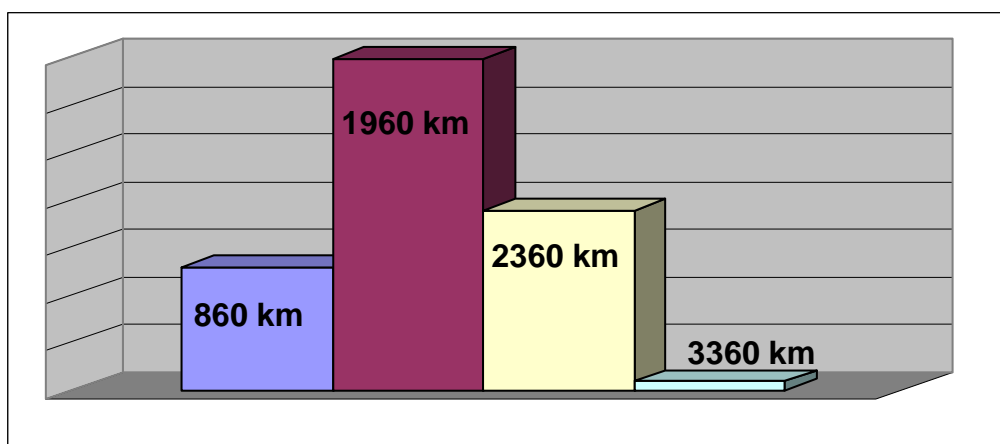
Az általam végzett kérdőíves felmérés eredménye is azt mutatja, hogy a múlttól függetlenül az emberek nyitottak a kerékpáros programok iránt, és jelentős a hazai kereslet.

A megkérdezettek átlag életkora 26 év, és több mint ¾-edük szellemi, azaz ülő munkát végez, így nem csoda, hogy a kerékpározás gyakoriságára vonatkozó kérdésre (2. ábra) azt a választ adták a legtöbben (53 %), hogy „többször egy héten” bringáznak.



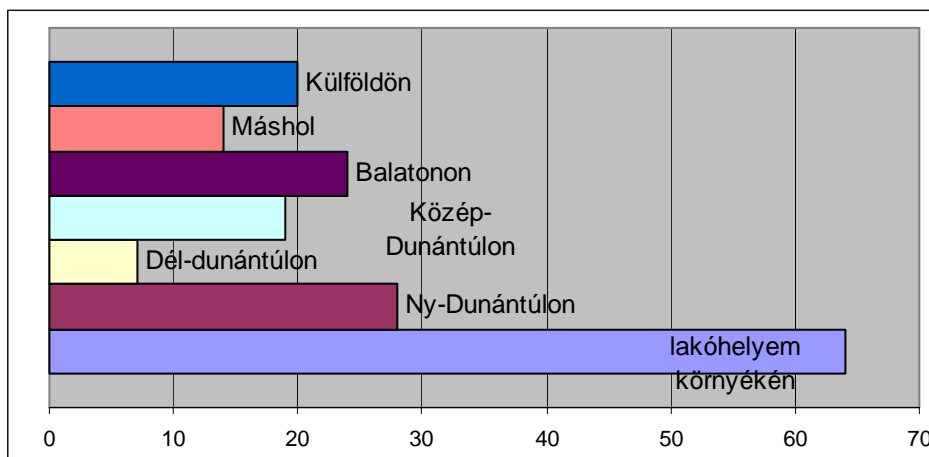
2. ábra: Milyen gyakran biciklizel?
 Forrás: Kérdőív eredménye [2009]

Annak ellenére, hogy rendszeresen kerékpározókról van szó, a haza úthálózatot nagy többségben alábecsülték, ahogy ez, a 3. ábrán is látszik. A négy megadott érték: 860km, 1960km, 2360km, ill. 3360km volt. A válaszok háttérében a nagy szétdaraboltság állhat.



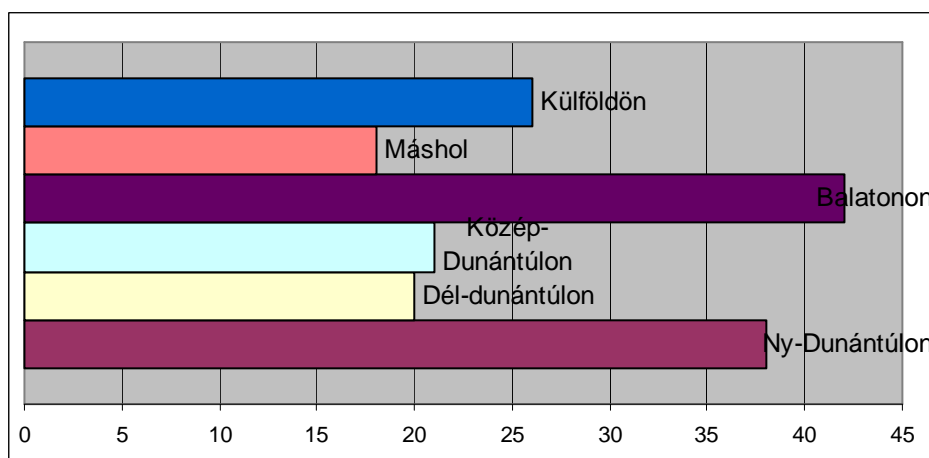
3. ábra: Hány km bringaút van Magyarországon?
 Forrás: Kérdőív eredménye [2009]

A célterületek és az igények felmérésére vonatkozó kérdésekre adott válaszokból leszűrhető, hogy a bringások nagy része (36%) a saját lakóhelyén teker. Ezek után a legjelentősebb célterületek a Nyugat-Dunántúl (Fertő-tó, Őrség) (16%) ill. a Balaton (14%). Meglepő, hogy a Dél-Dunántúlt nagyon kevesen (4%) választották eddig. (4.ábra)



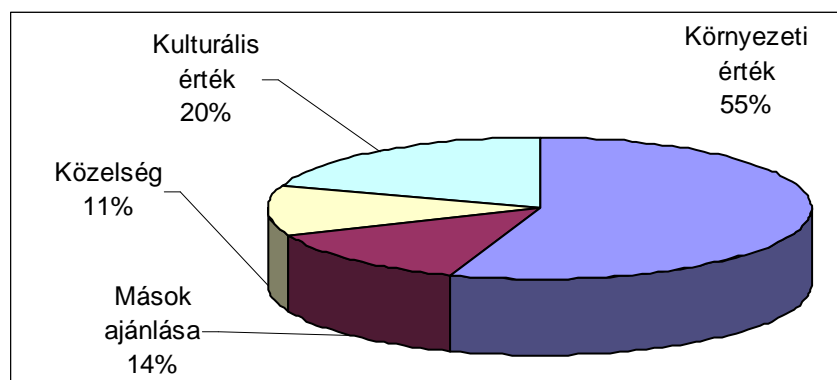
4. ábra: Hol tekintél már?
 Forrás: Kérdőív eredménye [2009]

A jövőben a legtöbben (25%) a Balatont keresnék fel szívesen. Ez annak köszönhetően, hogy a balatoni bringakörút egyre fejlettebb, és hazánkban ez az első, valóban bringaútnak nevezhető úthálózat. 23%-kal a Nyugat-Dunántúl áll a második helyen. Ez a régió több tekintetben is az egyik legfejlettebb Magyarországon. A jövő tekintetében a külföldi úti célok jóval vonzóbbak, és ebből arra következtethetünk, hogy a kerékpárosok nagy vállalkozó kedvvel rendelkező turisták. (5. ábra)



5. ábra: Hova mennél szívesen?
 Forrás: Kérdőívem eredménye [2009]

A megjelölt úti célok legfőbb erőssége, vonzereje a természeti értéke. Ezt igazolja az alábbi diagram (6. ábra) is, miszerint a legfőbb szempont a szép környezet, megelőzve bármiféle kulturális értéket, vagy ajánlást, reklámot. Szép környezetben, pedig hazánkban nincs hiány.



6. ábra: Mi alapján választasz célterületet?
 Forrás: Kérdőívem eredménye [2009]

Magyarország természeti adottságai kitűnőek. Az éghajlat, a domborzati viszonyok, a települések mérete és elhelyezkedése, a látnivalók sűrűsége is alkalmas egy tökéletes kerékpáros turisztikai rendszer és hálózat kialakítására. Nemzetközileg is ismert kerékpáros célterület a Duna-mente, és a Fertő-tó, és egyre több hazai és külföldi turista keresi fel a Balatont.

5.2. Magyar Turizmus Zrt.

Magyarország turisztikai marketingszervezete aktívan közreműködik a kerékpáros turizmus fellendítésében és reklámozásában. A bringázás előnyei vitathatatlanok. A 2007-ben meghirdetett Zöld Út tematikus kampányév keretében több kifejezetten a bringázást támogató rendezvény és programsorozat volt, mint például az Európai Autómentes Hét, a Magyar Nemzeti Parkok Hete, az 52 hétvégé 52 túraútvonal c. kiadvány, vagy a Tour de Pelso 2007, amely során 1 millió Forinttal támogatta a Magyar Turizmus Zrt. a balatoni kerékpártúrákat, és biciklis rendezvényeket. 2007-ben kb. 20 kerékpáros Study Tour-t is szerveztek, és kiadták a Frigoria kiadó támogatásával az Országos Kerékpáros Térképet, amely azóta évente megjelenik.

2008 a Vizek Éve, 2009 a Kulturális Turizmus Éve; 2010, pedig a Fesztiválok Éve lesz. Mindegyik kampánysorozat része a kerékpáros versenyek és rendezvények támogatása, és különböző, elsősorban régiós kiadványok megjelentetése más-más szemszögből.

A kerékpározás egyszerre sport, kikapcsolódás, és közlekedési eszköz is. Turisztikai szempontból két nagy csoportba sorolhatjuk: kerékpáros vakációról akkor beszélünk, amikor a fő motiváció a bringázás, és a km-ek legyőzése, üdülési kerékpározásról, pedig akkor, amikor a kerékpározás a nyaralásunknak csak egy részét

képezi. A cég mindkét fajtát támogatja, hiszen több tematikus ill. régiós kiadványban is megjelennek a bringás lehetőségek, ill. van kifejezetten kerékpár térkép, túraajánlat is. A biciklizés tökéletes harmóniában áll a falusi, és a zöld turizmussal vagy akár az ifjúsági és a kempingturizmussal is.

(Magyar Turizmus Zrt: Kerékpáros Turizmus Háttéranyaga [2009])

5.3. Kerékpáros fejlesztések Magyarországon

Ahhoz, hogy hazánk is részesedhessen a kerékpáros turizmus profitjából, és jelen lehessünk a piacon, elsősorban infrastrukturális fejlesztésekre van szükség, ill. arra, hogy hálózatba foglaljuk a kerékpáros vállalkozásokat, majd ezeket megismertessük a fogyasztókkal, azaz a biciklisekkel.

A kerékpáros turizmus fellendítése érdekében az egyik legfontosabb lépés, hogy egy komplex szolgáltatási lánc alakuljon ki. Több külföldi példa (holland, osztrák, német) alapján elmondható, hogy ahogy ez az alábbi ábrán (7. kép) is látható, a középpontban az infrastruktúra áll, ami a megfelelő minőségű biztonságos, és információval ellátott bringa utakat jelenti. Ehhez kapcsolódna a többi feltétel, mint például a bringabarát szolgáltatások:



7. kép: A kerékpáros turizmus szolgáltatói lánc [2006]

Forrás: Magyar Turizmus Zrt. – Kerékpáros Turizmus Háttéranyaga [2009]

Egy piacképes úthálózat kialakításához nem feltétlenül kell mindenhol új utakat építeni, sok esetben a más meglévő úthálózat karbantartása vagy kitáblázása is elegendő lenne. Ez abszolút alapfeltétele bármiféle kerékpáros turizmus létrejöttének. Nagyon fontos, hogy az adott térségben, kerékpáros célterületeken, olyan szolgáltatások legyenek, amelyek kifejezetten a kerékpárosok speciális igényeire igazodnak. Ez persze nem zárja ki a többi turista jelenlétét sem, de megtalálhatóak a zárt biciklitárolók, van mosási, szárítási lehetőség, esetleg szerviz, ill. kerékpáros menü a szálláshelyeken, stb. Szükséges lenne egy, a már meglévő útvonalakat, és szolgáltatásokat feltüntető térképre, honlapra, és prospektusokra. Ha ezek az ún. alapfelszerelések megvannak, akkor egy két keréken ide látogató turista biztos, hogy pozitív élményekkel fog hazatérni, és a szájpropaganda, mint a minden másnál hatásosabb marketingeszköz is a mi malmunkra fogja hajtani a vizet.

Az elmúlt időszakban kiemelt figyelmet kaptak a bringások. A 2007 és 2013 közötti időszakban a fejlesztésekre szánt összeg majdnem tízszerese a Nemzeti Fejlesztési Tervben (I.) erre szánt pénzeknek.

(Magyar Turizmus Zrt. – Sajtó [2008. 02. 14.]

2005. november 15-én Kóka János Gazdasági és Közlekedési Miniszter több civil szervezet nyomására kinevezte *Bodor Ádámot*, kerékpáros közlekedéssel foglalkozó miniszteri biztost és egy tárcaközi munkacsoportot, hogy kidolgozzák a kerékpáros infrastruktúra fejlesztési tervét, és összehangolják a minisztériumok munkáját.

2008 júniusában Szabó Pál, közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter megszüntette kerékpáros miniszteri biztos intézményét. A minisztérium nyilatkozata szerint Bodor Ádám posztja nem illeszkedett a KHEM struktúrájába. Így jelenleg nincs gazdája a kerékpáros ügyeknek, noha a 2007-2013-ig tartó Kerékpáros Magyarország Program főbb feladatai csak most következnének. Több civil szervezet, és kerékpáros egyesület is tiltakozott. Sokan félnek, hogy így ügyük a háttérbe szorul, és nemcsak hogy nem javul, de romlik a biciklis kultúra Magyarországon.

A minisztérium a továbbiakban külső szakértőként kíván együttműködni Bodor Ádámval, és a jövőben a kerékpáros ügyekkel mindenki a saját hatáskörében foglalkozik majd. A kerékpáros fejlesztési programoknak így nincs gazdájuk már, és féltő, hogy így nem is sikerül a végrehajtás. Így például egy kalap alá tarozik az

autópálya és a kerékpárutak építése. Ez szinte már komikus, hiszen az autópálya építés súlya megkérdőjelezhetetlen.

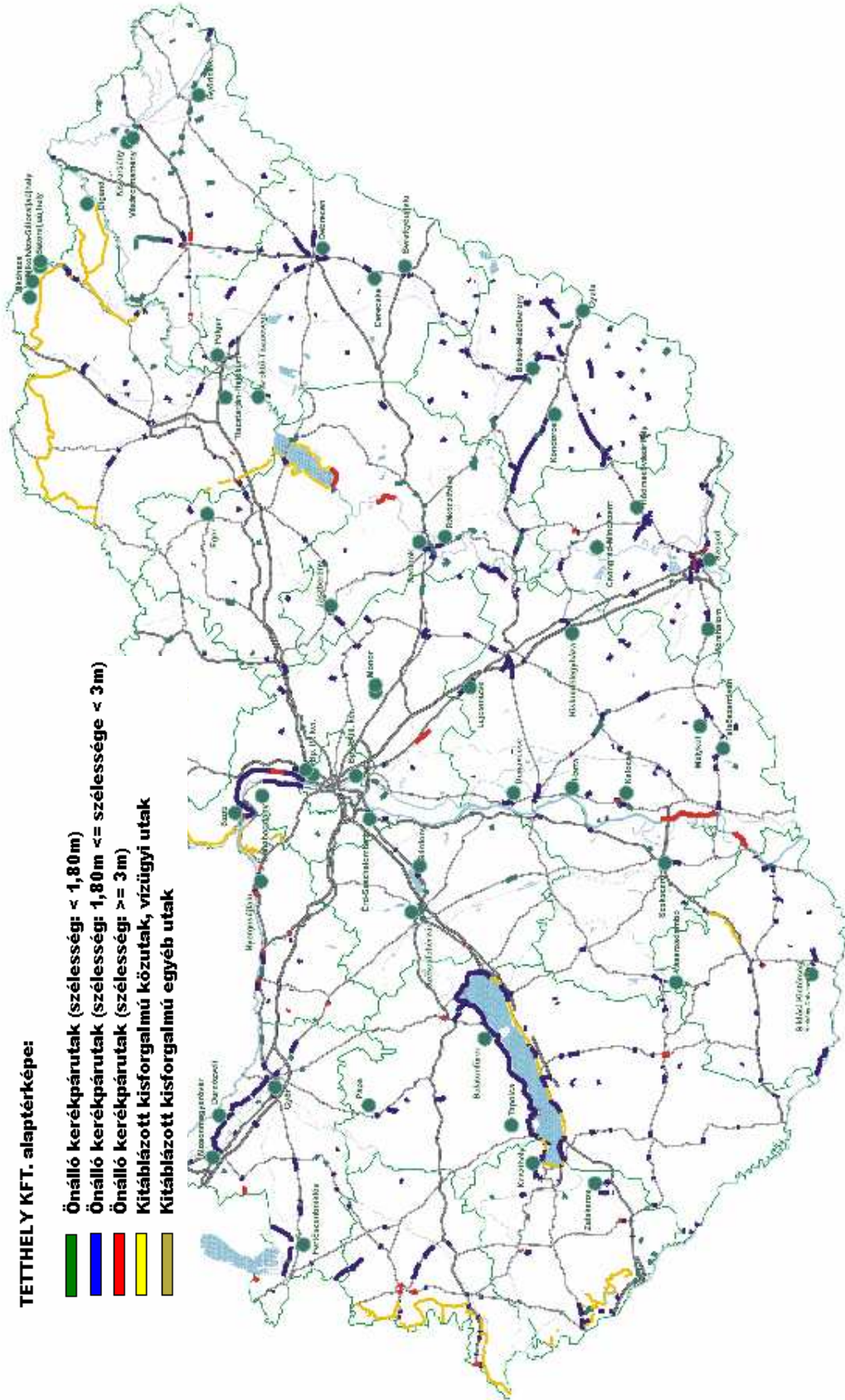
A hazai úthálózat hossza a Kerékpáros Magyarország Program szerint 2367km. A Magyar Turizmus Zrt. Kerékpáros Turizmus Háttéranyaga alapján a turisztikai célokra is alkalmas, kitáblázott bringa útvonalak hossza csak 1500km. A kerékpározásra alkalmas mellékutakkal együtt a teljes úthálózata, pedig kb. 2500km. A legtöbb túraút a Nyugat-Dunántúlon, ill. Észak- és Dél-Alföldön található.

A jelenlegi kerékpáros úthálózat, ahogy azt az alábbi ábra (8. kép) is mutatja, meglehetősen szétdarabolt. Apró kis szakaszokból áll, és az önálló, 3m-nél szélesebb utak száma (hossza) sajnos minimális. A Dunántúlon, talán csak a Fertő-tó, a Szigetköz, a Dunakanyar és a Balaton térségében van olyan hosszabb szakasz, amely egy tartalmasabb túrára ad lehetőséget.

● Útépítési támogatású kerékpárút építési projektek (2006., 2007. év, valamint 2008. I. félév)

TETTHELY KFT. alaptérképe:

- Önellő kerékpárutak (szélesség: < 1,80 m)
- Önellő kerékpárutak (szélesség: 1,80 m <= szélessége < 3 m)
- Önellő kerékpárutak (szélesség: >= 3 m)
- Kitérített kiserőmű közutak, vízügyi utak
- Kitérített kiserőmű egyéb utak



8. kép: Magyarország kerékpárút hálózata
 Forrás: www.kertam.hu [2008. 07. 23.]

5.3.1. Kerékpáros Magyarország Program (KMP)

A fent említett munkacsoport dolgozta ki az Nemzeti Fejlesztési Terv II-vel összhangban a Kerékpáros Magyarország Programot (2007-2013), és ekkor több területi fejlesztési terv is készült. A program, elsősorban a német „FahrRad” mintára épül. A különböző operatív feladatokat a tárcák és a regionális fejlesztési tanácsok háttérintézményei hajtják majd végre.

A KMP 2007-2013 keretében a jelenlegi 2367km magyarországi kerékpárút 6 év alatt, egy 60 milliárdos beruházásnak köszönhetően újabb 2000 km-rel bővülne, melynek fele elsősorban turisztikai célú, a másik fele, pedig közlekedési célokat szolgálna. A Program részletes és átfogó elképzeléseket, terveket tartalmaz, megjelöli a felelős szerveket, és a finanszírozási forrást is.



9. kép: Kerékpáros Magyarország Program logója

Forrás: www.khem.hu [2008]

A program részletesen kitér:

- a kifejezetten idegenforgalmi célokat szolgáló bringaúthálózatra, annak építésére
- a kerékpárkölcsonzó rendszerek fejlesztésére a fővárosban és vidéken egyaránt
- a bringás és a tömegközlekedés összehangolására (MÁV, B+R)
- egy Országos Kerékpárbarát Vállalkozói Hálózat kiépítésére
- térségi projektek létrehozására és kivitelezésére
- különböző nagyrendezvények szervezésére és kerékpáros Centrumok kialakítására
- egy Országos Kerékpáros Turisztikai Promóciós és Információs Hálózat létrehozására (amely adatbázisként funkcionál)

2008. július 15-étől, elvileg elérhető egy *térinformatikai rendszer* (GIS), amely az épülő kerékpáros útvonaltervek és meglévő utak nyilvántartó rendszere. Ez tartalmazza a két EV és a hozzájuk csatlakozó kerékpározható kisforgalmú utak adatait is. Ez az országos adatbázis útvonaltervezéshez, ill. az utak folyamatos

karbantartásához, felülvizsgálatához használható. De egyelőre csak elvileg. A valóságban a Kerékpáros Magyarország Program keretében, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) megbízásából készül a Kerékpárút Nyilvántartó Rendszer (KeNyi), amely adatainak feltöltése folyamatosan történik, és feltehetően hosszabb időt vesz majd igénybe. A program a www.kenyi.hu internetes oldalon lesz majd elérhető, de jelenleg (2009. 03. 23-án) az oldalon ez olvasható: „Nyitás: Adatgyűjtés miatt elhalasztva”. A Magyar Kerékpárosklub szerint, sajnos a feltöltések befejezése nem reális a közeljövőben.

(<http://www.kertam.hu/doc/AdatgyujtesiRend.pdf> [2009. 01. 27.])

2008 második felében létrehozták a térségi szervezetek javasolt modelljét is, és a jövőben várható egy bringás infrastruktúra építését segítő útmutató kiadása is.

A Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013 további fejlesztési terveket tartalmaz. A tervezett 2000 km új kerékpáros létesítmény megépítésére már minden régióban kiírásra kerültek a pályázatok.

2007-ben, a program első évében 2 milliárd Forintot különítettek el 130 km kerékpárút építésére. Tervben van a teljes Duna és Tisza menti kerékpárút kialakítása is, amelyek az egész Európát átszelő biciklis úthálózathoz (EuroVelo) csatlakoznának.

A program része egy kerékpárkölcsonzó rendszer kiépítése Budapesten és további öt nagyvárosban, valamint három turisztikai régióban. A tömegközlekedéssel összhangban kerékpáros parkolóhelyek kialakítására is kiírnak pályázatokat. A KRESZ módosítása is a feladatok között szerepel. A törvényjavaslat már elkészült, többek között a kerékpáros zónák, és a többfunkciós sávok kialakításáról.

(Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013)

([origo]: Elanyátlanodtak a reménykedő bringások (Plankó Gergő) [2008. 07. 02.])

A programot kétfévente kell felülvizsgálni, először 2008 végén. A Közlekedési Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium és az Önkormányzati minisztérium meghívására, Budapestre érkezett az ECF képviselője, hogy részt vegyen a 2008. december 11-13. között megrendezésre kerülő konferencián. A program értékelése mellett, dr. Kovács Miklós turisztikai Szakállamtitkár ismertette a 2009. évi kerékpáros fejlesztési stratégiát, és bemutatta a hallgatóságnak a Magyar Turizmus Zrt. munkáját is. A program kiértékelését a 2009-2010. évi akciótervvel együtt fogják publikálni, ami 2009. április végén várható, tekintettel a jelenlegi gazdasági válság miatt bizonytalanra vált forrásokra.

2006 óta érvényes egy Útügyi Műszaki Előírás (UT-2-1.203:2006), ami kifejezetten a kerékpárutakra, ill. –sávokra vonatkozik. 2008-tól, pedig már kötelező egy új építésű magán- vagy közösségi használatú ingatlanhoz megfelelő számú kerékpártárolót is építeni.

(www.maut.hu [2009. 03. 08.]

Az alig három év alatt a 2005-ben kinevezett kerékpáros biztos fontos eredményeket ért el, az oktatás, a kerékpározás népszerűsítése és a szabályok megváltoztatása területén. *Több programot is indítottak*, amelyekkel a biciklizést kívánták népszerűsíteni, és elfogadtatni.

2008-ban indult nálunk az angliai „*Bringa Suli*” program, amely keretében közlekedésbiztonsági oktatás, és különféle biciklis gyakorlatok kerültek a tanmenetbe. Ez az újítás a Nemzeti Alaptantervvel is összhangban van, és nagy sikert aratott a diákok körében.

Hasonló népszerűségnek örvend egy korábbi, a „*Bringázz a munkába*” kampány, amelyben 2007-ben kb. 2100 fő, míg 2008-ban, előzetes adatok alapján több mint hatezren vettek részt, és 2013-ra 25 ezer résztvevőt prognosztizáltak, ami a dolgozó lakosság csaknem 10%-a. A program célja, amely tulajdonképpen egy nyereményjáték, hogy a dolgozók minél többször kerékpárral menjenek munkában, és ezt több fős csapatokban igazolják is.

A „Kerékpáros Munkahely” program részeként, a munkahelyeknek kell bemutatniuk, hogyan támogatják a dolgozókat, például kerékpártárolók, öltözők, és zuhanyzók építésével.



10. kép: Bringázz a munkába!
Forrás: www.kerekparosklub.hu [2009]

2009. április 6. és május 8. között kerül megrendezésre ismét a „Bringázz a munkába!”. A kampány hivatalos honlapja a www.kamba.hu. Idén ez a program sorozat kiegészül, és sor kerül a „Bringázz az Egyetemre!”, a „Bringázz a munkába szoknyában!” és a „Bringázz és vonatozz a munkába!” kampányokra is. Ezek célja, hogy a nagyszámú egyetemista lakosságot is biciklire ültesse, felhívja a figyelmet arra, hogy a biciklizéshez nem feltétlenül kell speciális felszerelés, sportruházat vagy váltóruha, és hogy összehangolja a kerékpáros közlekedést a MÁV szolgáltatásaival. Az elővárosi vonatok nagy része új típusú német – piros – vonat, amelyeken kényelmesen szállítható a kerékpár, akár a reggeli csúcsban is.

5.4. Euro Velo – Magyarország

Az Euro Velo (www.eurovelo.org) egy az Európai Kerékpáros Szövetség, az ECF által javasolt egész Európát átszelő kerékpáros úthálózat. Az útvonalak nagyobb városokat kötnek össze, vagy természeti egységeket követnek, mint például folyókat. Hazánk ebből a szempontból kifejezetten kedvező helyzetben van, hiszen fekvésének köszönhetően Magyarországon keresztül két ilyen Euro Velo útvonal is halad:

- EV 6 – a Duna mentén,
- EV 11 – a Tisza mentén.

A kerékpárutak fejlesztésére a hazai költségvetésből 2 milliárd forint áll a kormány rendelkezésére, melyből átlagosan évi 1 milliárd forintot szánnak az EV útvonalak hiányzó szakaszainak megépítésére, kitáblázására.

A hazai EV útvonalak és a tervek a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK, www.3k.gov.hu) honlapjáról letölthetők.

(<http://www.3k.gov.hu/pages/index.jsf?p=2&id=2812> [2009. 03. 08.]

Az Euro Velo nemzetközi ismertségének és jelentőségének köszönhetően nagyon fontos a haza kerékpáros életben. Ennek megfelelő figyelmet igényelnének az útvonalak, az utak menti szolgáltatások és a környékbeli infrastruktúra.

A KMP keretében 2006-2007-ben összesen kb. 65km, 3m széles jó minőségű kerékpáros útépitési terveit fogadták el. Ez így jól hangzik, azonban azt tudnunk kell, hogy ez a 65 km (66450fm) nem összefüggő szakaszt jelent. 13 projekt kapott támogatást, ezek között, pedig akad 900m-es városi kerékpárút és 10km-es szakasz is, amely a Tisza menti töltésen halad végig. Ezen szakaszok mindegyike része a hazánkon

áthaladó két EuroVelo valamelyikének. A szakaszok építése 2008 végére befejeződött, a projekteket az alábbi táblázat tartalmazza:

3. táblázat: Támogatott projektek

Forrás: www.khem.gov.hu [2008]

<i>Pályázat tárgya</i>	<i>Megye</i>	<i>Hossz (fm)</i>
Csongrád – Mindszent között 4 szakasz (EV útvonal)	Csongrád	8 597
Érd – Százhalombatta közötti kerékpárút	Pest	5 527
Újpesti vasúti híd – Megyeri csárda között	BP	3 332
Szilas - patak – Székesdülő közötti kerékpárút	BP	2 022
Soroksári EV útvonal II. és III. üteme	BP	4 471
Külterületi EV nyomvonal (Dunabogdány)	Pest	4 938
Dunavecse- Szalkszentmárton	Bács	4 600
Ároktő – Tiszacsege (Tisza jobb parti töltés)	BAZ	10 617
Tisza jobb parti árvízvédelmi töltés (Tiszatarján – Hejőkürt)	BAZ	8 290
Mikóháza – Sátoraljaújhely között	BAZ	5 700
Nyergesújfalu – Tát között	Komárom	4 298
Sátoraljaújhely: Kazinczy utcai kerékpárút	BAZ	922
Sátoraljaújhely – Sárospatak között kerékpárút IV. üteme	BAZ	3 136
Összesen:		66 450

5.5. Vidéki kezdeményezések:

Sokat ígérő kezdeményezések léteznek országsszerte. Az alföldi és a dunántúli régiók állnak a legjobb helyzetben. „Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon” címmel készült el 2001-ben egy térségi rövid- és középtávú fejlesztési terv a Nyugat-Dunántúli Regionális Fejlesztési Tanács gondozásában. A terv egyik alap gondolata, a már meglévő alsóbbrendű kerékpározható utak feltárása, és megismertetése az érdeklődőkkel, tehát az a felismerés, hogy nem feltétlenül kell új utakat építeni.

2002-ben megalakult a Nyugat-Dunántúli Kerékpáros Régióért Közhasznú Egyesület. A www.vasifalutur.hu internetes oldalon egységes arculattal és összefogott ajánlat formájában jelenik meg a nyugat-dunántúli országrész, elsősorban Vas megye. A Falusi Turizmus Vas Megyei Szövetsége, a Vasi Lovasturisztikai és Lovaskultúra

Hagyományőrző Egyesület, a Naturpark Térségfejlesztési Közhasznú Társaság és az Őrség és vidéke Vendégvárók Egyesülete mellett turizmus, az Őrség és a Naturparkok mellett a Pannon Pedál egyesület is megjelent.



11. kép: PannonPedál

Forrás:http://vasifalutur.hu/cgi-bin/vasifalutur/index.cgi?view=vendegfogado&oldal=pannon_pedal [2009]

5.6. Hogy befolyásolja a gazdasági válság a kerékpárosok helyzetét?

A válság természetesen a gazdaság valamennyi területén érezteti a negatív hatását. Megtakarításokat a leggyorsabban a kiadások csökkentésével lehet elérni, és elsőként az olyan területekről vonnak el forrásokat, amelyek nem létszükségletűek. Így elsőként a luxuscikkek gyártása és eladása szorult vissza, valamint az utazások, főleg a messzi és drága utak száma csökkent.

A válság turizmusra gyakorolt hatása nem egyértelmű. Természetesen csökkenést eredményez mind a vendégszám, mind a bevételek területén, azonban az utazás, a kikapcsolódás igénye már sok embernél a Maslow – szükségletpiramis alsó harmadába tartozik. Ezen egyéneknél a messzi utakat felváltja a környező országokba tervezett vagy a belföldi nyaralások.

Ebben az esetben lehet igen nagy szerepe a kerékpárnak. Ez ugyanis elsősorban a belföldi turizmus számára jelent alternatívát, és viszonylag olcsóbb nyaralási forma. A kerékpározás másik nagy előnye is kiemelkedik a válságban. A bringázás olcsó, környezetkímélő közlekedési eszköz, és abszolút megújuló energiát „használ”.

Az Európai Kerékpáros Szövetség, az ECF hivatalos honlapján olvashattunk egy hazánkra vonatkozó hírt, miszerint „A válság bevitte a biciklizést a parlamentbe” [2009. 02. 23.] E téma kapcsán megemlíttett 2008. szeptember 22-ei határozati javaslat fontos kerékpáros fejlesztéseket, és célkitűzéseket tartalmaz.

A határozat javasolja a kerékpáros munkába járás „költségtérítését” a közösségi közlekedési bérletek térítéséhez hasonlóan, ill. a munkahelyi környezet átalakítását.

Fontos a kerékpáros létesítmények finanszírozásához a források biztosítása, jogszabályok (KRESZ) korszerűsítése, és a szakhatósági engedélyeztetés egyszerűsítése is. A beruházások minőségbiztosítására a helyi önkormányzatok ösztönzése, finanszírozása és a folyamatos monitoring ad megoldást. A kerékpáros közlekedés biztonságának növelését a szabályok, és az infrastruktúra aktualizálásával és oktatással kívánják elérni. Fontos fejlesztési feltétel, hogy a korábbi évekhez hasonlóan ismét elszámolható legyen egészségpénztári számlára a kerékpár; módosítsák az erdőtörvényeket az úthasználat tekintetében; ill. hogy különböző termékfejlesztési követelmények meghatározásával Magyarország valóban versenyképes lehessen.

(H/6294-es irományszámú Országgyűlési Határozati javaslat [2008])

A kerékpározás előnyeit egyértelműen elfogadták, és a KMP keretein belül jelentős forrásokat is biztosítottak. Csak EU-s pénzezből mintegy 40 milliárd forint juthat kerékpárút építésre. A hazai lehetőségek azonban korlátozódtak. 2009-re a tervezett kerékpáros forrás 2 milliárd forint, amely már most 1 milliárdra apadt. Természetesen a jelen gazdasági helyzetben nem vitatható, hogy elsőbbséget élvez sok más intézmény, és feladat, de szomorú, hogy a kerékpáros kérdések elsőként szorulnak ismét a háttérbe.

Molnár Csaba azt is bejelentette, hogy ismét lesz a Minisztériumban kerékpárügyi biztos, jelenleg az előkészületek folynak. (www.ecf.com [2009. 03. 06.]

5.7. Szervezetek:

Számos kerékpáros egyesület, szervezet és rendezvény létezik, amelyek a biciklizést hivatottak támogatni és propagálni. Néhány ezek közül:

- Magyar Kerékpárosklub (MK)
- Magyar Kerékpáros Túrázók Szövetsége (MKTSZ)
- Magyar Mountain Bike Szakági Szövetség (MMTBSZSZ)
- Magyar Kerékpáros Szakági Szövetség (MKSZSZ)
- Vuelta SE Kerékpáros Szakosztály
- Városi Biciklizés Barátai (VBB)
- European Cyclists' Federation (ECF)
- Pannon Pedál
- Critical Mass (CM)

5.7.1. Magyar Kerékpárosklub (MK)

Magyar Kerékpárosklub, azaz az MK talán az egyik legnagyobb hazai bringás egyesület. 2002-ben létesült, mint civil szervezet, és már több száz taggal bír. A szervezet fő célja, hogy megteremtse a hazai kerékpáros kultúrát, és népszerűsítse a biciklizést. Ennek érdekében folyamatosan részt vesz különböző a bringázással, kerékpáros turizmussal, ill. a környezettudatossággal kapcsolatos projekteken. Szakmai segítséget nyújtva igyekszik a döntéshozókat támogatni, és erős lobbytevékenységet végez a bringások érdekében. A szervezetben elsősorban szakemberek és szakmai csoportok dolgoznak különböző munkaterületeken. A szervezet a klubtagság lehetőségét is biztosítja, amely különböző kedvezményekre – mint például olcsóbb kerékpárszállításra a MÁV vonalain – jogosít.

(www.kerekparosklub.hu [2009. 03. 06.]

A Magyar Kerékpárosklub turisztikai programja 2007 szeptemberétől a *HunBike*. A program célja, hogy népszerűsítse a haza kerékpáros turizmust és támogassa a bringás szolgáltatókat (szálláshelyek, vendéglátóegységek, egyéb szolgáltatók). A honlapon pontosan megtaláljuk, hogy a bringás szolgáltatóknak milyen előírásokat kell betartaniuk. Ezek alapján szükséges: a megfelelő kerékpártároló a bejáráshoz közel, zárt biciklitároló (csak szálláshelyek esetében), szerszámkészlet és pumpa vagy kompresszor, ill. mosási és szárítási lehetőségek. A feltételek, és a HunBike rendszer alapja a már korábban említett, német „Bett & Bike” rendszer. A szolgáltatók támogatása mellett számos túraajánlattal áll a kirándulók rendelkezésére a HunBike rendszer.

Nemrég sikeres együttműködési megállapodást kötöttek a Falusi Turizmus Országos Szövetségével (FATOSZ). A Falusi Turizmus tájékoztató 2009/2-es számában mutatkozott be a Kerékpárosklub.

A szolgáltatók regisztrálása és jelentkezése folyamatos, így a rendszer még messze nem tekinthető késznek. A turizmus@kerekparosklub.hu címre várják a szerkesztők az ötleteket és a segítséget.

A Magyar Kerékpárosklub több ezer ember megmozgató, több hónapos komplex projektet tervez 2009 nyarára. A programsorozat egy Európán átívelő kulturális és szakmai programokkal tűzdelt környezetvédelmi akció, a *Green Bikes for Peace*. A tervek szerint 2009 nyarán 25 fiatal 5 országon érintésével, 11 nagyvárosban át

30 napos bringatúrán venne részt Velencétől Ljubljanáig, majd Linztől Pécsig. A 2000 évvel ezelőtti Római Birodalom, és a mai egységes Európa összehasonlítása lesz a feladatuk. A program fő célja a fiatalok bevonásával, és különböző kulturális és szakmai kísérőprogramokkal annak az üzenetnek a továbbítása, ahogyan ők látják a világot.

5.7.2. Magyar Kerékpáros Túrázók Szövetsége (MKTSZ)

Az 1989-ben alakult szövetség célja, hogy összefogja a bringás turistákat. 19-ből 14 megyénkben rendelkezik tagszervezettel. Programajánlatai között szerepel a 39. Nemzetközi és Országos Túrakerékpáros Találkozó, amely idén júniusban lesz. A honlap túraajánlatai között találhatunk egy országos körtúrát több szakaszra bontva, amely igen hasznos segítség lehet a szervezésben. (www.mktsz.hu)

5.7.3. Magyar Mountain Bike Szakági Szövetség (MMTBSZSZ)

A sportolni vágyók fóruma. A szövetség összefog több egyesületet, és pontos rendezvénytárral, versenytárral rendelkezik. (www.mmtbszsz.hu)

5.7.4. Magyar Kerékpáros Szakági Szövetség (MKSZSZ)

Az MKSZSZ elsősorban a kerékpározást, mint verseny és szabadidősportot célozza meg, és összefogja a különböző kerékpáros sportágakat. Az oldalon találhatunk versenytárat, galériát a korábbi események és versenyek fotóival, és egyéb kifejezetten a sportemberek számára hasznos információt. (www.mksz.com)



12. kép: MKSZ logója
Forrás: www.mksz.com [2009]

5.7.5. Vuelta SE Kerékpáros Szakosztály

A Vuelta szintén egy kerékpáros sportszakosztály. Találunk itt versenynaptárt, leírásokat, galériát a korábbi eseményekről, és részletesen olvashatunk a BringaSuli projekt részleteiről is, amely nagyon fontos a jövő kerékpáros nemzedéke szempontjából. (www.vuelta.hu)

5.7.6. Városi Biciklizés Barátai (VBB)

A honlap fórum jelleggel működik. Lényege, hogy a „*Szállj ki és bringázz! Egy autóval kevesebb*” jelmondatuknak megfelelően túraajánlatokkal lássák el az érdeklődőket. Az aktuális felhívásokról is értesülhetünk itt. (www.vbb.hu)

5.7.7. European Cyclists' Federation (ECF) Európai Kerékpáros Szövetség

Az ECF a kerékpáros közlekedést hivatott támogatni a lehető legjobban. Célja, hogy a bringások maximálisan kihasználhassák a gyors és praktikus közlekedés, ill. az egészséges életvitel nyújtotta lehetőségeiket.



13. kép: ECF logója

Forrás: www.ecf.com [2009]

A szervezet céljai:

- Promótálni és serkenteni a kerékpáros közlekedést Európában, mint egy gazdaságilag hatékony, egészséges, és környezetbarát közlekedési és rekreációs eszközt. Az ECF összefog több európai (országos) szervezetet, így pl. aktív tagja a Magyar Kerékpárosklub is.
- Növelni és védeni a kerékpáros státusz elismertségét, ill. hatékonyságát mind az egyéni, mind a társadalom számára.
- Felhívni a figyelmet a bringások igényeire. (közlekedésszervezés, infrastruktúra, biztonság, stb.)

- Támogatni különböző csoportokat, kezdeményezéseket, kutatásokat. Elősegíteni az információáramlást a különböző rétegek között. Konferenciákat tartanak kerékpáros témákban, és biztosítanak egy információs bázist.

A 2009-es év egyik konferenciasorozata a Velo City, amely az egyik legnagyobb kampánya a szervezetnek.



14. kép: Velo-city és Danube by Bike Tour [2009]

Forrás: www.ecf.com

5.7.8. Pannon Pedál – Nyugat-Dunántúli Kerékpáros Régióért Egyesület

A Pannon Pedál Egyesület összefogja az ország nyugati területeinek önkormányzatait, turisztikai szervezeteit és szakembereit, a különböző szolgáltatókat, valamint a civil szféra szereplőit, és kerékpárosait. Szoros kapcsolatot ápol a Burgenland Tartomány turisztikai, önkormányzati, sport és kerékpáros szervezeteivel is. Fő célja, hogy a meglévő kerékpáros adottságokra építve, további fejlesztéseket kieszközölve, kialakuljon a bringás turizmus feltételrendszere, és a nyugat-dunántúli régió valóban a bringások otthona és célállomása legyen. (www.vasifalutur.hu)

5.7.9. Critical Mass (CM)

A minden évben megrendezésre kerülő kerékpáros felvonulás lényege, hogy felhívja a figyelmet a bringázás előnyeire, a motorizált közlekedés káros hatásaira,

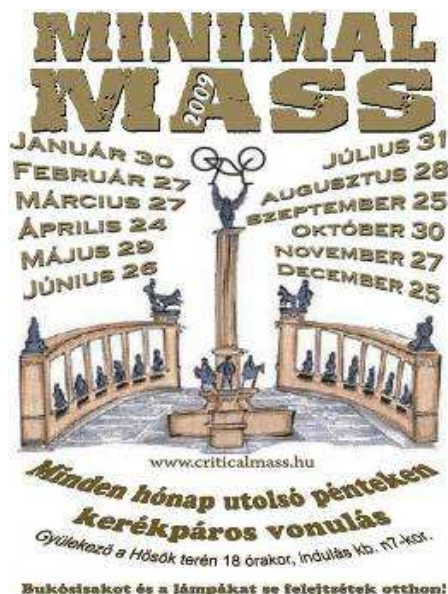
Kétszer rendezik meg évente, általában április 22-én, a Föld Napján, és szeptember 22-én, a hivatalos Autómentes napon. A rendezvény népszerűségét az alábbi képek igazolják.



15. kép: Critical Mass
 Forrás: www.criticalmass.hu [2009]

A budapesti felvonuláson 2005-ben 25 000 bringás vett részt. Ez a szám 2008-ra elérte a 80 000-et, amivel a világ egyik legnagyobb bringás demonstrációja lett. Budapesten 2009. április 14-én rendezik meg ismét az Autómentes napot. A mozgalomhoz egyre több vidéki város is csatlakozik. 2008-ban, többek között Győrben, Sopronban, Szombathelyen, Pécsen, Kaposváron, Székesfehérváron – csak hogy a dunántúli nagyobb városokat említsem – rendeztek nagy sikerrel kerékpáros felvonulást.

A rendezvény olyannyira sikeres, hogy nemcsak évente kétszer tartanak felvonulást, hanem a tervek szerint minden hónapban. Erről bővebben a rendezvény hivatalos hazai honlapján olvashatunk, a rendezvény invitáló plakátját, pedig lejjebb láthatjuk. (www.criticalmass.hu [2009. 03. 06.]



16. kép: Minimal Mass
 Forrás: www.criticalmass.hu [2009]

5.7.10. Happy Bike

A kerékpáros fejlesztések legfőbb problémája, hogy elkülönülnek egymástól. Nincs összhang, és nincsenek összekapcsolva a szolgáltatások, azaz az utak és kiszolgáló rendszerek. Erre a problémára jelent majd megoldást az alábbi logóval ellátott Happy Bike rendszer.



17. kép: Happy Bike

Forrás: www.happybike.hu [2009]

Az ország több területén, a Pilis-Dunakanyar, a Pannonhalma-Sokoró és Dél-Zala térségében is szerveződik a Happy Bike kerékpáros-turisztikai rendszer, amelynek lényege, egy létrejön egy olyan hálózat, amely tartalmazza, nyilvántartja és ellenőrzi a komplex szolgáltatásokat, azaz a kitáblázott, karbantartott tematikus túraútvonal hálózatokat, a helyi vállalkozók által létesített, különböző funkciójú szolgáltatási pontokat, a szervezett túravezetést, ill. a hazai és a nemzetközi marketing tevékenységet. A rendszer jelenleg (2009) kb. 60-100 vállalkozó taggal bír.

(Magyar Turizmus Zrt: Kerékpáros Turizmus Háttéranyaga [2009])

Az oldal még nem tekinthető késznek, hisz például nem tér ki hazánk valamennyi bringás célterületére, de az ötlet tökéletes. (www.happybike.hu [2009. 03. 06.]

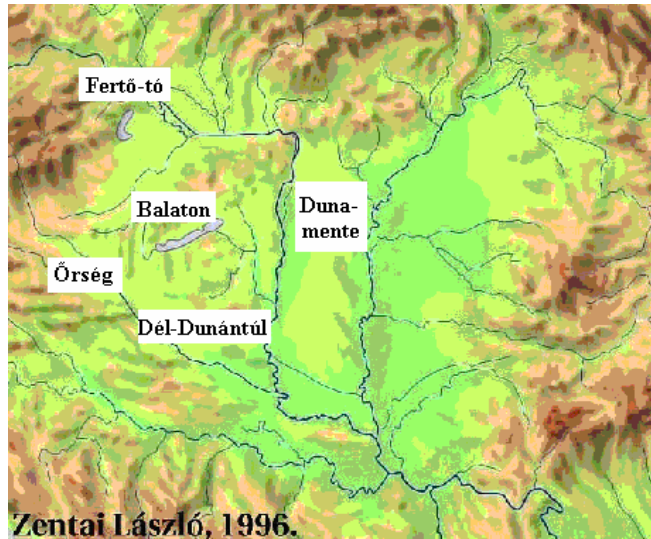
6. KERÉKPÁROS CÉLTERÜLETEK A DUNÁNTÚLON

Hazánk sok szempontból ideális bringás terep. A táj változatos, a domborzati viszonyaink kedvezőek, jöjjenek akár profi, akár teljesen kezdő kerékpárosok. Az éghajlatunk nem nevezhető szélsőségesnek, csupán az esőre kell felkészülnünk. A látnivalókban, pedig végképp nincs hiány. Magyarország minden egyes szegletében találunk valami olyasmit, ami miatt érdemes nekivágni az útnak. Egy kérdés merülhet csak fel: „*Melyik útnak?*”

A kerékpárosok paradicsoma olyan terület, ahol garantál a változatos táj, a sok látnivaló, és lehetőleg elkerüli a zsúfolt nagyvárosokat, és a forgalmas főutakat. Magyarországon bőven akad ilyen terület, csak egyelőre nem elérhetőek a turisták számára, ugyanis nincs kiépített úthálózat, és hiányoznak bizonyos alapfeltételek. Másik nagy, és sajnos épp ilyen gyakori probléma, hogy szinte egyáltalán nincs marketing, azaz hiába várja egy-egy térség a turistákat, az adott programokról, ill. lehetőségekről csupán egy szűk kör tud tájékozódni.

Kerékpáros turizmus szempontjából igen kedvező adottságokkal rendelkezik a Balaton és a Fertő-tó. Ugyanígy előnyös helyzetben van a Duna-mente, amely egyben a 6-os számú EuroVelo útvonal is, hiszen Európa egyik leghíresebb túraútvonalának, az ausztriai Duna-menti útnak a folytatása. További leendő cél desztináció lehet az Őrség, a maga varázsával és kis településeivel, a dél-dunántúli dombság, Pécs, Harkány, Siklós és Villány környéke, vagy akár a Dráva-mente. Ezen célterületek nagy része Nemzeti Park védelem alatt állnak, mert egyedi természeti értékkel rendelkeznek. A kerékpáros ajánlatok, mint aktív turisztikai programok összhangban állnak a védett területek ökoturisztikai és falusi turizmust elősegítő törekvéseikkel.

Az alábbi térkép (18. kép) ábrázolja Magyarország domborzati viszonyait, és a jövő kerékpáros céldesztinációit a Dunántúlon.



18. kép: Dunántúl céletterületei

Forrás: <http://lazarus.elte.hu/hun/digkonyv/ruza/magyarorszag.htm> [2009]

Egyre nagyobb az igény az erdei kerékpározásra is. A hegyi tekerés (mountain bike) terjedésével, a komoly erőnlétet feltételező, olykor szinte már technikai sportnak számító terepkerékpározás igen kedveltek a fiatalok körében.

Az alábbi „Etikett” tábla értelmében azonban, az erdőkben csak május 1-je és augusztus 31-e között, hétfőként 9 és 18 óra között szabad, kizárólag a kijelölt útvonalakon, és max. 30km/h sebességgel tekerni.



19. kép: Erdei etikett

Forrás: Saját fotó (Pilis) [2008]

Az erdei kerékpározást a jelenleg is hatályos erdőtörvény tehát nem kicsit korlátozza, mivel a kerékpárt is egyszerűen közlekedési eszköznek tekinti. A Nemzeti Parkoknak külön szabályozása van. A Magyar Kerékpárosklub kezdeményezte az erdei kerékpározás újraszabályozását, és vannak erre vonatkozó javaslatok az Országgyűlésben is. Döntés még nem született.

A továbbiakban a Dunántúl öt jelentősebb kerékpáros szempontból szóba jöhető célterületét szeretném bemutatni és elemezni. Ezen öt terület a következő: Fertő-tó, Balaton, Őrség, Duna-mente és Dél-Dunántúl.

6.1. Fertő-tó

6.1.1. A vidék bemutatása

A Fertő-tó vadregényes és változatos táj. A tó, és így a kerékpárút nagyobb része is Ausztriához tartozik. A települések és a táj az osztrák gondosságot tükrözik. A szép és virágos faluképek, a rendezett szőlők –a sorok végén rózsabokorral – nagyon kellemes hangulatot árasztanak.

A terep ajánlott bárki számára, aki szeretné tartalmasan és aktívan eltölteni a szabadidejét. Az útvonal főként sík terepen halad, és az utak minősége is jó. A szakirodalom szerint egy váltó nélküli bringával is kényelmesen körbetekkerhető. A települések sűrűn helyezkednek el, és így akár apró szakaszokra is fel lehet osztani a körutat.

A tó nagyobb része esik az osztrák oldalra, és ott jobban ki is van építve. Több a strand, jobban megközelíthető a vízfelület, és több a kis falu, ill. település. A magyar oldalon a láncra fűzött falvak szépek, azonban a köztük lévő területek el vannak hanyagolva. A magyar oldalon a tó mentén széles sávban található a nádas, és a mocsaras terület, ami rengeteg madárnak nyújt menedéket, és költési helyet.

A Fertő-tó a legnyugatibb sós sztyepp-tó. Ez egyedi növény- és állatvilágnak ad otthont, és ez az alapja a Fertő-Hanság Nemzeti Parknak, ill. az osztrák Neusiedlersee National Parknak, amelyek egy határon átívelő természetvédelmi területet képeznek 1991 óta. A Nemzeti Park felkerült az UNESCO Világörökség listájára is 2001-ben.

6.1.2. Megközelíthetőség

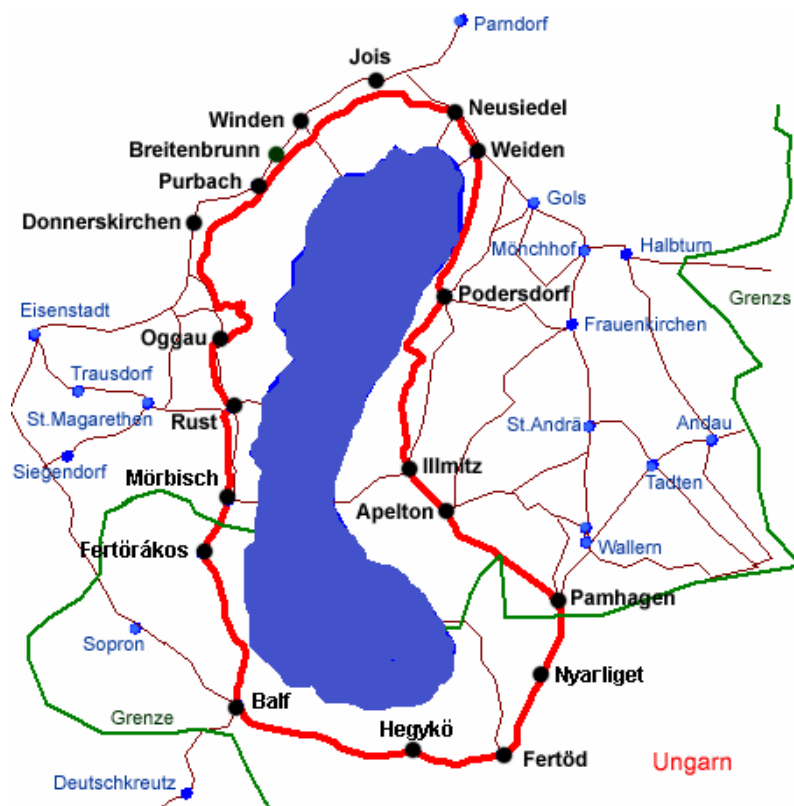
Egy magyarországi túra kezdő állomása lehet Sopron, főleg, ha vasúton közelítjük meg a tavat. Személyes tapasztalatom, hogy a GYSEV kerékpár szállítási lehetőségei jók, a kalauzok szívélyesen segítenek. Egyébként a tavat nem csak a kerékpárút, hanem a vasútvonal is megkerüli, bár egy kicsit távolságtartóbb.

A következő vonalakon járnak a vonatok rendszeresen:

- Eisenstadt – Schützen – Purbach – Neusiedl,
- Neusiedl – Weiden – Frauenkirchen – Pamhagen – Fertőd – Fertőszentmiklós,
- Fertőszentmiklós – Nagycenk – Balfürdő – Sopron.

6.1.3. Kerékpárút hálózat

A Fertő-tó körüli kerékpáros úthálózatot az alábbi (19.) ábra mutatja be átfogó módon. Jól látható, hogy milyen szerteágazó rendszerről van szó. A B10-es (piros vonallal jelzett) útvonalhoz nagyon sok más túraút is csatlakozik. Kiepipített úton lehet eljutni, például Eisenstadtba, ill. Parndorfba is.

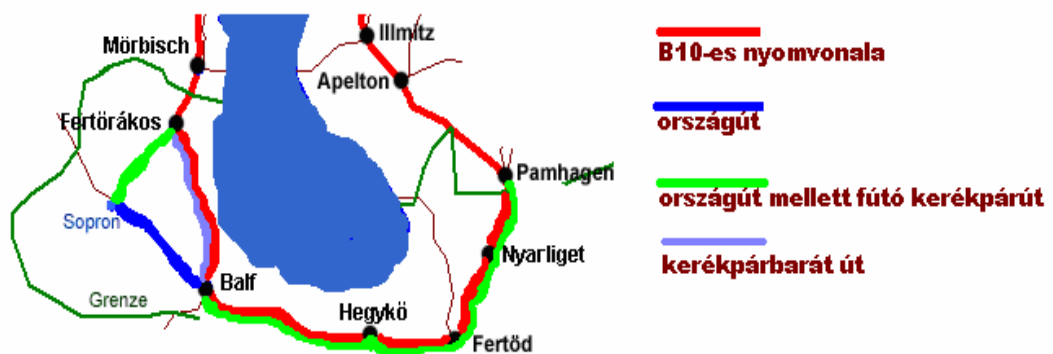


20. kép: Neusiedler See Radwanderweg B10
Forrás: www.fahr-radwege.com [2008]

A fertő-tavi kerékpárhálózat teljes hossza így 418km. A B10-es út 135km-es, amelyből csupán 38km tartozik Magyarországhoz.

A Fertő-tó körül, az utak minősége kifogástalan, a táblák egyértelműek, és az információk az útirányról, a következő településről, az előttünk álló km-ekről nem csak a táblákon láthatók, hanem az aszfaltra is fel vannak festve. Ezek a jellemzők, sajnos nagyrészt az osztrák oldalra igazak. Az utak nagy része csak a bringások részére van fenntartva, így teljes biztonsággal lehet rajtuk közlekedni. Csupán néhány szakasz vezet – általában szőlő mellett – gazdasági utakon, ahol a célforgalom, azaz a szőlős gazdák közlekedhetnek autóval, vagy traktorral.

Ha a magyarországi szakaszt vizsgáljuk, az utak nagy változatosságot mutatnak, a minőség és a minősítés tekintetében is. A legjellemzőbb forma az országút mentén haladó kerékpárút. Ennek előnye, hogy a legrövidebb két település között, viszont nem nyújt turisztikai élményt, főleg, hogy bár a településeken szépen kiépített utak vannak, a községek közti szakaszok rossz állapotban vannak. Jellemző a hazai úthálózatra, hogy sok helyen van ún. kerékpárbarát út, amely csupán egy kisméretű autópályát. Ezek rendszerint elég rossz állapotban vannak. A magyarországi szakaszra általánosságban jellemző, hogy napi ingázásra alkalmas, de nagyobb turista forgalom fogadására már nem. Az alábbi (21.) ábra mutatja be az úttípusok megoszlását a magyar szakaszon.



21. kép: A magyarországi úthálózat
Forrás: A fenti térkép részlete saját szerkesztéssel [2008]

6.1.4. Települések, látnivalók – azaz a vonzerő

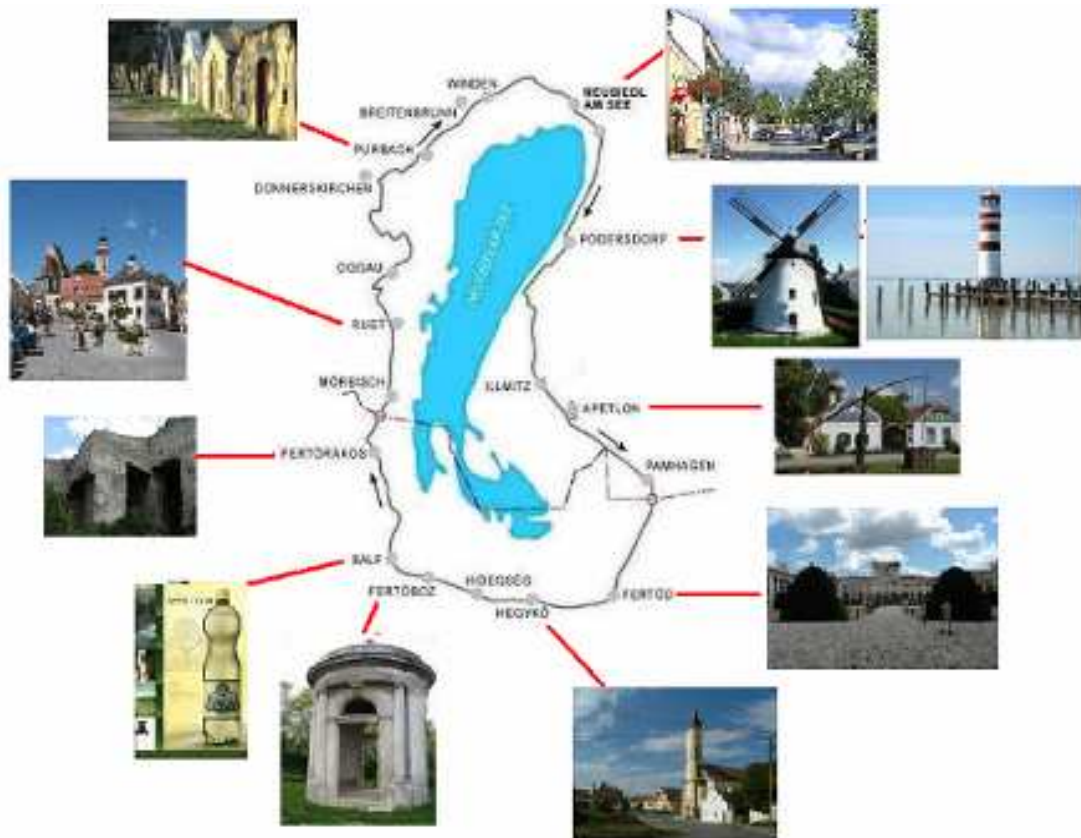
A kerékpárosokat is, akár csak a többi turizmuság résztvevőit, a vonzerő hajtja, és indítja útnak. Ez esetben, ez természetesen egyéb motivációval is párosul, de a látnivaló az egyik legmeghatározóbb. Szerencsére ebben nincs hiány.

Sopronból kiindulva haladjunk az óramutató járásának megfelelően, és nézzünk pár példát a fertő-tavi vonzerőkre!

Sopron nem tipikusan Fertő parti település. A kistérség központjaként sajátos nevezetességeivel és egyedi hangulatával hívja a környékre a turistákat. Híres látnivalói közé tartozik a Tűztorony, a Fabricius- és a Stornó-ház, a Kecske-templom, és a Bezerédj-ház. A jellegzetesen szűk kis utcácskák párhuzamos ívekként ölelik körbe a belvárost, ahol egyaránt találhatunk reneszánsz és barokk palotákat. *Fertőrákos* a kőfejtőről és a Mithrász–szentélyről híres. A hatalmas kötömbök tiszteletet parancsolnak, nyaranta pedig, színvonalas hangversenyeknek, színpadi előadásoknak adnak otthont. Itt található a Fertő-tó magyar oldalának egyetlen strandja is.

A határon átlépve az első település *Mörbisch*, amely vízi színpadjáról nevezetes. A következő falu *Rust*, amelyet a gólyák városaként szoktak emlegetni, és valóban nagyon sok kéményen és villanyoszlopon található gólyafészkek. *Donnerskirchenben* láthatunk egy csodálatos kétszintes, négytornyú kastélyt, amely 1635 óta az Eszterházy család tulajdona. A következő fontosabb település *Purbach*, amely tipikus bortermelő vidék. Nevezetessége a Török pince. *Breitbrunn* a már messziről látható fehérre festett XVI. századi Török-toronyról híres, amely ma múzeumként funkcionál. *Winden* a borostyánkő út mentén fekszik. Szabadtéri múzeumában láthatók a római kori leletek. A környék legforgalmasabb települése *Neusiedl am See*. Az élményfürdő, a tó közelsége, a számtalan szabadidős sporttevékenység lehetősége (pl. vitorlázás, szörfözés) és a város látnivalói, mint például a római katolikus templom „Halász-szószéke” vonzza a kirándulókat. *Podersdorf* a kerékpárosok paradicsoma. Híres szélmalomról (1778), míg *Illmitz* a kikötőjéről. Rendszeresen indulnak innen sétahajók, és komp Mörbisch-be. *Pamhagen* a határnál fekszik, és egy harangtorony jelenti a nevezetességet.

Ismét magyar földön járva jutunk el *Fertődre*, az Eszterházy kastélyhoz. Pár kilométerre innen *Sarródon* található a Nemzeti Park központja a Kócsagvár. *Hegykő* a leggyorsabban fejlődő település a Fertő-tó hazai partján. Híres a termálfürdőjéről, akárcsak *Balf*, ahol négy gyógyforrás tör a felszínre, amelyre fürdőt építettek, és palackozzák is a vizét.



22. kép: Fertő-tó vonzerőleltára
 Forrás: Saját szerkesztés [2008]

6.1.5. Kerékpáros infrastruktúra

A Fertő-tó környéke jellemzően biciklis terület. A bringaút nagyon sok kis falun halad keresztül, ahol rengetek kávézó – osztrák módra –, pihenőhely várja a bringásokat, akik színes mezekben, izzadtan is nyugodtan leülhetnek. Sőt, az ilyen vendégek vannak többségben. Olyan érzése támad itt az embernek, hogy itt minden a biciklizésről szól. A szálláshelyek, kempingek, éttermek, szervizek, strandok stb. sűrűsége példaértékű, akárcsak Ausztria kerékpáros kultúrája. A tó mentén szinte minden faluban, városban találhatunk kempinget, vagy egy-két panziót, kiadó házat. A vendégszeretetre sem lehet panasza senkinek. Sőt, a kerékpáros igényekre is sok helyen figyelnek már (zárt tároló, kiadós reggeli).

Ahogy már említettem, Podersdorf a kerékpárosok paradicsoma. A település elrendezése, úthálózata, és szálláshelyei is mind ezt hangsúlyozzák. Csak egy példa a kerékpárosok által kedvelt szálláshelyek közül: *Sandweinpension Strudler* (www.sandweinpension.at):

A panzió családi vállalkozásként üzemel, és a burgenlandi turisztikai egyesület a legmagasabb, „négynapocska” kategóriába sorolta.



23. kép: Sandweinpension Strudler
Forrás: Internet (www.sandweinpension.at) [2008]

A nyugodt és családi hangulatú ház közvetlenül a kerékpárút mellett található. A zárt udvarban, de igény szerint a garázsban is lehetőség van kerékpártárolásra. A vendéglátást az abszolút bizalom, érdeklődés és kedvesség jellemzi. A panzióban úgy mozoghatnak a vendégek, mintha otthon lennének.

Természetesen a tó túlsó, magyar oldalán is kiváló szálláslehetőségek vannak. Fertőrákoson hasonló mentalitású, bár kisebb panziók találhatóak. Ilyen többek között a *Charlie vendégház* is. A szállásadók alkalmazkodnak az egyedi igényekhez, így például volt lehetőségünk uzsonnacsomagot készíteni a reggeli során. Kerékpártárolásra szinte valamennyi háznál van lehetőség.

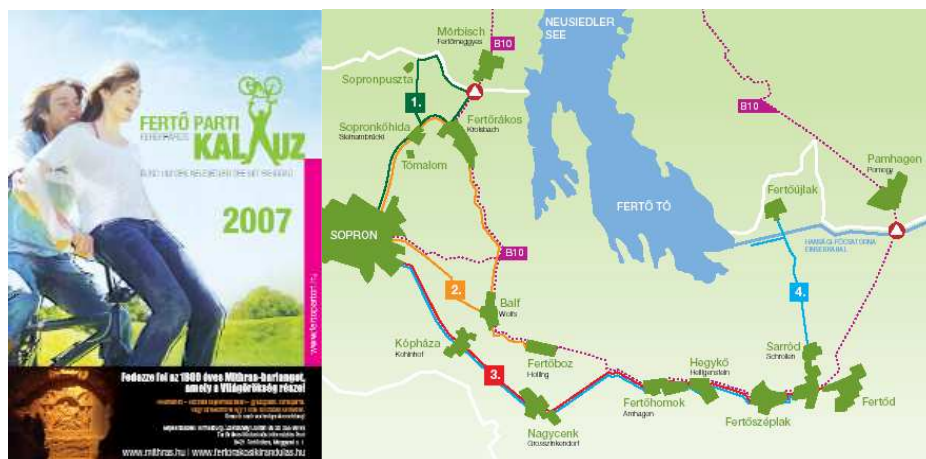
6.1.6. Fejlesztések

Az Ausztriával közös sztyepptavunk kerékpáros idegenforgalma jóval megelőzi az ország többi területét. Főként a határon túli területek – a tó nagy része – jelentik a kerékpáros paradicsomot. Ez a mintaértékű fejlesztés inspirálóan kell, hogy hasson a hazai érintett szervezetekre is.

A Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013 nemcsak az új utak építésére, hanem a meglévő úthálózatok karbantartására is kitér. Ezek alapján az utak felügyelete, és az esetleges javítások a helyi önkormányzatok által létrehozott társulások feladata lenne, állami támogatással.

A program célja, hogy a fejlesztések érintettjei legyenek a települések önkormányzatai, és a vállalkozások is. Fontos, hogy a bringabárát szolgáltatások egységes hálózatot alkossanak, és rendszerben legyenek. A közös térképek, honlapok, és prospektusok fontos elemei a fejlesztésnek. A korábbi kerékpáros ügyért felelős miniszteri megbízott, Bodor Ádám elmondta, hogy a Fertő-tónál már részben megvalósult ez a rendszer, és ennek eredményeként Hegykőn, pl. évi 10000 kerékpáros vendégéjszakát regisztráltak. (Turizmus Panoráma Bulletin [2007])

Az évente megjelentő *Fertő parti kerékpáros kalauz* is igazolja, hogy a tavat kerékpáros szempontból egységként kezelik, és a szolgáltatásokat összekapcsolják. A Kalauz magyar és német nyelven tartalmaz információkat a magyarországi szakaszra vonatkozóan. Fontos információkat tudhatunk meg szálláshelyekről, a különböző településekről, ill. megtalálhatjuk benne a tó adatait, a borvidék és a pincék bemutatását, és a környékbeli programokat (pl.: Tíz forrás fesztivál Hegykő, Pro Kultúra Sopron). A kiadványban továbbá 4 haza bringás túraajánlatot is találunk, melyek a Fertő-tó körüli B10-es körúthoz kapcsolódnak. A kiadvány címlapja, és a túraajánlatok a 24. képen láthatóak.



24. kép: Címlap és túraútvonalak
 Forrás: Fertő parti kalauz [2007]

Egy másik örömteli Fertő parti fejlesztés, hogy új utakat építenek a tóparton és Sopronban. A környék települései, ill. Sopron összesen kb. 240 millió Forintból fejleszt és épít új utakat. A projekt keretében 6,1 km új út készül el, és 7,5 km további kerékpárutat jelölnek ki. A pályázati terv végére 2008 tavaszán került pont, és így már csak az építési munkákra kell várniuk a bringásoknak.

A pályázat részeként Fertőd és Fertőszentmiklós között létesülne kerékpáros összeköttetés, és az 1,7 km-es út rácsatlakozna a nemzetközi hálózatra. Fertőszentmiklós belterületén is 1,2 km új út épül majd, összhangban a helyi vasútállomás fejlesztésével, amely szintén nagyon fontos a kerékpáros turizmusban. Sopronból Ágfalván keresztül az ausztriai Loipersbach felé is tervben van az útépités. (www.kisalfold.hu – Új kerékpárutak épülnek a Fertő-parton és Sopronban [2008])

A Fertő-tó térségében további többirányú turisztikai fejlesztéseket kívánnak megvalósítani a nyugat-dunántúli operatív program keretében kiírt pályázat első fordulóján nyert 327,5 millió Forintból. Kilenc település önkormányzata fogott össze a 385 millió Forintos projekt (15%-os önrésszel) érdekében. Sarród közelében, az egykori Eszterházy majorsági telep átalakításával és felújításával egy természetvédelmi bemutatómajort kívánnak létrehozni. Az ökoturisztikai fejlesztés mellett, a projekt részeként javítják a kerékpározás feltételeit, és a Sopron-Fertődi kistérség már meglévő 44,5 km-es úthálózatát meghosszabbítják, kb. 8 km-rel. A projekt kidolgozása még csak most van folyamatban, és feltétele, hogy a pályázat a második fordulón is sikeres legyen. (Forest Press hírportál [2008])

2007. június és 2008. január között elkészült egy dokumentum, az *Országos Kerékpárút hálózat magyarországi szakaszai karbantartásának modellje és mintarendszere a Fertő-tó mentén*. A dokumentum lényege, hogy az úthálózat karbantartási problémáira keresi a megoldást. A hazai helyzetelemzés és több külföldi minta elemzése után arra a következtetésre jutottak, hogy a legfontosabb, hogy az alábbi feltételek teljesüljenek:

- Egyszerű, praktikus, a helyi vállalkozók bevonásával működő fenntartási rendszer jöjjön létre
- Jó minőségben megépített, kevés karbantartást igénylő utak
- Központi szakmai irányítás
- Finanszírozás megosztása az önkormányzatok és a központi kormányzat között
- Aki utat épít, annak karban is kell tartania
- Megfelelő minőségű munkavégzés – minimális monitoring
- Közutak részét képező kerékpárutak karbantartója a közút fenntartója

A dokumentum kitér arra, hogy a kerékpáros térségeket (KT), azaz a földrajzilag lehatárolható kerékpáros létesítményeket egységben kell kezelni, ill. hogy az útépités és a karbantartás egymástól elválaszthatatlan, és mindenkinek az érdeke.

(www.3k.gov.hu [2008])

A közelmúltban megvalósult egy másik kerékpáros beruházás is a Fertő-tó körül. 2007-ben avattak fel egy kerékpáros pihenőhely rendszer, melynek keretében padok, árnyat adó jellegzetes vitorla formájú fehér ponyvák, tűzrakó helyek, és a későbbiekben sátorhelyek, ill. egyéb szálláslehetőségek is kialakításra kerülnek/-tek.



25. kép: Pihenőhely a Fertő-tónál
Forrás: Saját fotó [2007]

A fejlesztések révén egyre többen és többen vágnak neki a tó megkerülésének, vagy egy-egy szakasz bejárásának. A települések a megfelelő szolgáltatási hálóval rendelkezvén zökkenőmentesen tudják fogadni és áteresztetni a turistákat, és ez a gördülékenységgel tovább inspirálhatja mind a keresleti mind a kínálati oldal résztvevőit.

A Fertő-tó környéke kerékpáros szempontból a fejlettebb területe közé tartozik. A siker kulcsa az, hogy mindenki érdekelt a kerékpáros fejlesztésekben. A további építkezések és a karbantartási feladatok megfelelő irányítása, a közös marketinggel párosulva egy igazán versenyképes bringás régió megszületését eredményezheti, és jó példa lehet az ország többi része számára.

6.1.7. A valóságban...

Ausztria, és az osztrák kerékpáros turizmus messze előttünk jár. Kiépített és jó minőségű, többségben önálló úthálózattal rendelkeznek. A Fertő-tó az egyik legkedveltebb biciklis célpont még az osztrákok számára is, mert ez egy abszolút sík

terep. Szerteágazó úthálózatukat nagyon sok idős házaspár, ill. kisgyermekes család használja a hétvégeken, ill. nyaralásuk alkalmával. A gyerekülés, vagy a bringás utánfutó révén mindenkinek megvan a lehetősége a tekerésre, ill. az utazásra. A biciklizés a mindennapok természetes velejárójává vált minden korosztály számára. Ez a hozzáállás lassan kezd terjedni hazánkban is, és egyre több biciklit látni az utakon.



26. Kép: Kerékpárosok a határon túl
Forrás: ADFC Radreiseanalyse [2008]

6.2. Balaton

6.2.1. A vidék bemutatása

A Balaton Közép-Európa legnagyobb édesvízi tava. Az északi part csaknem egésze és a dél-nyugati csücskénél található Kis-Balaton területe méltán érdemelte ki az országban nyolcadikként, a Nemzeti Park rangot 1997-ben. A természeti látnivalók, a kulturális értékek és a strandolás lehetősége ellenére, a Balaton idegenforgalma jelentősen csökkent a rendszerváltás után. Két-három éve azonban ismét felfelé ível a balatoni turizmus. A vízminőség javulása, az árak és a minőség összehangolása révén ismét egyre többen fedezik fel a tavat.

A szezon és a programkínálat szélesítésének egyik alternatívája a kerékpáros turizmus lehet. Nagyon fontos, hogy nagy hangsúlyt fektessünk erre a témára, és komolyan vegyük az egyre jelentősebb hazai és nemzetközi keresletet.

6.2.2. Megközelíthetőség

Közúton és vasúton sem jelenthet problémát a Balaton elérése. Az M7-es autópálya a tó déli oldalán húzódik, és sokat segít a nyári csúcsforgalom lebonyolításában, és a part mentén, a településeken keresztül húzódó 7-es főút tehermentesítésében. Az északi parton a 71-es főút halad végig. A Balaton körül, főleg a nyári szezonban, sűrűn járnak a vonatok, mind a déli, mind az északi parton, és a MÁV a főszezonban még kerékpárszállító kocsit is csatol a szerelvényekhez. Egyéb esetben 20 fő felett kérésre bővítik a vonatokat, vagy az első és utolsó kocsiperonjára lehet –természetesen jegy ellenében– 6-6 kerékpárt feltenni.

6.2.3. Kerékpárút hálózat

A Balaton körüli kerékpárutat 1993-ban kezdték el építeni, és szinte komikus, de még mai napig is vannak olyan szakaszok, ahol nem sikerült befejezni a 210km-es körutat. Szántódnál, Balatonaligánál és Balatonszepezdnél van olyan terület, bár nem hosszú, ahol egyáltalán nincs kiépített út, így a főúton, az autók között kell kerekézni. Ennek ellenére a BBK biztonságosnak mondható, és a Balaton 2002 óta hivatalosan is körbeciclizhető.

Az alábbi (27.) ábra a tó körüli kerékpárutat jelöli. Jól látható, hogy szinte végig a part mentén halad. A három rövid, sötéttel jelölt szakaszon hiányzik a kerékpárút.



27. kép Balatoni kerékpárút - térkép
Forrás: www.balaton.origo.hu [2008]

A Balatoni Bringakörút (BBK) nyomvonala szinte végig sík terepen halad, így bátran nekivághat bárki. Csak Balatonszepezdnél van egy kisebb emelkedős rész. Az útvonal végig településeken megy keresztül, így akár csak a Fertő-tó körüli karikát, ezt is tetszőleges szakaszokra bonthatjuk.

6.2.4. Települések, látnivalók – azaz a vonzerő

Az útvonal bővelkedik látnivalókban. Minden településnek, főleg az északi parton, megvan a régi városmagja, a sajátos történelme, kultúrája. A déli part településeinek egész más a hangulata, ugyanis itt elsősorban üdülő települések találhatók.

Ismerjünk meg néhány kiemelt balatoni nevezetességet!

Keszthely – Festetics kastély, Georgikon Majormúzeum

Szigliget – várrom a hegy tetején a XIII-XIV. századból

Badacsony – móló, Egry József („a Balaton festője”) Múzeum

Tihany – Bencés Apátsági templom (1055) altemploma, I. András sírja

Füred – Tagore sétány, Szívzszenatórium

Csopak – legszebb strand

Alsóörs – Török-ház

Siófok – a déli part fővárosa, Aranypart, Ezüstpart

Balatonszárszó – József Attila Emlékház

Balatonboglár – Gömbkilátó

A nevezetességek mellett egyre több programmal is színesítik a balatoni nyarat. Számtalan sportrendezvény, zenés és táncos program kerül megrendezésre minden évben. Balatonbogláron volt például 2008-ban a Szivacskezilabda bajnokság országos döntője. Több helyen rendeztek strandröplabda bajnokságot is. Zamárdi adott otthont a Balaton Sound Fesztiválnak, ill. több lovas és folklór programot is szerveztek itt. Balatonfüred a Szőlő és Bor Nemzetközi Városa. 1932 óta szinte minden év augusztusában megrendezésre kerül a Tagore sétányon a Balatonfüredi Borhetek elnevezésű rendezvény, amely évről évre egyre több látogatót vonz, és amely kiegészül népi és iparművészeti kirakodó vásárral, és esténként szórakoztató műsorokkal is.

6.2.5. Kerékpáros infrastruktúra

A tó turisztikai célpont lévén bővelkedik szálláshelyekben és vendéglátó egységekben is egyaránt. Szinte mindenféle szállástípus fellelhető itt, az 5 csillagos szállodától elkezdve, kempingen át, a kiadó szobáig, és szinte valamennyi tele is van vendéggel a főszezonban, ami sajnos meglehetősen rövid. Talán éppen emiatt, de nagyon nehéz 1-1 éjszakára szállást foglalni. Ez persze nem csak a Balatonon van így.

A kerékpáros turisták igényei a szálláshelyekkel szemben nem túl nagyok, azaz nem a luxus körülményekre és az extra kényelemre vágnak, hanem csak egy olyan éjszakai szálláshelyre, ahol kipihenhetik magukat. Speciális igényeik inkább a kerékpár tárolására, szervizelésére, és a saját felszerelésük rendben tartására vonatkoznak.

Jó, ill. csak jó lenne, ha az adott szálláshely elhelyezne egy információs táblát a kerékpárút mentén. Ez a vállalkozók, és a turisták számára is hasznos lenne. Az alábbi képek (28.) egy közvetlenül az út mellett található panziót ábrázolnak, amit lehet, hogy sokan észre sem vennének, azonban a biciklis figurán és a 10%-os kerékpáros kedvezményt hirdető plakáton biztos, hogy mindenkinek megakad a tekintete.



28. kép: Dalma Panzió
Forrás: Saját fotó [2008]

A Dalma Panzió Balatonvilágoson található. Elsősorban családi üdülésekhez, és vállalati rendezvényekhez alkalmas a kialakítása. A zárt, belső udvarán a parkolás és a kerékpártárolás is megoldott. Az pedig, hogy a BBK valóban közvetlenül a panzió előtt halad, nagy lehetőségeket rejt még magában.

6.2.6. Fejlesztések

A hazai kerékpáros turizmus központja a Balaton, mert bár hiányosan, de itt található a legösszefüggőbb úthálózat, és ahogy a németországi főbb bringa utak a folyók mentén húzódnak, a mi esetünkben a Balaton képez ilyen természeti egységet. Éppen ezért 2008-ban több projekt is kidolgozásra került a balatoni régióban, amelyek kiemelt témája a kerékpározás. Minden projekt összhangban van a Kerékpáros Magyarország Programmal (2007-2013) és a Nemzeti Fejlesztési Tervvel (II.) is. A munka fő irányvonalai közé tartozott, hogy felmérjék a jelenlegi helyzetet, és meghatározzák a Balaton egységes kerékpáros céljait. A program része továbbá:

- turisztikai útvonaltervezés
- javaslattétel egy egységes minősítő rendszerre
- egyeztetés az érintett szervezetekkel és intézményekkel
- kerékpáros térképek és információs anyagok szerkesztése

Ezen irányvonalak alapján tehát elkészült 2008 tavaszán:

1. Balatoni kerékpáros turisztikai fejlesztési program – Helyzetelemzés [2008]
2. A Balaton régió kerékpáros-turisztikai stratégiája és a Bringakörút projekt előkészítő dokumentuma [2008]
3. A Balaton régió kerékpáros-turisztikai stratégiája és a Bringakörút projekt előkészítő dokumentumának 2. számú melléklete [2008] Balatoni Kerékpáros-barát Minőségbiztosítási Rendszer

6.2.6.1. Balatoni kerékpáros turisztikai fejlesztési program–Helyzetelemzés [2008]

A dokumentum az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium Területfejlesztési Főosztályának megbízásából, a VÁTI Kht. által készült. A tanulmány számba veszi a Balaton környékének vonzerőit, értékeli azokat földrajzi elhelyezkedés és kerékpáros célcsoport szerint. Továbbá kitér a Balatoni Bringakörútra, vizsgálja a környék útjainak járműforgalmát, a kerékpáros infrastruktúrát stb.

Meghatároztak 9 kerékpáros célcsoportot (fiatalos hobbi hegyi-kerékpáros amatőrök belföldről, fiatalos hobbi hegyi-kerékpáros amatőrök külföldről, versenyző hegyi-kerékpárosok belföldről, országúti kerékpárosok belföldről, kisgyermekes családok, fiatal családok gyermek nélkül, vagy nagyobb gyermekkel, városi fiatalok társasága, tudományos érdeklődésű természetbúvárok, kulturvándor) is.



29. kép: Vonzerők a Balaton régióban [2007]

Forrás: VÁTI Kht.: A Balaton térség innovatív kerékpáros turisztikai fejlesztés irányai

Elkészítették a Balaton vonzerőleltárát is (29. kép), és kialakítottak ezek alapján 8 fejlesztési kistérséget, amelyek a 30. képen láthatóak:

1. Kelet-Balaton (Balatonalmádiól Balatonvilágosig)
2. Fővárosi part (az elnevezés egyeztetés alatt) (Balatonvilágostól Szántódig)
3. Somogyi völgyek és háta vidéke (Szántódtól Fonyódig)
4. Nagyberek (Fonyódtól Balatonkeresztúrig)
5. Kis-Balaton (Balatonkeresztúrtól Keszthely - Alsópáhokig)
6. Keszthelyi-hegység, Nyugat Balaton (Alsópáhok – Keszthelytől Balatonedericsig)
7. Tanúhegyek Balaton-felvidéke (Balatonedericstől Balatonakaliig)
8. Történelmi Balaton-felvidék (Balatonakalitól Balatonalmádiig)



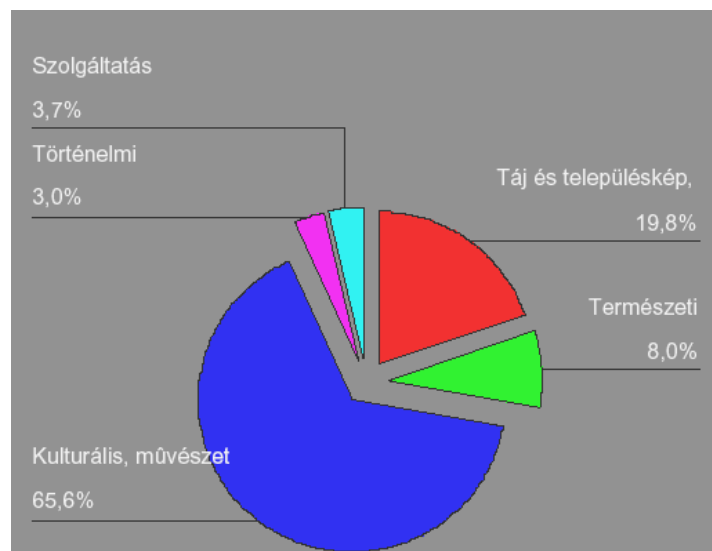
30. kép: A fejlesztési kistérségek

Forrás: Balatoni kerékpáros turisztikai fejlesztési program [2008]

A Balaton térségét több kritérium szerint vizsgálták, és a vonzerőket 5 nagy csoportba sorolták a tanulmány készítői, így beszélhetünk

- Táj és településkép, egyéb látványelemről
- Természeti
- Kulturális, művészeti ill.
- Történelmi látnivalóról és
- Szolgáltatásokról

Ezen vonzerők megoszlása a Balaton mentén természetesen nem azonos. A lenti diagram (7. ábra) mutatja, hogy elsősorban kulturális és művészeti értékkel találkozhatunk (65,6%-ban). A második helyen, a táj és településkép áll, ami arra utal, hogy a balatoni községek egységes és rendezett arculatot mutatnak. A jövő turistái igényes turisták, és szép környezetre vágnak. Nem szabad azonban elfelejtenünk, hogy ezek a települések nem mindig ugyanazt az arcukat mutatják az év 365 napján. Meglepő, hogy a természeti látnivalók csak 8%-ot tesznek ki, noha a Balaton elsősorban természeti képződmény. A szolgáltatások hiányosságát (jelenleg: 3,7%) mindenképpen pótolni kell. Ez talán nem is vonzerő, hanem alapfeltétel.



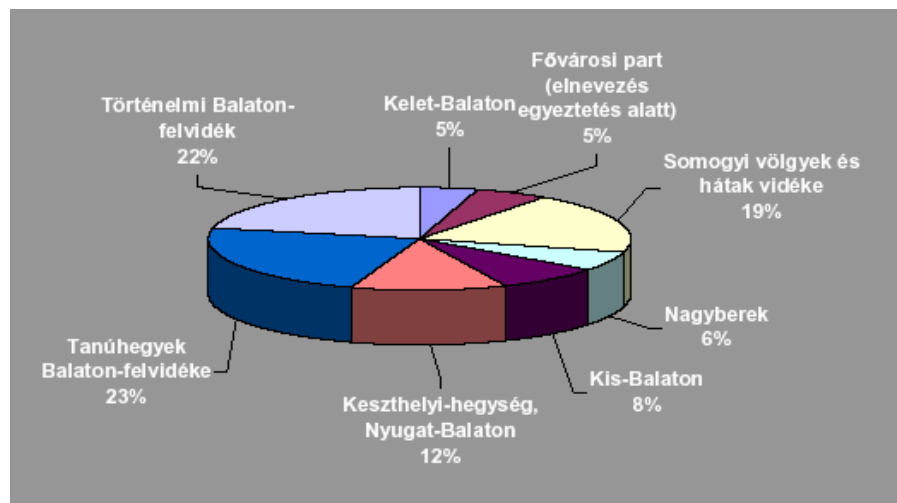
7. ábra: Vonzerők eloszlása

Forrás: Balatoni kerékpáros turisztikai fejlesztési program
Helyzetelemzés [2008]

A vonzerők területi elhelyezkedése sem egységes. Elsősorban az északi-part településein rendelkeznek nagyszámú látványossággal. Ez a földrajzi elhelyezkedésnek

köszönhető. Az északi-part települései jóval nagyobb történelmi múltra tekintenek vissza, és a jelentőségük is nagyobb volt. A tanúheggyekkel és a változatos tájjal szemben, a déli part szinte teljesen sík, korábban helyenként mocsaras területei is voltak, melyeket mára lecsapoltak.

A következő (8.) ábra a vonzerők területi eloszlását ábrázolja. Jól látható, hogy az északi, dombos vidék, a Keszthelyi-hegység, Nyugat-Balaton; a Tanúheggyek, Balaton-felvidék és a Történelmi Balaton-felvidék kistérségei rendelkeznek a balatoni vonzerők 57%-ával.



8. ábra: Vonzerők területi eloszlása

Forrás: Balatoni kerékpáros turisztikai fejlesztési program Helyzetelemzés [2008]

Leszűrhető, hogy vonzerőben nincs hiány, sőt a Bringakörút települései kimondottan előnyös helyzetben vannak, ugyanis a vonzerők csaknem 1/3-a itt található.

6.2.6.2. A Balaton régió kerékpáros-turisztikai stratégiája és a Bringakörút projekt előkészítő dokumentuma

Ezt a „Balatoni Integrációs Kht.” megbízásából a Kerékpáros Magyarország Szövetség Turisztikai Munkacsoportja készítette. A dokumentum elkészítésének elsődleges indítéka, hogy „a Balaton körüli kerékpárút jelenleg egy el nem „adott” termékelem, hiszen kihasználtsága alacsony (Különösen a szezon hosszabbítás szempontjából fontos tavaszi – őszi időszakban) és az egyéb szükséges termékelemek (szolgáltatások, infrastruktúra, marketing, információ, stb.) rendszerszerűen nem kapcsolódnak a kínálathoz.”

(A balatoni régió kerékpáros-turisztikai stratégiája [2008] 4. o.)

Továbbá az, hogy a kereslet erősödése mellett, a szűkös hazai kínálatból mégiscsak a Balaton az egyik legjelentősebb, és hogy komoly nemzetközi versenyben kell helytállnia.

A dokumentum meghatározza a régió jelenlegi helyzetét, esélyeit, és szerepét a kerékpáros-turisztikai piacon, kitér a régió egészére, ill. a fejlesztési kistérségekre is egyenként. Jövőképésként megjelöli, hogy a kerékpáros kínálat, mint markáns vonzerő jelenjen meg, és hogy stratégiaileg jól szervezett legyen. Ezek alapján a cél 2013-ra, hogy: „vonzó környezetben vezetett összefüggő, kiterjedt, kitáblázott, kényelmes, biztonságos kerékpárút hálózat, minőségbiztosított kerékpáros barát vállalkozói hálózat, összehangolt, hatékony promóciós és információs rendszer várja a kifejezetten kerékpártúrára érkezőket és a nyaralásukon alkalomszerűen kerékpározókat.”

(A balatoni régió kerékpáros-turisztikai stratégiája [2008] 13. o.)

A stratégiai célok között szerepel, hogy a tó 2013-ra a haza turisták körében az abszolút első helyen álljon, ill. hogy az európai szinten stabilan a legkedveltebb 25 turisztikai célpont közé kerüljön. A célok elérése érdekében meghatároztak különböző indikátorokat, mérőszámokat. Így tehát 2007 és 2013 között 30%-kal kell növelni a kifejezetten kerékpáros turisták arányát; a kiépített/kijelölt utak számát majdnem négyszeresére kívánják növelni (1000 km-re) a Balaton térségében; a bringás vendégéjszakák számát 400ezerről 1millióra, a minőségbiztosított kerékpárbarát szolgáltatók számát, pedig 0-ról 200-ra kell emelni.

A Balaton térségében 7-8 éve indult meg a kerékpárút-hálózat fejlesztése, és azóta él az a gyakorlat, hogy az utak karbantartása a helyi önkormányzatok feladata. Ehhez azonban semmiféle anyagi támogatást nem biztosít az állam. Ez további állapotromlást fog eredményezni. A folyamat javítása érdekében arra az elhatározásra jutottak az illetékesek, hogy már az útépités során is új elveket kell követni. Amennyiben ugyanis az építési munkálatok korrekt műszaki előírásoknak megfelelően, gondos tervezéssel és szakmai felügyelet mellett folynak, akkor a karbantartás is csupán az utak tisztítására, takarítására redukálódik. Tehát a hangsúly a minőségre helyeződik már a kezdetektől. A munkákat, pedig térségi szinten (Kerékpáros térség) kell elvégezni.

Finanszírozási forrásként jelölték meg az önkormányzati költségvetést, a központi költségvetésből elnyerhető támogatásokat, a szponzori és reklámbevételeket, a helyi vállalkozók hozzájárulását és az egyéb támogatásokat. Indirekt bevételt jelenthet az úthálózat turisztikai hasznosítása. Meghatározták a kerékpárutakkal kapcsolatos

felelős szerveket (pl.: Önkormányzati Minisztérium, Magyar Turizmus Zrt, RFT-k, helyi TDM szervezet, helyi önkormányzatok) és a finanszírozással kapcsolatosan megállapították az egyes feladatok fajlagos költségeit, amelyeket az alábbi, 4. táblázat mutat be.

4. táblázat: Kerékpáros fajlagos költségek
 Forrás: A Balaton régió kerékpáros-turisztikai stratégiája és a Bringakörút projekt előkészítő dokumentuma [2008]

	Fajlagos költsége (tól-ig)
kerékpárút építés külterületen	20 – 30millió Ft /km
városi kerékpárút	25 – 45 millió Ft/km
Meglévő kerékpárút burkolat szélesítése	5 – 10 millió Ft/km
kisforgalmú közúton kerékpárútvonal táblázás	50eFt /km
nem közúton kerékpárútvonal táblázás (erdészeti feltárási úton vagy mezőgazdasági úton)	50eFt/km...
Mezőgazdasági, erdészeti, vízügyi aszfaltozott feltárási utak létesítése, meglévő stabilizált utak, töltéskorona helyén.	25 – 30 millió Ft/km

A dokumentum meghatároz egyéb infrastrukturális fejlesztési feladatot is, és a záró szakaszban a marketingkommunikációs cselekvési tervet. Eszerint a „Balaton Régió lehetne egy igazi „Kerékpáros Régió” a Kerékpáros Magyarország Program analógiáján, és mint ilyen az első az országban.” (A balatoni régió kerékpáros-turisztikai stratégiája [2008] 81. o.)

6.2.6.3. Balatoni Kerékpáros-barát Minőségbiztosítási Rendszer

Ez a dokumentum az előbbi 2. számú melléklete. A Balaton térségében, a fejlesztések keretében, tervben van a német minta alapján egy „*Balaton & Bett & Bike*” rendszer létrehozása. Ez elvileg 2009-ben fog elindulni, a Kerékpáros Magyarország Programhoz és a balatoni TDM rendszerhez igazodva, jelenleg még a tervezési szakaszban van a projekt.

A „Balaton & Bett & Bike” egy központi nyilvántartó rendszer, amely a szállásadókat, a vendéglátóhelyeket, a pihenőhelyeket, kerékpáros büféket, biciklikölcsönzőket,

szervizeket, boltokat stb. tartalmazza majd, és jeleníti meg egy egységes formában. A megjelenés feltétele bizonyos kritériumoknak (több mint 200) való megfelelés, és a jelentkezés. A szolgáltató felvétele nem költségmentes, de jelentős versenyelőnyt jelent az egységes megjelenés és marketing, éppúgy ahogy az Üdülési csekk esetében.

A rendszer célja, egy egységes minőségű, kerékpáros barát szolgáltatási rendszer kialakítása, minimális követelmények mellett, egységes promóció és online foglalás lehetőségének megteremtése. A szálláshelyeket egy meghatározott feltételrendszer alapján osztályozzák, és így kapnak egy-, két-, ill. háromkerekű besorolást.

Az általános követelmények megegyeznek az egy-, két-, ill. háromcsillagos szálláshelyekkel besorolásának feltételeivel (pl. szoba mérete, berendezése, vizesblokkok száma), és kiegészülnek olyan speciális elemekkel, mint például annak a lehetősége, hogy csak 1 éjszakára foglaljon valaki szállást (!). További kritérium a zárt bringatároló, a ruhaszárítási, ill. mosási lehetőség, a kiadós reggeli, térképek és kerékpáros információk megléte, rendelkezésre álló szerszámok, legközelebbi szerviz, ill. kerékpár bolt elérhetősége, és nyitva tartása. Kiegészítő szolgáltatásként jelenik meg a tájékoztatás a közlekedési lehetőségekről (főként kerékpárral együtt), a személy-, ill. csomagszállítás biztosítása, a kerékpár bérbeadása, ill. kölcsönzési lehetőségek ismertetése, kidolgozott túraútvonalak ajánlása, szállásfoglalás egy-egy éjszakára máshol, ill. a környékbeli kínálat megismertetése, és uzsonnacsomag biztosítása elvitelre. Mindezek olyan elemek, amelyek megkönnyítik a kerékpárosok helyzetét, és komfortosabbá teszik az utazásokat. A szolgáltatások nagy része (pl. információadás), pedig nem jelent komoly kiadást. (Balatoni kerékpáros turisztikai program [2008] – Balatoni Kerékpáros-barát Minőségbiztosítási Rendszer)

A balatoni fejlesztési tervek rövid áttekintése után örömmel vehetjük tudomásul, hogy a piac kezdi felismerni a bringás turisták jelenlétét és fontosságát, és hogy a Balaton kiváló kerékpáros terület. Az utak és a szolgáltatások javítása révén, pedig egyre több hazai és külföldi turista is felfedezi majd magának a tavat. A kezdeményezések jók, és bízunk benne, hogy a megvalósulásuk is hasonlóan sikeres lesz, és a balatoni kerékpáros turizmus további fejlődését eredményezi.

6.2.7. A valóságban...

Az elméletek és az elemzés után szeretném megosztani a saját tapasztalataimat is. A Fertő-tó körüli túra (2007. tavasz) után természetszerűleg, sajnos a negatívumok tűntek fel elsősorban a Balaton körül (2008. nyár). Ezért itt szeretném leszögezni, hogy a Balaton két keréken történő körbejárása igazi élmény volt, és bátran ajánlanám bárkinek. A hiányosságok ellenére a kerékpártúra nagyon jól sikerült. A Frigoria kiadó térképének segítségével és a táblákat figyelve tájékozódunk, és csak párszor tévedtünk el jel hiányában. Az út során nagyon sok bringással találkoztunk, és a kerékpáros összetartás érezhető volt. A járókelők, a szállásadók és a vendéglátósok részéről is pozitív hozzáállást tapasztaltunk, amely nagyon biztató a fejlesztési tervek tükrében, hiszen a nyitottság ezek szerint már megvan.

A BBK kiépített vagy inkább kitáblázott útvonala nem teljes mértékben jelent újonnan épült kerékpárutat. Sok esetben, és a déli parton szinte kivétel nélkül alsóbbrendű utakat tábláztak ki. Ez nem is lenne baj, sőt nagyon is logikus és életképes terv, azonban ezek az utak sajnos nem megfelelő minőségűek és nem elég szélesek.



31. kép: Kerékpárbarát utak
Forrás: Saját fotók [2008]

Az utak tervezésénél, ill. kijelölésénél biztos, hogy sok kényszermegoldást fogadtak el, és költségcsökkentés miatt, nem épültek új utak. Erre jó példa a következő kép (32.), ahol a kerékpárutat egész egyszerűen átvezetik egy gyalogos vasúti átkelőn. Itt, még a biciklit tolva is, bajos az átjutás.



32. kép: Nyomvonal?
Forrás: Saját fotó [2008]

Az utak minősége is sajnos nagyon rossz helyenként, és ez fokozottan érezhető, ha az ember egy kerékpár nyergén ül, és nem pedig egy lengéscsillapító autóban. Elszomorító, hogy helyenként a kerékpárutak milyen katasztrofális állapotban vannak, feltöredeztek a fák gyökereitől, és sok helyen a teljes elhanyagoltság jeleit mutatják. Az úthibák egy része orvosolható lett volna a gondosabb tervezéssel.



33. kép: Úthibák
Forrás: Saját fotók [2008]

A másik gyakori megoldás, hogy a gyalogos járdát osztották meg. Ez szintén nagyon veszélyes, mivel a gyalogosok sokszor figyelmetlenek. A megoldás az elkülönített gyalogos és kerékpáros út lenne.



34. kép: Gyalogos és kerékpáros
Forrás: Internet és saját fotó [2008]

Az út során a pihenőhelyek nagyon fontosak. Ebben sincs hiány a tó mentén, (a település központjában, egy parkban, vagy a déli part szabad strandjain lehet pihenni), viszont kifejezetten kerékpáros pihenő csak nagyon kevés található. Szigliget környékén van egy bringás pihenő, amely mára nagyon elhanyagolt képet mutat, ill. a Balaton dél-nyugati csücskénél található a „Tekergő”, amely egy bringás büfé és pihenő közvetlenül a BBK mentén. Ilyen „töltőállomásokra” bőven lenne kereslet.



35. kép: Pihenőhelyek
Forrás: Saját fotók [2008]

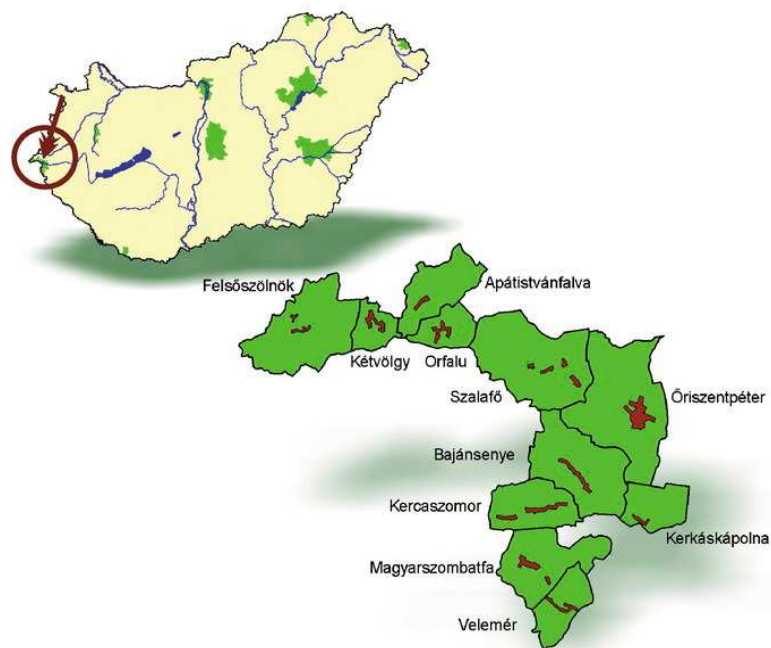
A Balaton körüli bringás kereslet egyre jelentősebb. Túránk során rengeteg kerékpárossal találkoztunk. Köztük sok idősebb csoport, ill. kisgyerekes társaság volt, akiknél a biciklis utánfutó és a gyerekülés után, már az egészen kicsit és nyomták a pedál. Belőlük lesz a jövő kerékpáros társadalma. Sok külföldivel, elsősorban német ajkúakkal, olaszokkal és szláv nyelvű turistákkal kerekeztünk együtt.

Semmi esetre sem szabad figyelmen kívül hagyni a balatoni kerékpáros turizmusban rejlő lehetőségeket.

6.3. Órség

6.3.1. A vidék bemutatása

Hazánk nyugati határszéle, az Órség és az Alpokalja különösen gazdag népi emlékekben, természeti és történelmi értékekben. Sajátos hangulata rabul ejti az ide látogatókat. Ez a terület a legcsapadékosabb vidéke Magyarországnak, ami elsősorban az Alpok közelségének köszönhető. Ennek hála a növényzet igen gazdag, és a levegő is nagyon tiszta.



36. kép: Órség
Forrás: www.hik.hu [2009]

Az Órség elsősorban történelmi és néprajzi tájegység, ami átnyúlik a határokon is. A Göcsej, a Hetés, a Vendvidék és a Rába határolja. A honfoglaló magyarok a nyugati kapu védelmére őrállókat telepítettek az akkor erdős mocsaras vidékre. Innen a táj neve, Órség. Az őrsegi jellegzetes településszerkezet a *szér*. Egy szer egy kisebb dombra épített, jellegzetesen pár házból és gazdasági épületről álló lakóegység, amelyet egy család birtokol. Sok helyen láthatunk még ma is haraglábat, amely a távolság ellenére kitűnő jelzőrendszernek bizonyult. 2-4 ilyen szer alkotott egy települést. A szeres település emlékei láthatóak a szombathelyi Falumúzeumban, ill. Szalafőn, a Pityerszer elnevezésű szabadtéri múzeumban. Az Órségre jellemző népi kismesterségek közé tartozik a fazekasság, a kosárfonás, az asztalosmesterség és a

fafaragás is. Ezek sok helyen még ma is megfigyelhetőek. Ezen hagyományos iparművészetek fellendítésére jó lehetőség a turizmus, mert ismét piacot biztosíthat a hagyományőrzésnek.

A vidék a rendszerváltásig olyannyira határszélnek számított, hogy alig történt itt fejlesztés. Ennek köszönhetően maradtak épen a falvak, és a természeti értékek, amelyek most a turisták nagy részét vonzza.

Az évszázadok során, az itt élők a természettel harmóniában alakították ki a táj mai arculatát. Az ember alkotta épületek összhangban állnak az Őrség egyedi növény- és állatvilágával. Az Őrségi Nemzeti Parkot, hazánkban 10-eként 2002. március 1-jén alapították meg. Sajnálatos módon, 2007. február 1-jén pénzhányra hivatkozva össze kellett vonni a Fertő-Hansági Nemzeti Parkkal, amely a földrajzi távolság és a két táj közti különbség miatt is problémás volt. Az Őrségi Nemzeti Park 2008. március 31-én nyerte vissza az önállóságát.

A Nemzeti Park igazgatósága nagy hangsúlyt fektet a fenntartható turizmusra és egyfajta szemléletváltásra. A természettel összhangban kell megismernünk a környezetünket! Igény esetén szerveznek bakancsos, kerékpáros túrákat, és az igazán egyedi élmény kedvelőinek még akár szekértúrát is.



37. kép: Őrségi pillanatkép
Forrás: www.vasmegeye.hu [2009]

6.3.2. Megközelíthetőség

Az Őrség sajátosságaiból adódik, hogy a vidék megközelíthetősége napjainkban sem tökéletes. A legközelebbi főútvonal az Őrség északi határán húzódó 6-os számú főút, ill. a 86-os számú út. Ennek természetesen nem csak negatívumai vannak. Az Őrségnek éppen ez az egyik előnye, hogy nem forgalmas, nyugodt, tiszta levegőjű és

talán stressz-mentes vidék is. A meglévő úthálózat állapota kielégítő. A falvakat összekötő kanyargós utak forgalma igen csekély, szembeforgalomra alig kell számítani.

6.3.3. Kerékpárút hálózat

A fent említett másodrangú utak az Őrség esetében kitűnően alkalmasak a kerékpározásra. A Balatonnal ellentétben, itt olyan gyér a forgalom, hogy megfér egymás mellett az autós és a biciklis. Ugyancsak az alacsony forgalomnak köszönhető, hogy az utak állapota sem olyan rossz. Néhol természetesen szükség lenne kifejezetten a bringások számára fenntartott utakra is. Ilyenek jelenleg a települések belterületén találhatóak.

Talán éppen azért, mert a kerékpárút hálózat javarészt a már meglévő másodrangú utak kitáblázását jelentette, a karbantartás és a fejlesztés háttérbeszorult. Sok esetben hiányoznak már az információs táblák, a kerékpáros útvonalakat jelző útjelzők, és a kerékpáros pihenőhelyek. Ezek pótlásához viszonylag kis ráfordítás, de annál nagyobb odaadás és elkötelezettség szükséges. Az Őrség még nincs felkészülve a kerékpáros turisták fogadására. Bár ez nem meglepő, hisz tudjuk, hogy az önálló Nemzeti Park fenntartása is gondot okozott.

6.3.4. Települések, látnivalók – azaz a vonzerő

Szinte minden település megér 1-1 kirándulást. A hagyományos településszerkezet, a háztáji tevékenységek és kismesterségek még ma is élnek az Őrségben.

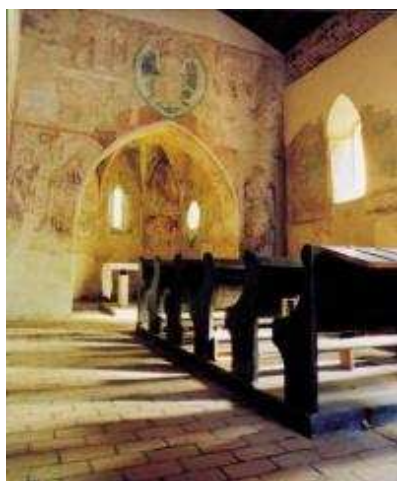
Őriszentpéter az Őrség központja. A 7 dombra épült kisváros 9 szerből áll, és itt található a Nemzeti Park központja. Fontos látnivalói az Árpád-kori templom és téглаégető. Egyre látogatottabb programoknak is otthont ad ez a vidék. Ilyen az Őrségi Vásár, a Hétrétország – a szerek és portálok fesztiválja, ill. a Vadpörköltfőző Verseny, vagy az Őrségi Nemzetközi Tökfesztivál. *Szalafő* talán a legtöbb népi értéket őrző őrségi település. A falu legfontosabb nevezetessége a többszázadnyi hagyományokat őrző településszerkezet megőrzésére és bemutatására létrejött Pityerszeri Népi Műemlékegyüttes. Itt három porta épületein, berendezési tárgyain keresztül nyerhetünk bepillantást az egykori őrségi emberek mindennapjaiba.



38. kép: Őrségi ház

Forrás: www.drotszamar.hu/1995/foto95.htm [2009]

Pankasz nem rendelkezik templommal, azonban értékes műemléke az 1755-ben állított (legrégebbi) szoknyás harangláb, amely tölgyfából készült, fazsindely és rozsszalma tető védi. Az egyedi műemlék szabadon látogatható. *Szóce* a Vadása-tó közelében fekvő kis település. A falu határában húzódott az egykori Borostyánkő-út és fontos látnivalója a falunak az Árpád-kori templom is. *Magyarszombatfán* igen aktívan él az őrségi hagyomány, a fazekasság. Nagyon sok műhely látogatható is. *Velemér* egy valódi gyöngyszemmel rendelkezik. A XIII. század végén épült kora gót temploma ma is a falu határában áll nagyobb átalakítások nélkül. A belső freskókat Aquila János festette. A templom titka a tájolásában rejlik. Az ablakokon át beszűrődő fénysugarak mindig egy-egy aktuális freskót, jelenetet világítanak meg. Kihagyhatatlan látnivaló. A templombelső egy részlete az alábbi képen látható.



39. kép: Velemér

Forrás: www.vendegvaro.hu [2009]

6.3.5. Kerékpáros infrastruktúra

Kifejezetten a bringások számára készült létesítményekkel ritkán találkozunk. A vidék kis beruházásokkal azonban a bringások paradicsomává válhat. A szelíd és ökoturizmus mintapéldája az őrségi idegenforgalom, amely tökéletes összhangba hozható a kerékpárosokkal.

Szálláshely tekintetében akkor járunk a legjobban, ha hagyományos vályogtéglás házat, panziót keresünk. Felejthetetlen élményt nyújt, amikor az egész napos izzasztó tekerés után, egy kifejezetten hideg és teljesen sötét ki házban dunyha alatt alhatunk. Másnap olyan érzése van az embernek, mintha kicserélték volna. Jó megoldás azonban a kemping is, akár sátorban, akár egy faházban.

Vendéglátóegységek természetesen vannak, ám elsősorban a helyi lakosság kiszolgálására specializálódott boltok, kocsmák, ill. a turisták számára nyitva tartó drága éttermek, csárdák a jellemzőek, mint pl. az őriszentpéteri Bognár Étterem vagy a bajánsenyei Határcsárda. A táj jellegzetessége a hagyományos módszerekkel készült ételek, így pl. a kecskesajt, különböző biotermékek, ill. a méz. Komoly infrastrukturális fejlesztésekre lenne szükség a kiszolgáló egységek tekintetében. Ugyanez igaz a kerékpáros szervízhálózatra is. Kerékpár kölcsönzési lehetőség Óriszentpéteren (2) ill. Szalafőn van csupán.

Pihenőhelyek vannak. Jellemzően a látnivalók környékén. Ezek azonban nem szakosodtak az olyan kirándulókra, akik két kerékkal érkeznek. Nyáron a kutak, vagy a kerékpáros büfék igen jó szolgálatot tennének. (Őrség az örökség [2009])

6.3.6. Fejlesztések

A nyugati országrész bővelkedik lehetőségekben. Több pályázati kiírás is a lehetőségek maximális kiaknázására irányul. Ilyen többek között a *Szlovénia – Magyarország – Horvátország Szomszédsági Program 2004–2006* is. A projekt célja a kerékpáros turizmus fejlesztése az Őrségben és a hozzá kapcsolódó határon túli területeken. Konkrét cél egy kerékpáros turisztikai központ létrehozása Csödén. A pályázat részeként szakmai szemináriumokat szerveztek, összeállítottak több programcsomagot, ill. egy marketing akciótervet, mely lényege az összefogás. Mindezek ellenére további fejlesztési tervekre lenne szükség.

6.3.7 A valóságban...

Az Őrség nem a legfejlettebb vidékeink közé tartozik. És ez így is van rendjén. Varázslatos hangulata épp annak köszönhető, hogy itt egy kicsit megállt az idő. Egy itt eltöltött hosszú hétvége valóban kikapcsol és feltölt. Sajnos a „megállt az idő” kifejezés, itt több esetben is igaz. Általános infrastrukturális fejlesztésekre lenne szükség, amelyek egyben a turisták igényeit is kielégíthetnék. A természettel való összhangot azonban semmi esetre sem szabad megbontani. Nagy lehetőségek rejlenek még ebben a vidékben.

6.4. Duna- mente

6.4.1. A vidék bemutatása

Európa kék szalagja a Duna. Közép-Európa egyik legnagyobb folyója, vízi összekötője, több történelmi esemény helyszíne, és Európa nagy városainak kapcsa. A folyó jelentőségének felsorolása vég nélküli. Számunkra most talán az a legfontosabb, hogy a Duna-mente az egyik legkiválóbb európai kerékpáros túraútvonal. Nem véletlen, hogy Európa 6-os számú EV útvonala is Passau-tól szinte végig a folyót követi.



40. kép: EuroVelo 6

Forrás: www.eurovelo6.org [2009]

A Duna hazai szakasza 417km hosszú. Ez garancia a táj változatosságára is, hiszen 417km alatt sokszor változik a vidék. Hol lankás árterületen halad a folyó, hol mészkőhegységen keresztül vájt magának utat, hol pedig homokos vidéken hömpölyög.

A nyugati határ (Rajka) és a főváros közti szakasz hazán egyik legfejlettebb vidéke. A Duna-kanyar nemcsak Magyarország, de egész Európa egyik legszebb környéke. A Duna és az Ipoly összefolyása Nemzeti Park védelem alatt áll. A Pilis és a Visegrádi-hegység vidéke csodálatos kirándulóhelyeket rejt, a Duna budapesti szakasza, ill. a város panorámája a Világörökségek listáján is szerepel. Tehát a vidék gyönyörű.

6.4.2. Megközelíthetőség

A Duna önmagában is jelentős közlekedést bonyolít le. A folyami hajózás fontos része a mai közlekedési struktúrának, bár tény, hogy nincs maximálisan kihasználva. Ennek ellenére a Duna elérése nem jelenthet problémát. A folyót végig kísérik különböző közutak, és több híd is keresztezi, bár a déli ország részben ebben is hiány van. Az osztrák határtól a fővárosig az M1-es autópálya és a vasút is kitűnő közlekedési lehetőséget biztosít.

6.4.3. Kerékpárút hálózat

Az Atlanti-óceántól a Fekete-tengerig, azaz a franciaországi Nantes-től a romániai Constanta-ig tart az összesen 4448km hosszú 6-os számú EuroVelo (EV) útvonal. Ez a Duna vonalát követve keresztülhalad hazánkon is. Nagyon fontos lépésként 2008. május 11-én megkezdték a haza EV nyomvonalának a kitáblázását. Ezek a munkálatok elkészültek, és így 440km-en kijelölt kerékpárút várja a bringásokat.



41. kép: EuroVelo 6-os jelzőtábla
Forrás: www.eurovelo6.org [2009]

Az Európai Kerékpáros Szövetség (ECF) által javasolt nyomvonalon, elsősorban kis forgalmú, ill. alsóbbrendű utak lettek kijelölve egységes táblákkal, és információs eszközökkel. Az útvonalak karbantartásáért az ECF tagszervezete, a

Magyar Kerékpáros Szövetség látja el. A kitáblázott útvonalak pontos térképe letölthető a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ honlapjáról, az alábbi címről:

<http://www.3k.gov.hu/pages/index.jsf?p=2&id=2812>



42. kép: EuroVelo 6 Magyarországon
Forrás: www.eurovelo6.org [2009]

A Duna-menti kerékpárút (Donauradweg) Passau és Bécs közötti szakasza méltán híres és közkedvelt. Már régóta ez az egyik legkeresettebb bringás céldesztnáció Európában. A Duna további, magyarországi szakasza is egyre felkapottabb Pozsony és Budapest között, ill. tovább Mohács felé.

A hazai szakasz Rajkánál kezdődik, és végighalad a Szigetköz gyönyörű vidékén. Mosonmagyaróvár és Győr között önálló és jó minőségű kerékpárutak várják a turistákat. Győr után Dunától kissé eltávolodva kis forgalmú közúton, ill. épített kerékpárutakon jutunk el Komáromon át Esztergomig. A Duna-kanyar a legszebb szakasza a bringaútnak. Leányfalutól önálló kerékpárúton juthatunk el Budapest szívébe, ahol a Duna mentén, a járdán vezet a bringaút. A főváros után a szakaszok nagy része árvízvédelmi töltéseken halad, hol kisforgalmú közutakon, hol pedig javított földutakon.

6.4.4. Települések, látnivalók – azaz a vonzerő

Hol is kezdjük? Talán ez a kérdés a legtalálóbb. *Mosonmagyaróvár* legfőbb látnivalója maga a vár, ill. a Habsburg-ház és a Hansági Múzeum. *Hédervár* nevezetessége a Héderváry –kastély. *Győr*, a barokk város rengeteg értékkel rendelkezik. A Bazilika, a püspökvár, a Széchenyi-tér és a Baross utca a turisták által

nagyon kedvelt. Az egyetemi város pezsgő életű és sok és jó minőségű kerékpárúttal rendelkezik. *Komárom* híressége Közép-Európa legnagyobb erődrendszere, a Monostori Erőd és a gyógyfürdő. *Vértesszőlőst* is érdemes felkeresni, itt találták meg Samu, a magyar előember maradványait. *Tatán* az Öreg-tó, a vár, az Eszterházy-kastély, a Szobormásolatok Múzeuma, a Cifra-malom és az Angolpark várja a látogatókat. Az *esztergomi* bazilika hazánk legnagyobb egyházi épülete. Csodás belvárosában a királyi vár, és a prímási palota híres. *Visegrádon* ez egykori királyi vár romjai, a Fellegvár, a Salamon-torony és a bob-pálya jelenti a turistalátványosságot a Duna-panoráma mellett. *Vácott* a székesegyház, és a kőkapu szép, míg *Szentendrén* az egész belváros a festői kis utcákkal, a renetek templommal és értékes múzeummal, valamint a skanzennel. *Budapest* látnivalóit nem kell felsorolni. A bringaút a Duna-mentén, a budai oldalon halad végig. Innen csodálhatjuk meg a várost, a budai várat, a Gellért-hegyet és a túlparton a Parlamentet. A fővárost elhagyva a *rácevei* Savoyai-kastély csodálhatjuk meg. *Solton* áll a Vécsey-kastély, *Kalocsára* pedig székesegyháza és a Fűszerpaprika Múzeum miatt érdemes ellátogatni. *Szekszárd* nevezetessége az egykori vármegyeháza és a Babits-emlékkiállítás. *Baján* a klasszicista építészet remekeit érdemes megcsodálni a bunyevác tájház mellett. A túra végén, *Mohácson* az egyházi épületeket, és a Történelmi Emlékhelyünket kell felkeresni, és ha tehetjük, ne hagyjuk ki a híres mohácsi busójárást se.

6.4.5. Kerékpáros infrastruktúra

A Szigetközben több kerékpárbarát szálláshely és változatos élményeket ígérő lehetőségek várják a bringásokat. A Duna-menti bringaút hírességének köszönhető, hogy egyre több kerékpáros létesítményt hoznak létre. Az utak nagy része, Győr, Komárom, a Duna-kanyar és a főváros, valamint még néhány kisebb szakasztól eltekintve, nem épített bringaút. A töltéseken végighúzódó, ill. egyéb másodrangú utakon kijelölt túra utak azonban jól vizsgáznak. Nagyszerűen szolgálják a biciklistákat. A szálláshely és egyéb kerékpáros szolgáltatások terén jelentős hiányosságok fedezhetők fel. Természetesen kezdeményezések vannak, ami nem is csoda, hiszen mégiscsak EV útvonalról van szó. Nagyon fontos lenne azonban egy összefogott komplex szolgáltatói ajánlat és a közös marketing.

6.4.6. Fejlesztések

2008 nyarán került sor az EV6 magyarországi szakaszának, a mintegy 440km-es útvonalnak a kitáblázására. Ezt megelőzően, 2006 és 2007 folyamán kiírt pályázatok (KMP 2007-2013) keretében 66,45km önálló, 3m széles, az európai elvárásoknak is megfelelő bringautó megépítésére került sor. Ennek keretében elkészült több fővárosi útszakasz is, valamint Soroksáron, Dunabogdányban, ill. Dunavecse és Szalkszentmárton közötti EV útszakasz, akárcsak Nyergesújfalú és Tát között. Ezek az építkezések összesen csaknem 30km új utat jelentenek, bár egy-egy szakasz átlagban 3-4km hosszú csupán. (www.khem.gov.hu [2008])

Egyéb infrastrukturális fejlesztésekre is szükség lenne a Duna-mentén. A szálláshelyek, vendéglátóegységek, pihenőhelyek, és a látnivalók megközelíthetősége szempontjából komoly hiányosságokkal nézünk szembe, ami az útvonal osztrák szakaszához viszonyítva igencsak rossz fényben tünteti fel Magyarországot. A negatív reklám pedig nagyon drága.

6.4.7. A valóságban...

A Duna-menti kerékpárút osztrák része már több tíz éve vonzza a kerékpárosokat. De hol a folytatás a Duna egyik legszebb szakaszáig, a Duna-kanyarig, ill. UNESCO által is világörökségnek nyilvánított budapesti panorámáig? Hogy juthatunk el Hainburgtól Budapestig? És onnan Mohácsig?

Egy osztrák kerékpáros honlap túra ajánlatai között már megtaláljuk hazánkat is, és a túrák jó részt a Duna vonalát követve vezetnek el fővárosunkig. Az ajánlatok azonban messze nem merítik ki a hazai lehetőségeket, azaz bőven van még olyan látnivaló, amiért érdemes idehívni akár a külföldi turistákat is két keréken.

(<http://www.radreisen.at/radtouren/oesterreich.html> [2009.03.06.]

Az EV 6-os út haza szakasza elméletben már tökéletesen létezik. Itt az ideje, hogy mindez olyan élő valósággá váljon, mint ahogy ez már évtizedek óta működik a határainkon túl.

6.5. Dél-Dunántúl

6.5.1. A vidék bemutatása

Dél-Dunántúl legfőbb vonzereje a változatos táj, a hegyvidékek, erdők, folyók, tavak és az élővilág sokszínűsége. A táj fő karakterét a domborzata és a Dráva határozza meg. A folyó teljes magyarországi szakasza bejárható kenuval, és remélhetőleg hamarosan bringával is. A táj nagy része a Duna-Dráva Nemzeti Park része. Földrajzi fekvésének is köszönhető, hogy kissé mediterrán hangulatú az ország többi területéhez képest.



43. kép: Dél-Dunántúl térkép
Forrás: www.deldunantul.hu [2009]

6.5.2. Megközelíthetőség

A dél-dunántúli régió egyik hátránya, a nehéz megközelíthetősége. A fővárostól a 6-os számú főúton juthatunk el Szekszárdig a Duna-mentén, majd onnan Pécs, Szigetvár érintésével a barcsi határátkelőig.

A tervek szerint az M6-os autópálya keresztülhaladna a régión, ami jelentősen serkenté nemcsak a gazdaságot, hanem a turizmus is. Jelenleg azonban még Dunaföldvárt sem éri el. A nagyobb városokat elsőrendű utak kötik össze, a kis falvak közti közlekedés azonban nehézségekbe ütközik az utak minősége és nyomvonala miatt. Sok az ún. „zsákfalu” a környéken. Ezen települések egyik kiugrópontja lehet a jövőben a bringás turizmus.

6.5.3. Kerékpárút hálózat

Az elérhető bringás térképek (Frigoria és az MTZrt. gondozásában megjelent túratérképek) alapján elmondható, hogy a dél-dunántúli régióban a bringa utak meglehetősen hiányosak. Csupán Pécs belterületén, Kaposvár környékén, ill. Harkány és Siklós között van kiépített kerékpárút. Az országos átlaghoz képest ez a terület az egyik legelhanyagoltabb, noha a kis forgalmú mellékutakon az autósok és a bringások nem zavarják egymást a közlekedésben. Fontos megemlíteni azonban, hogy az utak jó része kisebb-nagyobb dombokon keresztül halad keresztül, így igencsak nyomni kell a pedált és figyelni kell az autós forgalomra is.

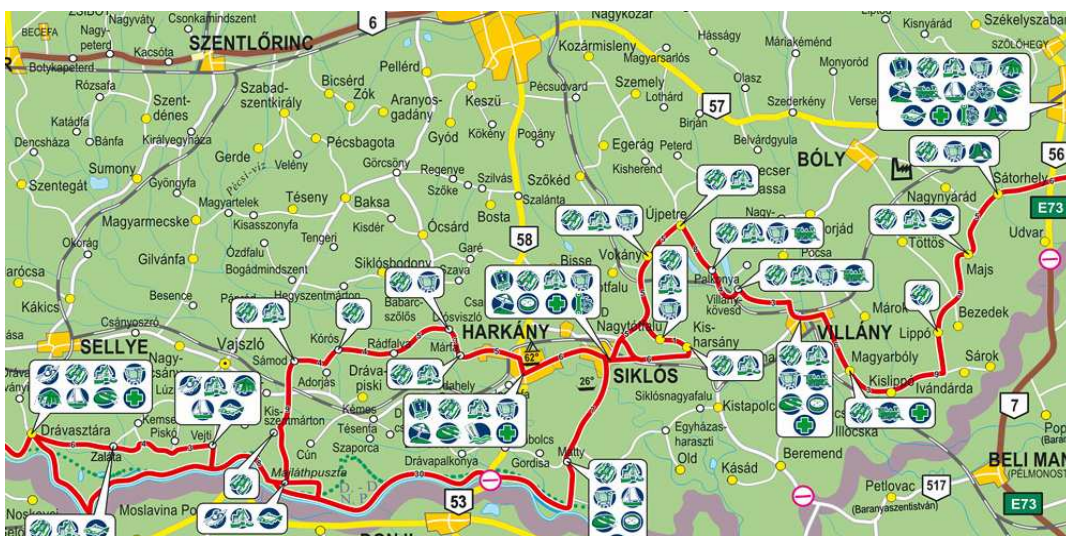
2006-ban befejeződött a *Három folyó kerékpáros túraútvonal kijelölése* a régióban.



44. kép: Három folyó túraútvonal

Forrás: www.pbkik.hu [2009]

A Barcsot és Mohácsot összekötő útszakasz több mint 120 km-nyi kerékpározható útvonalat jelent, amelyet az alábbi térkép (45. kép) ábrázol az elérhető szolgáltatásokkal együtt.



45. kép: Három folyó túraútvonal

Forrás: www.kereparut.com [2009]

6.5.4. Települések, látnivalók – azaz a vonzerő

Ez a régió történelmi emlékeiről, gyógyfürdőiről és vendégszeretetéről híres. A régió központja *Pécs*. A város látnivalói a dóm, az UNESCO világörökségi listáján is szereplő ókeresztény sírkamrák és a török időkre emlékeztető Gázi Kászim és Jakovali Hasszán dzsámi. A városképet meghatározó kerámiadíszítéses homlokzatok, és egyéb dísz tárgyak a több mint 150 éve a városban működő Zsolnay Porcelánmanufaktúrának köszönhetőek. A város 2010-re kiérdemelte Európa Kulturális Fővárosa címet, amelynek köszönhetően jelentős fejlesztések és programok várhatóak.

(www.pecs2010.hu [2009])



46. kép: Pécs látkép

Forrás: www.pecs2010.hu [2009]

A közeli *Orfűre* látogatva ne hagyjuk ki a Malommúzeumot és a híres tórendszert, míg *Abaligeten* a cseppkőbarlangot kell feltétlenül megnéznünk. *Pécsvárad* Árpád-kori altemplomáról és váráról híre, akárcsak *Szigetvár*, ahol szintén több török értéket is találunk. A határhoz közeledve a híres borvidék központja, *Villány* kihagyhatatlan. A település nagyon szépen felújított pincesorral és kerékpárúttal várja a turistákat. *Siklós* nevezetessége a Garai-vár, ahol a híres filmet, a Tenkes kapitányát forgatták. A vár mellett szintén találunk egy dzsámit és egy szerb templomot is. A közeli *Harkány* a térség egyik turisztikai központja a gyógyforrásának köszönhetően. Nagyon szép gyógy- és strandfürdője, valamint több szálloda és panzió várja a pihenni vágyókat.

6.5.5. Kerékpáros infrastruktúra

A Critical Mass honlapján olvasható 2007.08.16-ai cikk címe: „Pang a kerékpáros turizmus a Dél-Dunántúlon”. A Duna-Dráva Nemzeti Park területére évente mindössze 150-200 kerékpáros érkezik. Ez igen alacsony létszám annak ellenére, hogy a régió jelentős fejlesztéseket hajtott végre. Wágner László tájegységvezető elmondása alapján, a Regionális Fejlesztési Ügynökség korábban pályázaton nyert bringái csak porosodnak, és a képzett túravezetők is munkanélküliek. Ezek a fejlesztések az INTERREG IIIA programsorozaton belül valósultak meg. Szakértők, és hozzászólók véleménye is az, hogy a meglévő infrastruktúra mögül hiányzik a propaganda. Marketing nélkül pedig nem megy...

A Pécsi Túrakerékpáros Szövetség elnöke, Novotny Iván optimista és bízik benne, hogy a beruházások mielőbb megtérülnek, és „mind többen választják majd kikapcsolódásként a kerékpáros túrák semmihez sem fogható hangulatát.”

(www.bama.hu/baranya/gazdasag/pang-a-kerekaros-turizmus-pedig-bringat-is-adnanak-89618 [2007])

6.5.6. Fejlesztések

A Dél-Dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség *Három folyó kerékpáros túraútvonal kialakítása* című pályázata 2005-ben nyert több mint 57 millió forintot az INTERREG IIIA program keretén belül. Az Ausztriából induló projekt elsődleges célja a horvát-magyar határ menti területek bekapcsolása a bringás vérkeringésbe, és a vendégszám növelése. Így már eljuthatunk Barcstól Mohácsig. A túraútvonal az EuroVelo hazai szakaszának részeként működik. A program keretében beruháztak kerékpárokra, és fejenként több százezer forintból bringás túraszervezőket is képeztek.

Az INTERREG IIIA az EU közösségi kezdeményezésű programja, amely célja, hogy támogassa a határon átnyúló gazdasági és szociális kapcsolatok fejlesztését.

Az Új Magyarország Fejlesztési Terv Dél-Dunántúli Operatív Program (ÚMFT DDOP) összköltségvetése 2007 és 2013 között 224 milliárd 800 millió Forint. Ebből 2007-ben 51 milliárd 814 millió Forintot használtak fel 16 pályázat támogatására, melyből 750 millió Forintot 7 kerékpáros pályázatra fordítottak. Ennek keretében felújításra kerül több város és városkörnyéki bringaút a régióban.

(www.deldunantul.com DDRFÜ [2006.09.21.]

Mindezen kezdeményezések mellől már csak valóban a reklám hiányzik.

6.5.7. A valóságban...

A dél-dunántúli dombok abszolút ideális kerékpáros terepet biztosítanak bármilyen kondíciójú csoport számára, legyen szó hosszabb túráról, vagy akár csak kisebb bortúráról. A Harkány és Siklós, valamint Villány belterületén kiépített útvonalak tökéletesek, egyetlen bajuk, hogy nem hosszabbak. A vidék rengeteg természeti kincse, jó levegője, sok látnivalója és híres borvidéke számtalan turistát, bringást vonz(ana).

Az általam végzett kérdőíves felmérés eredményéből is kitűnik, hogy a meglévő kínálat ellenére, a „hol tekintél már?” kérdésre adott válaszok tekintetében a Dél-Dunántúl áll az utolsó helyen, míg a „hova mennél szívesen?” kérdésnél ez a régió az utolsó előtti. Mindennek az ismeretlenség az oka. Központilag összefogott ajánlatokkal és erős marketinggel kellene fellendíteni a jelenleg pangó helyzetet.

7. KONKLÚZIÓ

A kerékpáros turizmus jelentősége megkérdőjelezhetetlen. A térhódítása évről évre nagyobb. A nemzetközi trendek és tendenciák lassacskán nálunk is meghonosodnak talán, és ezzel együtt a bringások is kellő figyelmet kapnak.

A helyzet javításához beruházásokra van szükség, amelyek meghozatalához áldozatok kellenek. Egyaránt fontosak a hardver eszközök, mint például az utak, a táblák, a hidak, a biciklitárolók, a pihenőhelyek és a szoftverek, azaz a kerékpáros szállók, szervizek, kölcsönzők, kulturális és természeti látnivalók, a kerékpáros események és a megfelelő marketing. Mindezek megteremtéséhez és karbantartásához összefogásra van szükség. Az azonban biztos, hogy ezek a befektetések mind megtérülnek. Ha nem is azonnal, de sokszorosan. Igény van az ilyen irányú fejlesztésekre, sőt, jelentős fizetőképes keresletről van szó. És itt nem csak a külföldi turistákra kell gondolni, hanem az egyre nagyobb lélekszámú haza kerékpáros társadalomra is.

A beruházások alapfeltételeként először a hazai lakosság és a vállalkozók hozzáállásának kell némiképp változnia. A határon túli kerékpáros kultúra meghonosítása az első lépések egyik, ugyanis meggyőződés nélkül nem lehet nagy eredményeket elérni. A külföldi példákat alapul véve nagyszabású fejlesztésekre, és szabályozásokra van szükség, hogy Magyarország valóban kerékpáros nagyhatalommá válhasson. Ehhez pedig az kell, hogy a szakmai és a politikai vezetés is felismerje ennek fontosságát.

A hazai kínálat néhány példáját elemezve megállapíthatjuk, hogy a kerékpárosok helyzete javul. Több kezdeményezés is van, és az ezek alapján kialakult jövőkép igencsak kedvező, ha megvalósul.

A hazai kerékpározás egyik legfontosabb dokumentuma, a Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013, legfőbb célja, hogy hazánk részesedése a kerékpáros piacon 2013-ra kb. 4-5% legyen. Ez igen nagy előrelépés, és komoly eredmény lenne hazánk nemzetközi megítélésében.

A dolgozat megírása során számos felfedezést tettem. Magyarországon a kerékpározás hagyományai a közlekedésre koncentráltak, és a XX. század első felét

aranykorként is emlegetik. Később azonban a 60-as, de még inkább a 80-as évek során az emberek letették a bicikliket, és elterjedt az autó. Ma a reneszánszát éli a kerékpár és hazánkban is egyre többen fedezik fel ismét a bringázás előnyeit. A kutatómunka eredményeként sok feltett kérdésre sikerült megtalálni a választ.

Az egyik legnagyobb eredménynek azonban mégis csak azt tekintem, hogy nagyon sokan akarnak tenni a biciklizés támogatásáért. Jóleső érzéssel olvastam a fórumokat, a kerékpáros honlapokat és a hazai bringás szervezetek oldalait. Sok civil kezdeményezés is van, amelyek nagy része bár csupán helyi lelkesedés, de pozitív jövőképet fest elénk.

A környezetvédelem, a fenntartható fejlesztések támogatása, a megújuló energiaforrások kiaknázása mind-mind napjaink égető feladata. Rohamosan fejlődő világunk problémáinak enyhítésére, környezetünk élhetőbbé tételére egyszerre alkalmas a kerékpározás. Jótékony hatásainak elemzése után és a feltárt akadályok megismerése mellett, úgy gondolom kötelessége mindenkinek a tőle telhetőt megtennie.

A jövőnk közös. A felelősség is mindannyiunké! Ezért a „miértek” helyett inkább forduljunk a jövő felé, és fenntartható módon, felelősségteljesen gondolkozva építsünk egy szebb és gördülékenyebb jövőt!

Irodalomjegyzék:

- **Könyv:**

Bodor Péter Dr. [2007]: Kerékpárral a Fertő-tó körül (4. bővített kiadás)
Frigoria Kiadó, Budapest

Gyulafi József [2007]: Nagy kerékpáros túrakönyv I. Egynapos körtúrák
Magyarországon, Budapest

Paul Pollack [1991]: Duna menti kerékpárutak Ausztriába Passau–Bécs–Hainburg
Frigoria GMK Kiadóiroda, Budapest

Szokoly Miklósné – Balogh Gábor – Dr. Czellár Katalin [2004]: Balaton
Kerékpáratlasz és túrakalauz, Frigoria Kiadó, Budapest

Szokoly Miklósné – Balogh Gábor – Mihály Nikoletta – Dr. Fehér György – Szokoly
Ernő [2006]: Őrség és Alpokalja kerékpáratlasz és útikalauz, Frigoria Kiadó Budapest

- **Személyes interjúk során szerzett információk:**

Bencze-Kovács Virág információi (Magyar Kerékpárosklub munkatársa) [2009.03.19.]

Bodor Ádámmal váltott e-mail-ek [2009.03.20.]

Magyar Kerékpárosklub: Green Bikes for Peace [2009]

Magyar Turizmus Zrt.: Kerékpáros Turizmus Háttéranyag [2009] (Kovács Tímea)

- **Kiadványok:**

Bringára fel! Kerékpártúrák itthon – országos kerékpártérkép – [2009] Kiadta: Magyar
Turizmus Zrt.

Őrség az örökség [2009] Kiadta: az Őrvidéki Civil Szövetség

Turizmus Magyarországon 2008 –előzetes adatokkal –[2009] Kiadta: Magyar Turizmus
Zrt.

- **Magazinok:**

Bike Mag különszám [2008.tavaszi]

HVG Trend – Biciklimánia [2008. augusztus 30.] (47-65.o.)

Turizmus Panoráma Bulletin VII. évfolyam 151. szám. – Hamarosan kormány előtt a
Kerékpáros Magyarország Program c. cikk

- **Internetes források:**

Bringázz a munkába! Kampány honlapja: www.kamba.hu [2009.03.20.]

Critical Mass honlapja: www.criticalmass.hu [2008.12.05]

Czechtourism honlapja: www.czechtourism.com/hun/hu/docs/search.html [2009.02.14.]

EuroVelo hivatalos honlapja: www.eurovelo.org [2009.02.14.]

EuroVelo 6 hivatalos honlapja: www.eurovelo6.org [2009.02.14.]

Európai Kerékpáros Szövetség hivatalos honlapja: www.ecf.hu [2009.02.14.]

Greenways Európában: www.greenways.hu/europa.php [2009.02.15]

Happy Bike : -) www.happybike.hu [2009.03.01.]

Három folyó kerékpáros túraútvonal: www.kerekparut.com [2009.02.23.]

Kerékpáros Infrastruktúra Fejlesztési Támogatás: www.kertam.hu [2008.07.23.]

Kerékpárút Nyilvántartó Rendszer: www.kenyi.hu [2009.03.13.]

Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ honlapja: www.3k.gov.hu [2009.03.06.]

Közlekedési Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium honlapja: www.khem.gov.hu [2009.01.18.]

Magyar Kerékpáros Túrások Szövetsége: www.mktsz.hu [2009.03.01.]

Magyar Kerékpáros Szakági Szövetség: www.mksz.com [2009.03.01.]

Magyar Kerékpárosklub hivatalos honlapja: www.kerekparosklub.hu [2008.12.22.]

Magyar Mountain Bike Szakági Szövetség: www.mmtbszsz.hu [2009.03.01.]

Magyar Turizmus Zrt. hivatalos honlapja: www.itthon.hu/szakmai-oldalak [2008.11.14.]

Magyar Útügyi Társaság (MAÚT): www.maut.hu [2009.03.10.]

Radtouren an Österreichs Seen- und Fluß-Radwegen:
www.radreisen.at/radtouren/oesterreich.html [2009.03.06.]

Vendégváró Vas megye: www.vasifalutur.hu [2009.03.04.]

Vuelta: www.vuelta.hu [2009.03.01.]

Wachusett Greenways: www.wachusettgreenways.com [2009.02.14.]

- **Letöltött cikkek és dokumentumok:**

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

A Kerékpár-turisztikai piac trendjei és sajátosságai, Salamin Géza © Happy Bike & Magyar Kerékpárosklub [2002]
(letöltve: 2008. szeptember 23.)

<http://www.kerekarosklub.org/navigacio/turisztika/kerekaros-regiok>

Turizmus Panoráma Bulletin – Hírlevél VII. évfolyam, 151. szám 2007. augusztus 7.
Hamarosan kormány előtt a Kerékpáros Magyarország Program
(letöltve: 2008. szeptember 23.)

http://www.fertoparton.hu/html/ferto_parti_kalauz.pdf

Fertő parti kerékpáros kalauz 2007
(letöltve: 2008. október 02.)

<http://www.lelegzet.hu/archivum/2004/07/3065.hpp>

Lélegzet c. oldal Országúton c. cikke
(letöltve: 2008. november 11.)

<http://www.origo.hu/itthon/20080702-kerekarugyi-miniszteri-biztos-megszunt-a-poszt-a-lenyeg-hatra.html>

Origo Hírportál: Elanyátlanodtak a reménykedő bringások [Plankó Gergő 2008.07.02.]
(letöltve: 2008. november 11.)

<http://www.khem.gov.hu/data/cms1392756/kerekarosprogram.pdf>

Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013
(letöltve: 2008. november 11.)

<http://www.vonyarcvashegy.hu/digitalcity/news/newsheading.jsp?dom=AAAAXSDB&pri=AAAAWUIS&fmn=AAAAWUQZ&men=AAAAWULC&hir=AAABERUK>

Balaton kerékpáros turisztikai program – letölthető dokumentumai:

- www.balatonregion.hu/ufiles/dok/1655/3/1/Helyzetelemzes.pdf

Balaton kerékpáros turisztikai fejlesztési program – Helyzetelemzés [2008]

- www.balatonregion.hu/ufiles/dok/1655/4/1/BKU_kerekar_strategia.pdf

A Balaton régió kerékpáros-turisztikai stratégiája és a Bringakörút projekt előkészítő dokumentuma [2008]

- www.balatonregion.hu/ufiles/dok/1655/5/1/Minosegbiztostasi_rendszer.pdf

A Balaton régió kerékpáros-turisztikai stratégiája és a Bringakörút projekt előkészítő dokumentumának 2. számú melléklete [2008] Balaton Kerékpáros-barát Minőségbiztosítási Rendszer

(letöltve: 2008. november 18.)

<http://www.fahr-radwege.com/NeusiedlerseeRadwegB10.htm> Kerékpárút térkép B10

(letöltve: 2008.12.01.)

<http://members.a1.net/sandweinpension/> Sandweinpension Strudler Podersdorf am See

(letöltve: 2008.12.01.)

http://www.kisalfold.hu/soproni_hirek/uj_kerekparutak_epulnek_a_ferto-parton_es_sopronban_/2052608/

Új kerékpárutak épülnek a Fertő-parton és Sopronban [2008.04.01.] – P. Horváth László

(letöltve: 2008. december 06.)

http://www.adfc.de/5354_1 (pdf formátum)

Die ADFC-Radreiseanalyse 2008 [2008.03.06.] – A német ADFC által készített kerékpáros elemzés 2007 évről.

(letöltve: 2008. december 12.)

<http://www.orientpress.hu/portal.php?ReszletesHir=1&HirID=30257&Tema=&Tar=&Keresesben=1&Szoveg=turizmus%20törvény&Altema=>

Turizmus törvény született [2008.04.24.] – OrientPress internetes hírportál

(letöltve: 2008. december 12.)

http://www.3k.gov.hu/servlet/download?type=file&id=457#_Toc191747924

Országos kerékpárút hálózat magyarországi szakaszai karbantartásának modellje és mintarendszere a Fertő-tó mentén [2007. június – 2008. január]

(letöltve: 2008. december 12.)

<http://lazarus.elte.hu/hun/digkonyv/ruzsa/magyarorszag.htm> Magyarország domborzati térképe

(letöltve: 2009. február 17.)

<http://www.hik.hu/tankonyvtar/php/imagesearch/search.php?searchexp=%C3%A9rz%C3%A9k> Kempelen Farkas Hallgatói Információs Központ – Őrség–Vendvidék térkép

(letöltve: 2009. február 17.)

<http://www.vasmegeye.hu/turizmus/> Őrség – Rába – Goricko Naturpark (Fotó)

(letöltve: 2009. február 22.)

<http://www.drotsamar.hu/1995/foto95.htm> Fényképalbum - Őrségi ház

(letöltve: 2009. február 22.)

<http://www.vendegvaro.hu/gallery?group=O9465> Vendégváró képgaléria – Velemér

(letöltve: 2009. február 23.)

http://www.pecs2010.hu/p/pecs_bevezeto Pécs látképe - fotó

(letöltve: 2009. február 23.)

<http://www.pbkik.hu/index.php?id=5990> Három folyó kerékpárút – tábla

(letöltve: 2009. február 23.)

http://www.kerekparut.com/files/turautvonal_terkep.jpg Három folyó kerékpáros túraútvonal – térkép

(letöltve: 2009. február 23.)

<http://www.bama.hu/baranya/gazdasag/pang-a-kerekparos-turizmus-pedig-bringat-is-adnanak-89618> Pang a kerékpáros turizmus, pedig bringát is adnának
(letöltve: 2009. február 26.)

http://www.ecf.com/3463_1 H/6294-es irományszámú Országgyűlési Határozati javaslat [2008.09.22]
(letöltve: 2009. március 01.)

<http://www.kertam.hu/doc/AdatgyujtesiRend.pdf> Kerékpárút Nyilvántartó Rendszer [2009.01.27.]
(letöltve: 2009.március 06.)

<http://www.deldunantul.hu/kezmuvespontok/> Dél-Dunántúl térkép
(letöltve: 2009. március 07.)

http://forestpress.hu/jie_hu/index.php?option=com_content&task=view&id=12467&Itemid=2 Forest Press hírportál [2008]
(letöltve: 2009. március 13.)